

PACCARWORLD

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

Nummer 3, 2007



DAF Trucks N.V. auf der Fachmesse Bedrijfsauto RAI 2007

Nachhaltigkeit für die Umwelt



THE EUROPEAN ROAD
TRANSPORT SHOW 2007

DAF

A PACCAR COMPANY

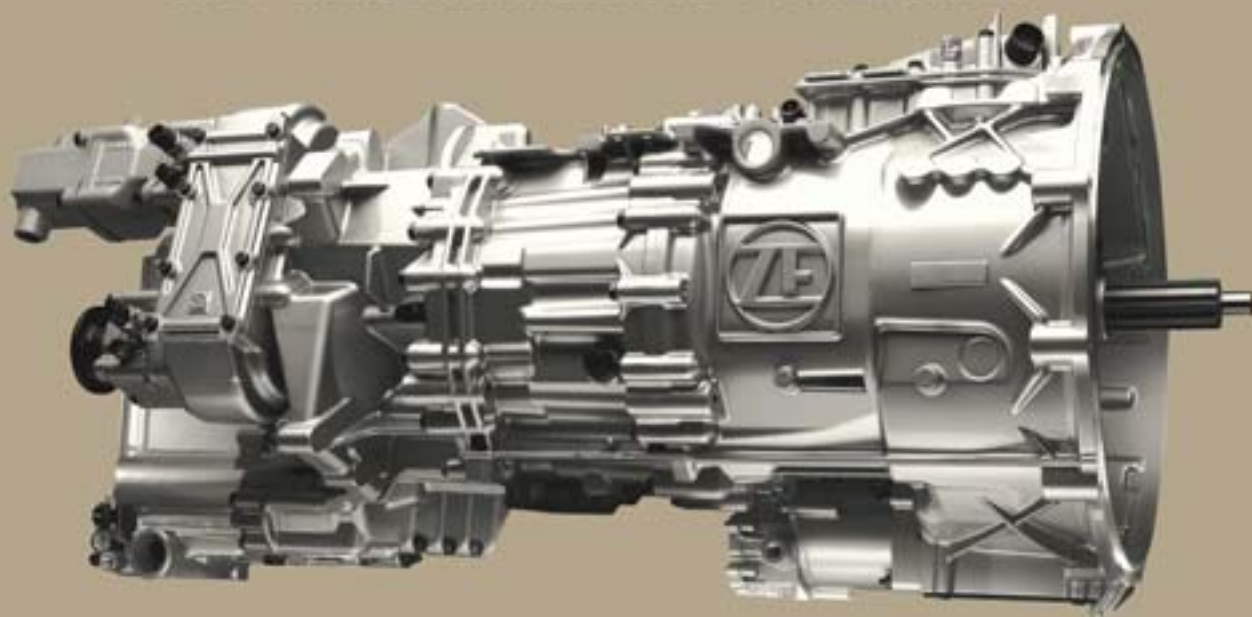


ZF ASTOR 2014 COMMUNICATION

ZF sollte drin sein.

N^o 1

Denn mit AS-Tronic schalten
Sie automatisch effizient.



www.zf.com

Ob schwerer Fernverkehr, Verteilerverkehr oder Spezialfahrzeug – mit der Nr. 1 unter den automatischen Schaltgetrieben fahren Lkws im Wettbewerb vorn. DAF AS-Tronic macht Trucks automatisch wirtschaftlicher. Mit verminderten Ausgaben für Verbrauch und Service. DAF AS-Tronic. Automatisch Nr. 1

Antriebs- und Fahrwerktechnik



- 4 DAF-Nachrichten
6 DAF Trucks N.V.
auf der Fachmesse
Bedrijfsauto RAI 2007
10 Lorenzo Zaccheo,
Geschäftsführer von Alcaline:
"Große Herausforderungen"
12 "Der Dieselmotor wird
noch sauberer"
19 PACCAR World
20 Der Hafen von Valencia:
Ein Riese auf dem Vormarsch
22 Spedition Breviter: "Qualität
und Flexibilität unabdingbar"
24 Verkaufs- und Service-
netzwerk von DAF: überall
präsent für optimalen Service
26 Tom Clevinger,
General Manager
von PACCAR Parts Europe:
"Maximale Einsatzfähigkeit
ist ausschlaggebend"
28 Kabotage: Prüfstein für
den Binnenmarkt

Nachhaltigkeit für die Umwelt!

DAF Trucks entwickelt und produziert Dieselmotoren seit genau 50 Jahren. Während dieser Zeit konnte das Unternehmen einen Ruf als erstklassiger Hersteller von zuverlässigen, langlebigen, sparsamen, leisen und sauberen Motoren für Lkws und Busse aufbauen. Aber die Entwicklungen laufen noch weiter. Obwohl wir bereits Motoren herstellen, die den Emissionswerten der Euro 5-Norm von 2009 entsprechen, präsentieren wir auf der Fachmesse Bedrijfsauto RAI in Amsterdam mit EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicles) sogar schon die nächste Neuerung. Dabei geht es um Motoren, die noch sauberer sind und sogar 96 % weniger Feststoffpartikel und 75 % weniger NO_x als die Euro 1-Motoren von vor 15 Jahren ausstoßen.

Durch die fortlaufende Entwicklung neuer Dieselmotoren hat der modernste davon inzwischen Emissionswerte erreicht, die bis vor kurzem nur Gasmotoren zugetraut wurden. Inzwischen sind Dieselmotoren mindestens genauso sauber wie Gasmotoren, bieten aber Vorteile wie Zuverlässigkeit und niedrige Kosten.

Der Dieselmotor reicht mittlerweile fast an den Nullausstoß heran. Dabei gilt jedoch, dass jede weitere Reduzierung von Emissionen nur in geringem Ausmaß realisiert werden kann und unverhältnismäßig hohe Investitionen erfordert. Zudem muss beachtet werden, dass der Kraftstoffverbrauch und damit der CO₂-Ausstoß nicht zunehmen sollte.

Natürlich gibt es technische Möglichkeiten, den Güter- und Personentransport noch umweltfreundlicher zu gestalten. Daher zeigen wir auf der RAI die noch in der Entwicklung begriffene Hybridtechnologie für die Distribution. Biodiesel stellt eine Möglichkeit des CO₂-neutraleren Transports dar, deren Vorteile jedoch überschätzt werden. Denken Sie nur an die Bodenfläche, die für den Pflanzenanbau erforderlich wäre. Die Industrie hat sich mit großem Engagement für die Entwicklung von noch saubereren Dieselmotoren eingesetzt, aber es gibt zahlreiche andere Möglichkeiten, die sich sogar noch günstiger auf die Umwelt auswirken. Beispielsweise der Einsatz von längeren und schwereren Fahrzeugen. Oder freie Lkw-Spuren und effizientere Verkehrsführung für einen besseren Frachtverkehrsfluss in Europa. Und nicht zuletzt Maßnahmen auf europäischer Ebene, die dazu anregen, alte Euro 1- und Euro 2-Lkws und -Busse schneller zu ersetzen. Dabei müssen die alten Fahrzeuge nicht verschrottet werden. Sie können in Länder exportiert werden, in denen noch zahlreiche Lkws und Busse fahren, die selbst die Euro 1-Norm nicht erfüllen. Auf diese Weise kann sogar weltweit ein Schritt in Richtung umweltfreundlicher Straßentransport unternommen werden. Eigentlich ein NOCH umweltfreundlicherer Straßentransport, denn es wurde bereits viel erreicht. Für die Lkw-Industrie insgesamt und für DAF insbesondere ist Umweltschutz seit vielen Jahren selbstverständlich. Aus diesem Grund widmen wir uns auf der RAI dem Thema "Nachhaltigkeit für die Umwelt".

Ron Borsboom



Vorstandsmitglied,
Leiter der Produktentwicklung



Impressum

DAF in Action ist eine
Publikation von DAF Trucks N.V.
Redaktion: Abteilung Corporate
Communications
Postfach 90065, 5600 PT Eindhoven,
Niederlande
www.daf.com

Gestaltung und Druck: GPB bv, Leiderdorp

Auffällige Kipper

City Centre Commercials (CCC) in England besitzt seit kurzem zwei auffällig lackierte CF85-Kipper, die von Susan Cubley und Sarah Farragher gefahren werden. Mit der rosafarbenen Lackierung will Pat Beckett als Managing Director zeigen, dass die harte Welt des Kippertransports nicht allein den Männern gehört. "Gute Fahrer zu finden und zu halten, ist heutzutage nicht so einfach", erläutert sie. "Mit Sarah und Susan haben wir zwei ganz ausgezeichnete Fahrerinnen. Wir haben den herausragenden CF85 für sie ausgewählt und in der Farbe lackieren lassen, die häufig mit Weiblichkeit in Verbindung gebracht wird. Damit möchten wir andere Frauen ermutigen, auch Lkw-Fahrer zu werden."



Nach 1,8 Millionen Kilometern in Rente

Mit 1,8 Millionen Kilometern auf dem Tacho wurde dieser DAF 3300 Space Cab aus dem Jahr 1984 vor kurzem von der Firma Veenstra aus dem friesischen Heeg dem DAF-Museum in Eindhoven als Leihgabe angeboten. "Es handelte sich damals um das erste Space Cab im Norden der Niederlande, ein revolutionärer Lkw", schwärmt Wiebren Wind, der als erster Fahrer den 3300 bei internationalen Transporten fuhr. "Mit seinem hohen Dach war der Innenraum des Fahrerhauses seinerzeit einzigartig." Während der letzten Jahre wurde der alte DAF vor allem für regionale Transporte eingesetzt. (www.dafmuseum.nl)

Wiebren Wind war der erste Fahrer des 3300.



XF105 ist Lkw des Jahres in Polen

Die Leser der führenden Transportfachzeitschrift Polski Traker haben den XF105 unlängst zum zweiten Mal in Folge zum "Lkw des Jahres in Polen" gewählt. Dieser Preis wird seit 14 Jahren vergeben und DAF hat ihn als einziger Hersteller bereits viermal erhalten: 1998 wurde der 95XF zum Gewinner ernannt, ein Jahr später der CF85 und nun zweimal hintereinander der XF105.

Nachdem die Auszeichnung in Form einer Plakette dieses Jahr bereits dem Direktor von DAF Trucks in Eindhoven überreicht worden war, wurde eine zweite Auszeichnung von Boguslawa Zimmer (links) und Aleksander Gluś (Mitte) von Polski Traker an Zbigniew Kolodziejek, Marketingleiter von DAF Trucks Polen, übergeben. Dies geschah im Rahmen eines Lkw-Meetings in Krakau.

Die Leser von Polski Traker wählten den XF105 vor allem wegen seines neuen PACCAR-MX-Motors, seiner modernen und bequemen Innenausstattung sowie aufgrund der Bemühungen, den Komfort für die Fahrer zu verbessern und gleichzeitig die Kosten für den Arbeitgeber zu senken.



35 Jahre DAF ITS

Als erster Lkw-Hersteller richtete DAF im Jahr 1972 einen internationalen Notfallservice ein, den Fahrer bei einer Panne in Anspruch nehmen konnten. In diesem Jahr feiert dieser Service seinen 35. Geburtstag. Bis heute spielt DAF International Truckservice (ITS) als einer der renommiertesten und professionellsten Services seiner Art eine führende Rolle in der Nutzfahrzeugindustrie.

Zu Beginn bestand ITS nur aus ein paar wenigen Mitarbeitern und einer Sammlung von Straßenkarten. Wer heutzutage die Nummer +31 40 214 30 00 wählt, wird sofort mit einem der Telefonisten verbunden, von denen jeder mindestens vier Sprachen spricht. Insgesamt kann ITS den Fahrern in 15 verschiedenen Sprachen weiterhelfen. Mithilfe von modernen Computern wird im Handumdrehen die nächstgelegene Servicestelle für das liegen gebliebene Fahrzeug bestimmt. Der Service beschränkt sich im Übrigen nicht auf das Fahrzeug alleine, sondern bezieht auch den Anhänger, den Aufbau und den Fahrer mit ein. In 41 Ländern können sich DAF-Kunden auf schnelle Unfall- oder Pannenhilfe verlassen.

DAF-Umweltbroschüre

Umweltschutz ist für DAF bei allen Aktivitäten eine Selbstverständlichkeit. Bereits im Jahr 1993 wurde im Unternehmen mit der Einrichtung eines Umweltschutzsystems nach der internationalen Norm ISO 14001 begonnen. Dieses erstreckt sich auf alle Aktivitäten und Standorte des Unternehmens.

Inhalt und Ergebnisse von DAFs umfangreicher Umweltpolitik werden in einer neuen DAF-Broschüre speziell zum Thema Umwelt erläutert. Dabei wird nicht nur auf Umweltaspekte der Produkte, sondern auch der Produktion eingegangen. Die Broschüre kann auf Niederländisch,

Englisch, Deutsch, Französisch, Spanisch, Italienisch und Polnisch unter www.daf.com heruntergeladen werden.



Auf dem Foto (v.l.n.r.) Bürgermeister Daandels von Deurne, Ministerpräsident Balkenende, Tiny Hohmann-Van Doorne und Hub van Doorne, die Kinder des Ehepaars Van Doorne.

Ehrung für Van Doorne

Mitte August enthüllte der niederländische Ministerpräsident Balkenende ein Standbild von DAF-Firmengründer Hub van Doorne und seiner Ehefrau Rie. Die Bronzeskulptur des Künstlers Martien Hendriks steht in der Gemeinde Deurne, wo Van Doorne den größten Teil seines Lebens verbrachte. Die feierliche Enthüllung bildete den Auftakt für eine zweitägige Festveranstaltung zu Ehren Van Doornes mit einem offiziellen Festzug von mehr als 500 klassischen DAFs: Lkws, Pkws und Militärfahrzeuge.



Per Knopfdruck eröffneten Ron Borsboom, Leiter der Produktentwicklung (links) und A. Lundqvist, Vorsitzender des Vorstandskollegiums der TU/e, das neue Hybridlabor.

Hybridlabor der TU/e eröffnet

Die Technische Universität Eindhoven (TU/e) hat ein vollständig neues Hybridlabor eröffnet, das unter anderem durch die Unterstützung der PACCAR Foundation realisiert werden konnte. "Das neue Labor wird eine wichtige Rolle bei der Erforschung und weiteren Entwicklung der vielversprechenden Hybridtechnologie spielen", erklärt Ron Borsboom, Leiter der Produktentwicklung, der das Labor offiziell eröffnete. Das Besondere des Hybridlabors ist der 250 kW-Elektromotor, mit dem sehr starke Bremsvorgänge simuliert werden können. PACCAR hat sich zum Ziel gesetzt, bei speziellen mittelschweren Fahrzeugen eine Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von bis zu 30 % zu realisieren. Die Hybridtechnologie soll dabei helfen, dieses Ziel zu erreichen.

Nachhaltigkeit für die

Amsterdam, 26. Oktober bis 3. November, European Road Transport Show:

DAF zeigt hier seine vollständig neue Produktpalette, die nun auch den LF in Euro 5-Ausführung beinhaltet. Zudem präsentiert DAF ein neues Space Cab-Dach für den CF85 und eine ganze Reihe an Neuerungen für die CF-Baufahrzeuge. Ein Teil des DAF-Stands ist den Technologien für eine noch sauberere Zukunft gewidmet, darunter eine EEV-Ausführung des LF und ein Prototyp eines Hybrid-Lkws.



Der CF mit neuem Space Cab-Dach, das – wie auch beim XF105 – gegen Aufpreis mit Skylights ausgestattet werden kann.

DAF präsentiert sich traditionsgemäß an exponierter Stelle in der Europahalle. Der Stand ist 2.200 m² groß und bietet Platz für neun Fahrzeuge, darunter auch einige mit Aufbau. DAF zeigt seine ganze Produktpalette: den LF für die Distribution, den vielseitigen CF für diverse Anwendungsbereiche und den XF105, "International Truck of the Year 2007", für internationale Transporte.

Das neue CF Space Cab

DAF zeigt auf der RAI das neue Space Cab-Dach für die CF-Baureihe, das – wie auch beim XF105 – gegen Aufpreis mit Skylights ausgestattet werden kann. Innerhalb der CF-Baureihe stellt DAF eine ganze Reihe von Optimierungen an Baufahrzeugen vor, die für höheren Komfort, bessere Geländegängigkeit und mehr Robustheit sorgen. So wurden beispielsweise die doppelt angetriebene Tandemachse mit Silent-Blocs ausgestattet und diverse neue Trittstufen entwickelt. Speziell für Offroad-Einsätze ist jetzt eine besondere Variante des AS Tronic-Automatikgetriebes mit 12 Gängen lieferbar.

Neue, optionale Komfortmatratze

Die Fahrzeuge der Baureihen CF und XF105 verfügen inzwischen standardmäßig über ein Warnsignal für den Fall, dass der Fahrer den Sicherheitsgurt nicht anlegt. Auf Wunsch der Fahrer wurden standardmäßig auch eine Funktion zum schnellen Schließen des Wagenfensters sowie an der Fahrerseite ein



ie Umwelt



THE EUROPEAN ROAD
TRANSPORT SHOW 2007

DAF zeigt auf der European Road Transport Show seine ganze Produktpalette: den LF, den CF und den XF105, der als "International Truck of the Year 2007" für internationale Transporte ausgezeichnet wurde.



Sonnenschutz mit Aufrollsystem integriert. Ausführungen mit Schlafkabine werden nun – wie bei den XF105-Modellen – mit doppelter Gardine zur perfekten Abdunkelung der Kabine ausgestattet.

Ab Beginn 2008 werden der XF105 und CF optional mit neuer Komfortmatratze ausgeliefert. Im Vergleich zur bestehenden Schaumstoffmatratze, die von Fahrern als die branchenweit beste eingestuft wird, handelt es sich bei der Komfortmatratze um eine Federkernmatratze mit neuem Polsterbezug. Diese bietet noch höheren Sitz- und Schlafkomfort und verfügt über verbesserte feuchtigkeitsregulierende Eigenschaften. Die neue Komfortmatratze gehört zur Standardausrüstung des XF105 Super Space Cab.

Zeitgleich zur neuen Komfortmatratze erhalten die CF- und die XF105-Baureihe über der Windschutzscheibe anstatt wie bisher zwei jetzt vier DIN-Anschlüsse (bereits Standard beim XF105 Super Space Cab). Dadurch kann – neben dem Fahrten-schreiber und einer Audioanlage – zukünftig auch das Bedienelement für das Maut-Gerät angeschlossen werden (deutsche Mautgebühr für Lkws).

Selbstverständlich umweltfreundlich

Umweltverträglichkeit ist für DAF selbstverständlich. Seit 50 Jahren zählt DAF zu den führenden Motorenentwicklern. 1958 war DAF einer der ersten Lkw-Hersteller, die auch bei Dieselmotoren einen Turbo anboten und so bei gleichem Hubraum für mehr Leistung und günstigeren Kraftstoffverbrauch sorgten. Anfang der 70er-Jahre

war DAF der erste Hersteller mit Turbo-Intercooling, einer Technologie, die sich inzwischen branchenweit für höhere Leistung, günstigen Kraftstoffverbrauch und niedrigere Emissionen durchgesetzt hat. DAF war stets führend bei der Erfüllung zukünftiger europäischer Emissionsnormen und liefert auch nun wieder als einer der ersten Lkw-Hersteller alle Modelle gemäß den Euro 5-Emissionswerten, die erst 2009 gesetzlich in Kraft treten. Diese Motoren stoßen – im Vergleich zur Norm Euro 1, die vor 15 Jahren eingeführt wurde – ca. 75 % weniger Stickstoffoxyde und ca. 94 % weniger Feststoffpartikel aus.

EEV-Motoren für LF, CF und XF105

Mithilfe eines passiven Rußfilters kann eine Verringerung des Partikelaustrittes um weitere 50 % erreicht werden, bis hin zu





DIE EINFACHSTE ART, SPRIT ZU SPAREN: WEITERFAHREN.



Automotive

► MARATHON LHS II UND LHD II ▼ REDUZIERTER ROLLWIDERSTAND

Das sind echte Rechen-Genies: die Fernverkehrsreifen Marathon LHS II und LHD II von Goodyear. Denn sie kombinieren bis zu 7% weniger Rollwiderstand mit mehr Laufleistung. Dieses Top-Ergebnis wurde vom TÜV Süd im Test mit dem besten Wettbewerbsreifen bestätigt.* Für Sie bedeutet das: bis zu 2,4% Sprit sparen. Rechnen Sie nach.



GOODYEAR

▼
BECAUSE NOT ALL TIRES
ARE THE SAME _

* Rollwiderstands-, Nassbrems- und Geräuschtests, durchgeführt vom TÜV SÜD Automotive im Juni 2007 zwischen Goodyear Marathon LHS II, Marathon LHD II und zwei Premium-Wettbewerbern mit Reifen der Dimension 315/70 R 22,5 (Report 76223133-1)



DAF zeigt auf der Bedrijfsauto RAI einen LF-Prototypen mit vielversprechender Hybridtechnologie. Ende dieses Jahres beginnen die Feldtests, bei denen die Fahrzeuge von Kunden unter Alltagsbedingungen getestet werden.

einem Wert von nur 0,015 g/kWh bei einem 9,2-Liter-Motor PACCAR PR. Dieser Wert liegt sogar 25 % unter der EEV-Norm. Nachdem DAF in diesem Jahr mit der Auslieferung der PACCAR-PR-EEV-Motoren für den öffentlichen Verkehr begonnen hat, werden diese ab Frühjahr 2008 auch für die CF75-Distributionsfahrzeuge von DAF (250 bis 360 PS) zur Verfügung stehen. Ab diesem Zeitpunkt können auch EEV-Versionen des 12,9 Liter-Motors PACCAR MX (360 bis 510 PS) für den CF85 und XF105 von DAF geliefert werden, ebenfalls mit passivem Rußfilter ausgestattet. Die 160 PS-Version des LF in EEV-Ausführung ist speziell für die Distribution in Innenstädten geeignet. Dank eines besonders effizienten Verbrennungsprozesses erfüllt der LF die niedrigen EEV-Emissionswerte auch ohne Rußfilter.

Hybrid auf LF-Basis

DAF zeigt auf der Bedrijfsauto RAI einen LF-Prototypen mit vielversprechender Hybridtechnologie. Das Fahrzeug verfügt über ein Hybridsystem mit parallelem Diesel- und Elektroantrieb, wobei es durch den Dieselmotor, den Elektromotor oder beide gleichzeitig angetrieben wird. Der Prototyp ist mit dem neuen 4,5-Liter-Dieselmotor PACCAR FR (Euro 5/EEV) ausgestattet, der eine Maximalleistung von 118 kW/160 PS aufweist und mit einem automatischen Sechsganggetriebe von Eaton (Autoshift) verbunden ist. Zwischen der Kupplung und dem Getriebe ist ein Elektromotor montiert, der den Antrieb übernehmen, aber auch als Generator eingesetzt werden kann. Die beim Bremsen

freigesetzte Energie wird in den Lithium-Ionen-Batterien gespeichert und kann beim Beschleunigen wiederverwendet werden. Die Hybridtechnologie kann – je nach spezieller Verwendung – bei Distributionseinsätzen zu einer signifikanten Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen führen. DAF wird ab Ende 2007 die ersten Prototypen im Rahmen von Feldtests bei Kunden einsetzen.

DAF und die DAF-Händler (ca. 1.000 Verkaufs- und Servicehändler in Europa) legen nicht nur besonderen Wert auf führende Produkte, sondern auch auf einen hervor-

Nachdem DAF in diesem Jahr bereits mit der Lieferung von PACCAR-PR-EEV-Motoren für den Einsatz im öffentlichen Verkehr begonnen hat, werden ab Frühjahr 2008 die 9,2-Liter-PR- und 12,9-Liter-PACCAR-Motoren auch für Lkws in EEV-Ausführung zur Verfügung stehen. Durch Anwendung eines offenen Rußfilters liegen die Ausstoßwerte sogar unter der EEV-Norm.

ragenden Service. Daher haben Anbieter wie PACCAR Financial, PACCAR Parts und TRP einen exponierten Platz am DAF-Stand. Dasselbe gilt für DAFs International Truckservice (ITS), MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträge und die Systeme, die den DAF-Händlern für optimale Verkaufsbearbeitung zur Verfügung stehen.

DAF-Händler bieten "One Stop Shopping" an, d. h., alle Dienste und Serviceleistungen werden aus einer Hand bezogen, damit der Kunde sich ganz auf seine eigentlichen Aufgaben konzentrieren kann.

Neu: DAF Connect

Mit DAF Connect präsentiert DAF ein neues, umfassendes Verwaltungssystem für eine optimale Fahrzeugparkwartung und effiziente Werkstattarbeit bei Unternehmen, die ihre Reparaturen selbst durchführen. Mit dem neuen System DAF Connect sind alle Fahrzeuginformationen zu jeder Zeit schnell und übersichtlich verfügbar. Es zeigt an, wann Wartungen und Inspektionen durchgeführt werden müssen, überprüft für jedes Fahrzeug, ob die dafür benötigten Teile vorrätig sind, und liefert Bestellhinweise. Zudem zeigt DAF Connect auch auszuführende Arbeiten an. Dadurch lässt sich die Arbeit in der Werkstatt noch effizienter gestalten, während die Fehlerquote auf ein Minimum reduziert und wertvolle Zeit gespart wird. Dazu werden alle Informationen zu Arbeitsaufträgen

mit einem Barcodescanner erfasst. DAF Connect kann einfach auf vorhandenen Computersystemen installiert werden. Es verfügt über ca. 40 Standardberichte, die von Lagerbeständen und Effizienz der Mechaniker bis hin zur Kostenberechnung pro Fahrzeug reichen.



Lorenzo Zaccheo, Geschäftsführer von Alcaline:

“Große Herausforderung



Alcaline und DAF

Alcaline verfügt über mehr als zehn XF95 mit einem Tachostand von über einer Million Kilometern. Eines dieser Fahrzeuge war sogar fast 1,5 Millionen Kilometer unterwegs. "Sie sind so gut wie neu!", meint Lorenzo Zaccheo. "DAFs sind solide gebaut und zuverlässig. Außerdem können wir uns in allen Ländern, in denen wir tätig sind, auf ein umfassendes Händlernetzwerk verlassen. Dieses wiederum wird durch den International Truck Service von DAF unterstützt, der uns rund um die Uhr an sieben Tagen der Woche zur Verfügung steht, falls wir Hilfe benötigen. ITS versteht jedes Problem sofort und reagiert im Handumdrehen."



Von Süditalien bis nach Osteuropa – das internationale Transportunternehmen

Alcaline aus Großbritannien erschließt ständig neue Länder. "Wir streben ein kontinuierliches, organisches Wachstum an", so Geschäftsführer Lorenzo Zaccheo. "Dies ist besser als eine schnelle Expansion, die sich langfristig nicht durchhalten lässt."

Die XF95 und neuen XF105 von DAF bilden die Basis der vierzig Fahrzeuge umfassenden Flotte von Alcaline. Die Unternehmenszentrale befindet sich in Ashford in der englischen Grafschaft Kent und damit in unmittelbarer Nähe des Hafens von Dover und des Kanaltunnels. Weitere vierzig Fahrzeuge starten vom niederländischen Standort Eede aus.

Große Herausforderungen

Geschäftsführer Lorenzo Zaccheo arbeitet schon seit 26 Jahren in der Transport-

industrie. "Wir stehen vor großen Herausforderungen", meint er. "Es gibt nur wenige Branchen, die innerhalb so kurzer Zeit mit ständig neuen gesetzlichen Anforderungen und Anpassungen konfrontiert werden. In weniger als fünf Jahren mussten wir immer strengere Emissionsauflagen erfüllen, den digitalen Fahrtenschreiber einführen und die neuen Fahrzeiteilvorschriften umsetzen. Hinzu kommen schnell steigende Kraftstoffpreise und ein Mangel an qualifizierten Fahrern. Daraus ergeben sich eine Vielzahl unterschiedlicher Herausforderungen, die

sich erheblich auf die Unternehmensführung auswirken."

Neue Technologien

Diese Herausforderungen möchte Alcaline mithilfe modernster Technologien meistern. "Nur so können wir Rentabilität gewährleisten, eine maximale Fahrzeugverfügbarkeit erreichen und nicht zuletzt unseren Kunden einen optimalen Service bieten", erklärt Zaccheo. "Wir nutzen in allen Bereichen stets die neuesten Technologien. Daher sind alle Fahrzeuge mit Telematiksystemen für eine perfekte Kommunikation zwischen Fahrzeug, Zentrale und Kunde ausgestattet. Dadurch sparen wir Zeit und erhöhen die Effizienz. Viele unserer Kunden, darunter verschiedene große Automobilhersteller, arbeiten nach dem 'Just In Time'-Prinzip. Daher müssen wir flexibel reagieren und im Handumdrehen die Route eines Lkws anpassen können, um Eilbestellungen abzuholen."

Fahrzeugsicherheit

"Mehrere unserer DAFs verfügen über eine Kamera am Trittbrett der Trittoirseite. So



können wir Hindernissen ausweichen und die Fahrzeugverfügbarkeit optimieren. Unsere Flotte umfasst bereits einige Fahrzeuge mit Automatikgetriebe, die beim Fahrer für weniger Ermüdung sorgen. Neben der Sicherheit spielt auch der wirtschaftliche Aspekt eine wichtige Rolle: die steigende Produktivität. Wir stellen fest, dass Fahrzeuge mit AS-Tronic eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erzielen und daher pro Tag mehr Kilometer zurücklegen. Außerdem sinkt das Unfallrisiko. Jeder weiß, dass selbst der kleinste Zwischenfall zu einer größeren Verzögerung führen kann."

AdBlue kein Problem

Zaccheo verdeutlicht die Strategie der schnellen Nutzung neuer Technologien auch am Beispiel Lkw-Kauf: Schon jetzt werden bei neuen Lkws bewusst die Euro 5-Spezifikationen gewählt. "Damit erweisen wir natürlich der Natur einen Dienst", berichtet der Geschäftsführer. "Gleichzeitig sind Euro 5-Ausführungen auch wirtschaftlich gesehen die sinnvollste Wahl. Nicht nur wegen des Nachlasses, den wir dadurch bei der deutschen Maut erhalten, sondern

auch hinsichtlich des Restwerts von Euro 5-Fahrzeugen. Die Verwendung und Verfügbarkeit von AdBlue verursacht übrigens keinerlei Probleme. Wir verfügen über einen eigenen AdBlue-Vorrat an unseren wichtigsten Standorten und mit einem vollen Tank fährt ein Lkw problemlos von England nach Süditalien und zurück."

Weiter nach Osten

Alcaline ist vor allem von Großbritannien, den Niederlanden und Italien aus tätig, wo Niederlassungen in Turin, Bologna und Rom gegründet wurden. Immer häufiger sind die auffälligen Lkws von Alcaline in Deutschland und Österreich zu sehen, wenn sie sich auf dem Weg nach Osten befinden. Um die Wachstumsmärkte in Osteuropa zu erschließen, hat das Unternehmen vor kurzem eine Zweigstelle im polnischen Kattowitz eingerichtet. Das Unternehmenswachstum basiert auf langfristigen Geschäftsbeziehungen und einem ausgewogenen und heterogenen Kundstamm, der von der Automobilindustrie bis hin zur Papier- und Stahlbranche reicht. "Wir bevorzugen ein kontinuierliches,

organisches Wachstum anstatt einer schnellen Expansion, die sich langfristig nicht durchhalten lässt."

Viele Veränderungen

Lorenzo Zaccheo arbeitet bereits seit 1981 in der Transportbranche und gründete Alcaline im Jahr 1993. In diesem Zeitraum erlebte er zahlreiche Veränderungen. "Transportunternehmen müssen heutzutage sehr viel mehr Professionalität beweisen", erklärt er. "Die Kundenerwartungen sind gestiegen, die Gesetze sind strenger geworden und wir müssen in einem immer engeren Spielraum agieren. Professionalität und gutes Management erhalten stets mehr Bedeutung. Darum setzen wir moderne Lkws wie den XF105 ein, beschäftigen engagierte und qualifizierte Fahrer und nutzen die neuesten Technologien. Damit unsere Kunden den gewünschten Erfolg haben."



DAF konnte sich in der Lkw-Industrie als führender Motorenentwickler etablieren. Im Jahr 1958 zählte DAF zu den ersten Nutzfahrzeugherstellern, die Turbotechnik anboten und damit bei gleichem Hubraum mehr Leistung ermöglichten. 1973 war DAF der Konkurrenz mit der Einführung von Intercooling zehn Jahre voraus. Dadurch wurde vor allem auf den Bedarf an mehr Leistung bei niedrigerem Verbrauch eingegangen. Später zeigte sich, dass Ansaugluftkühlung auch notwendig ist, um einen saubereren Ausstoß zu erhalten. Seitdem zählte DAF stets zu den Anbietern, die neue Emissionsnormen frühzeitig erfüllen. Als erster Hersteller bot DAF die so genannten 9-NO_x-Motoren an und gehörte auch bei den Normen Euro 1, Euro 2, Euro 3 und vor kurzem Euro 4 zu den Vorreitern. Inzwischen können sogar alle Modelle gemäß den Euro 5-Emissionswerten geliefert werden, die erst 2009 gesetzlich in Kraft treten.

Beachtliche Fortschritte

“Wir müssen uns ins Gedächtnis rufen,

Ron Borsboom, Leiter der Produktentwicklung, über zukünftige Emissionen

“Der Dieselmotor wird noch sauberer”

Während der vergangenen 50 Jahre – seit das Unternehmen Ende 1957 sein eigenes Motorenwerk eröffnete – konnte DAF sich einen herausragenden Ruf als Motorenentwickler aufbauen. Neben Zuverlässigkeit, Langlebigkeit, optimaler Leistung und günstigem Kraftstoffverbrauch sind in den vergangenen Jahrzehnten vor allem die immer strengeren Emissionsnormen ein wichtiges Kriterium bei der Entwicklung geworden. “Mit der Norm Euro 5 wurde ein derart niedriges Emissionsniveau erreicht, dass zukünftige Neuerungen nur noch kleine Fortschritte bieten können, die zugleich höhere Investitionen erfordern. Aber der Dieselmotor besitzt noch ausreichend Entwicklungspotenzial und wird daher noch sauberer werden”, berichtet Ron Borsboom, Vorstandsmitglied von DAF Trucks und verantwortlich für die Produktentwicklung.

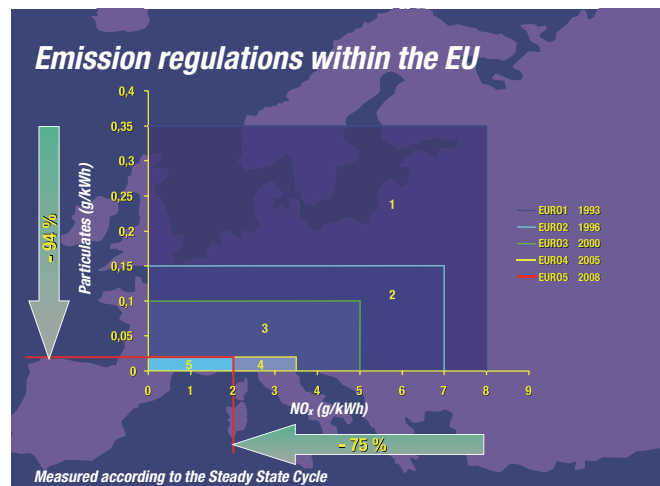
welche enormen Fortschritte während der vergangenen Jahrzehnte bei der Motorenentwicklung zu verzeichnen waren, denn diese werden allzu leicht vergessen”, erklärt Borsboom. “Im Jahr 1970 produzierte ein Lkw soviel Lärm wie heutzutage 12 Fahrzeuge zusammen. Zugleich sind die Leistungen enorm gestiegen, bei niedrigeren Emissionswerten und deutlich günstigerem Kraftstoffverbrauch. Noch vor wenigen Jahrzehnten verbrauchte ein normales Gespann mit 40 Tonnen Gesamtgewicht mehr als 50 Liter auf 100 Kilometer. Ein Liter auf zwei Kilometer! Dies wurde inzwischen um 35 bis 40 % reduziert. Dadurch wird auch 35 bis 40 % weniger CO₂ ausgestoßen, welches mitverantwortlich für den Treibhauseffekt ist. Die Motoren, die wir schon jetzt gemäß der Emissions-

norm Euro 5 anbieten, produzieren 75 % weniger Stickstoffoxide und 94 % weniger Rußpartikel als die Euro 1-Motoren vor 15 Jahren."

Hochmoderne PACCAR-Motoren

Während der letzten zwei Jahre hat DAF seine Produktpalette erneuert und für die Baureihen LF, CF und XF105 vollständig neue Motoren entwickelt. "Jeder einzelne davon ist ein hochmoderner Motor, der in puncto Leistung, Kraftstoffverbrauch, Umweltschutz, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit zu den Spitzenmodellen der Branche gehört", versichert Borsboom. "Unser 12,9-Liter-Motor PACCAR MX kann eine Lebenserwartung von 1,6 Millionen Kilometern, Service-Intervalle von 150.000 Kilometern sowie beeindruckend hohe Drehmomente für maximale Wendigkeit aufweisen. Kurz gesagt, der PACCAR-MX-Motor setzt in jeder Hinsicht neue Maßstäbe. Alle unsere Motoren sind mit SCR-Technologie ausgestattet, weil diese die wirtschaftlich sinnvollste Technologie

Dieselmotoren dieser Norm überhaupt entsprechen könnten. Nachdem nun das Gegenteil bewiesen wurde, lässt sich der Einsatz von Gasmotoren in Lkws und Bussen nicht mehr rechtfertigen. Dieselmotoren sind bei den Emissionswerten inzwischen mit Gasmotoren vergleichbar, aber in puncto Zuverlässigkeit, Infrastruktur, Leistung und Betriebskosten überlegen", legt Borsboom dar. Dabei fügt er noch hinzu, dass seiner Meinung nach vor allem Gemeinden einen großen Fehler begehen, wenn sie CNG als rettende Lösung für den öffentlichen Verkehr vorschreiben. "Natürlich müssen Behörden bestimmte Emissionsnormen aufstellen. Die Technologie, die zur Einhaltung dieser möglichst niedrigen Emissionswerte verwendet werden kann, ist jedoch Sache der Industrie. Auch unsere Kunden sollten in der Lage sein, selbst zu wählen, welche Technologie sie



motoren mit Rußfilter anbieten. Dabei handelt es sich um einen passiven, offenen Filter, wie ihn DAF auch für die Nachrüstung gemäß Euro 3 für Modelle der Baureihen CF und XF95 anbietet. "Wie arbeiten an der Entwicklung von geschlossenen Systemen mit aktiver Regeneration bei einer Effizienz von 90 %. Diese Systeme werden wir künftig sicherlich auch anbieten können. Zunächst aber benötigen wir noch mehr Entwicklungszeit, damit diese Systeme die Langlebigkeit und Zuverlässigkeit aufweisen, die unsere Kunden von DAF erwarten dürfen", erklärt Borsboom. "Die offenen Filter wurden zudem so konstruiert, dass sie nicht verstopfen und nicht zu Stillstand

Emissionsbestimmungen:



zur Erfüllung der Normen Euro 4 und Euro 5 bleibt, was Kraftstoffverbrauch und Wartung betrifft. Zudem verfügen alle PACCAR-Motoren über intelligente elektronische Hochdruck-Kraftstoffeinspritzsysteme, wodurch auch ohne Rußfilter die Anforderungen der Emissionsnormen Euro 4 und Euro 5 erfüllt werden können."

Gasmotoren ohne Zukunft

Für den Einsatz in Bussen für den öffentlichen Verkehr liefert DAF die neuen 9,2-Liter- und 12,9-Liter-Motoren PACCAR PR und MX inzwischen auch mit Rußfilter. "Dadurch wird der Rußpartikelaußstoß um weitere 50 % reduziert und können Emissionswerte realisiert werden, die sogar unter der EEV-Norm liegen. Bis vor kurzem schien es unwahrscheinlich, dass

Ron Borsboom mit einem Testaufbau in DAFs neuer ultramoderner Motortestanlage, die zu den führenden Anlagen in Europa zählt.

anwenden. Die Tatsache, dass einige vor allem kommunale und städtische Verwaltungen anders vorgehen, ist keine gute Entwicklung. Sie übersehen dabei den technologischen Fortschritt der Dieselmotoren, denn dank höherer Investitionen und engagierter Entwicklungsbemühungen der Industrie hat sich der Dieselmotor großartig entwickelt und wird noch zahlreiche Weiterentwicklungen durchlaufen."

EEV für Lkws

Daneben wird DAF nächstes Jahr auch für Lkws besonders saubere EEV-Diesel-

führen können. Zudem sorgen sie für eine Reduzierung des Partikelaußstoßes um mindestens 50 %, auch bei Einsatzbereichen, in denen die Abgastemperatur nur sporadisch über 300 Grad Celsius steigt, wie beispielsweise bei Müllfahrzeugen. Dazu haben wir ausgiebige Untersuchungen durchgeführt, wie übrigens auch TNO Automotive. Die Praxis hat gezeigt, dass ein Müllfahrzeug nur einmal zurück zur Müllverwertungsanlage fahren muss, um die angesammelten Rußpartikel zu regenerieren und die Partikelreduzierung um 50 % garantieren zu können. Also kann mithilfe eines offenen Filters auch bei typischen Stadteinsätzen der Partikelaußstoß um mindestens die Hälfte reduziert werden. Und weil die Euro 3-Motoren von DAF beim Ausstoß bereits recht sauber waren, bleibt



2007



1957

Als DAF 1949 sein erstes Lkw-Fahrgestell präsentierte, war dieses mit einem amerikanischen Hercules-Benzinmotor ausgestattet. Ab 1950 konnten die Kunden dann aus verschiedenen Dieselmotoren von Hercules und Perkins wählen. Mit der schnellen Zunahme des Straßenverkehrs wuchs die Marktnachfrage nach leistungsstärkeren Motoren. Ende 1955 kamen DAF und Leyland zu einer Vereinbarung. Der britische Hersteller lieferte vorläufig die Motoren, während DAF das Recht erwarb, diese Motoren in Lizenz selbst herzustellen, sobald das neue Motorenwerk fertig gestellt war. Im November 1957 wurde das Motorenwerk an dem Ort eröffnet, an dem noch heute die hochmodernen PACCAR-PR- und MX-Motoren für den DAF CF75, CF85 und XF105 sowie für den Einsatz in Auto- und Reisebussen gebaut werden. Dieses vollständig erneuerte Motorenwerk von DAF produziert derzeit 220 Motoren pro Tag und gehört weltweit zu den modernsten seiner Art. Das DAF-Motorenwerk nimmt in puncto Qualität, Effizienz, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen eine führende Position ein.

der Partikelaußstoß bei Einsatz eines nachgerüsteten Rußfilters um rund 70 % unter der Norm Euro 3!“

Übrigens bietet DAF schon jetzt, vor der Einführung des CF und XF105 in EEV-Ausführung, den LF als typisches Fahrzeug für die innerstädtische Distribution in EEV-Ausführung an. Durch die optimale Verbrennung erreicht der 160-PS-Motor die EEV-Werte sogar ohne Rußfilter.

Euro 6

Die Motorenentwickler von DAF arbeiten zurzeit an einer Lösung für die Norm Euro 6. „Dass noch strengere Normen kommen werden, ist sicher. Nur der Zeitpunkt, die Testzyklen und Grenzwerte sind noch nicht bekannt“, erläutert Borsboom weiter. „Es wird allgemein angenommen, dass die Norm Euro 6 eine Emission von lediglich 0,5 bis 1,0 Gramm NO_x pro kWh und 0,01 Gramm Feststoffpartikel pro kWh zulassen wird. Dieser Wert läge noch einmal 50 % unter der strengen Norm Euro 5. Es ist noch nicht bekannt, was die Norm definitiv beinhalten wird. Aber schon jetzt sieht es danach aus, dass wir alle zur Verfügung stehenden Technologien benötigen werden, um sie zu erfüllen: SCR, AGR und Rußfilter. Hinzu kommen noch die entsprechenden

komplexen elektronischen Steuerungen, denn die verwendeten Technologien müssen nahtlos aufeinander abgestimmt sein. Alles in allem wird die Norm Euro 6 in vielfältiger Weise Konsequenzen nach sich ziehen. Zusätzliche Technologien erfordern nicht nur große Entwicklungsanstrengungen und -kosten. Sie benötigen auch Platz im Fahrgestell und stellen zusätzliches Gewicht dar. Und Umweltschutz hat seinen Preis. Angesichts der hohen Entwicklungskosten und der Kosten für die erforderlichen Systeme werden die Anschaffungskosten für Lkws nicht gerade sinken. Gleiches gilt natürlich für die Betriebskosten. Der Kunde muss diese Kosten bei seinen Preisen verrechnen, was Preissteigerungen für den Straßenverkehr zur Folge haben wird. Eine wichtige Frage ist, wie weit wir bei der Reduzierung des NO_x- und Partikelaußstoßes gehen wollen. Schließlich sind wir fast an einem Punkt angelangt, an dem eine weitere Reduzierung zu mehr Kraftstoffverbrauch und zu erhöhtem CO₂-Ausstoß führt. Letzterer wird jedoch für den Treibhauseffekt verantwortlich gemacht. Es hat mich daher persönlich gefreut, dass die Industrie von der Europäischen Kommission die Gelegenheit erhalten hat, ihre Sichtweise darzulegen. Möglicherweise

haben wir einen Punkt erreicht, an dem wir durch andere Maßnahmen größere Erfolge erzielen können. Beispielsweise durch den effizienteren Einsatz von Fahrzeugen. Dem Umweltschutz würde es auch helfen, wenn europaweit Öko-Gespanne eingeführt würden, wobei an einen Dieselmotor 30 % mehr Ladung angehängt werden kann. Denkbar sind auch Maßnahmen, die das schnelle Ersetzen von alten Fahrzeugen aus der Zeit vor den Normen Euro 1 und Euro 2 stimulieren. Damit könnte tatsächlich viel erreicht werden!“

Alternativen?

Natürlich drängt sich auch die Frage auf, wie DAF alternativen Kraftstoffen und Technologien gegenübersteht. Ron Borsboom: „Dazu möchte ich betonen, dass wir das breite Spektrum an Alternativen sorgfältig untersuchen und die vielversprechendsten Technologien selbst weiterentwickeln. Ein gutes Beispiel dafür ist die Hybridtechnologie mit ihrem kombinierten Diesel/Elektro-Antrieb, der sich für den Einsatz in Städten eignet. Die beim Bremsen freigesetzte Energie wird in speziellen wiederaufladbaren Batterien gespeichert und bei der Beschleunigung wiederverwendet. Auf diese Weise können Kraftstoffverbrauch und Emissionen signifikant reduziert werden. Ende dieses Jahres werden die ersten Fahrzeuge bei Kunden in Feldtests zum Einsatz kommen. Diese Feldtests stellen eine wichtige Phase des Entwicklungsprozesses dar. Ich erwarte, dass in wenigen Jahren Hybrid-Lkws in unser reguläres Lieferprogramm aufgenommen werden können. Aber noch immer mit Dieselmotoren, denn diese bleiben auch in den kommenden 15 oder 20 Jahren die angemessene Antriebsform für Lkws und Busse.“

Leo Louvet neuer Geschäftsführer in Deutschland

Zum 1. Juli 2007 hat Leo Louvet die Geschäftsführung der DAF Trucks Deutschland GmbH in Frechen übernommen.

Der 54-Jährige tritt die Nachfolge von Ron Bonsen an, der seinerseits als Director Marketing & Sales in den Vorstand der DAF Trucks N.V. in Eindhoven aufgerückt ist. Der studierte Maschinen- und Fahrzeugbauer, der einen Abschluss in Business Administration hat, kam bereits im Jahr 1999 zu DAF Trucks und war zunächst im Bereich Sales Operations beschäftigt. 2003 wurde er zum Geschäftsführer von DAF Trucks Tschechien ernannt. Im März 2006 wurde Leo Louvet zum Director Marketing & Sales für PACCAR Parts Europe ernannt. Er zeichnete damit zuletzt für alle Marketing- und Vertriebsaktivitäten von PACCAR Parts in Europa verantwortlich.



**Nutzfahrzeugmarkt Deutschland
Neuzulassungen und Marktanteile 2007**

Schwere Nfz >15 t zGG	Zulassungen	Marktanteil in %
Mercedes	13.274	37,12
MAN	9.308	26,03
DAF	3.590	10,04
Scania	2.480	7,5
Volvo	2.855	7,98
Iveco	2.382	6,66
Renault	1.257	3,52
Sonstige	410	1,15

Glänzendes erstes Halbjahr 2007

DAF Trucks Deutschland blickt auf ein äußerst erfolgreiches erstes Halbjahr 2007 zurück. In den ersten sechs Monaten wurden im Segment oberhalb von sechs Tonnen Gesamtgewicht in Deutschland insgesamt 4.090 Lkw von DAF neu zugelassen (2006: 4.020). Das bedeutet gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine Steigerung des Marktanteils von 7,8 auf nunmehr 8,1 Prozent. Damit ist DAF nach DaimlerChrysler (38,1 Prozent), MAN (27,6 Prozent) und Iveco (10,1 Prozent) der viertgrößte Anbieter im deutschen LKW-Markt und hat die Mitbewerber Volvo Trucks (5,9 Prozent), Scania (5,3 Prozent) und Renault Trucks (2,9 Prozent) deutlich hinter sich gelassen. Herausragend waren die Ergebnisse im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge oberhalb von 15 Tonnen Gesamtgewicht. Hier erzielte DAF Trucks mit 3.590 Neuzulassungen (2006: 3.475) einen Marktanteil von 10 Prozent und rangiert hinter DaimlerChrysler (32,1 Prozent) und MAN (26 Prozent) auf dem dritten Rang.

Zum Erfolg von DAF im deutschen Lkw-Markt sagt Leo Louvet, der neue Geschäftsführer von DAF Trucks Deutschland: „Seit mehr als zehn Jahren ist DAF in Deutschland kontinuierlich gewachsen und hat ununterbrochen Marktanteile gewonnen. Diesen Prozess werden wir fortsetzen und vertrauen dabei auf unsere starke Händler- und Serviceorganisation. Wir arbeiten konsequent für unsere Kunden und bieten ihnen nicht nur gute und zuverlässige Fahrzeuge, sondern eine Fülle zusätzlicher Dienstleistungen, die ihnen helfen und sie entlasten. Wir wollen, dass alle, die mit DAF fahren, die bestmögliche Rendite erwirtschaften. Dies ist der entscheidende Schlüssel für unseren Erfolg.“

Fehrenkötter startet Langzeittest

Am 9. September 2007 hat der Transport- und Logistikdienstleister Fehrenkötter, Ladbergen, gemeinsam mit dem ETM-Verlag einen Lkw-Langzeit-Vergleichstest gestartet. Das nordrhein-westfälische Unternehmen vergleicht über drei Jahre hinweg Fahrzeuge aller sieben großen Lkw-Hersteller in Europa. DAF ist mit einem XF 105.410 Low Deck (6x2) mit Super SpaceCab vertreten. Alle Dreiachs-Zugmaschinen haben eine vergleichbare technische Spezifizierung, den gleichen Aufbau und einen identischen Tridemanhänger. Die Lkw kommen im nationalen und internationalen Fernverkehr zum Einsatz und transportieren beispielsweise schwere Landmaschinen. In diesem Langzeittest werden kontinuierlich die Lebenszykluskosten jedes Fahrzeugs exakt dokumentiert. Im Fokus stehen unter anderem Wartungskosten und die Verbräuche. Die Fachzeitschriften des ETM-Verlags, „Fernfahrer“, „lastauto omnibus“ und „transaktuell“, berichten in regelmäßigen Abständen über den Test.



In exklusiver Mission

Bayerisches Transport-Unternehmen setzt zunehmend auf holländische DAF



Der Transport von Pkw, insbesondere von Neufahrzeugen, erfolgt zu einem nicht unwesentlichen Teil über die Straße. Neben den weithin bekannten Autotransportern bei denen das Transportgut auf einer offenen Ladefläche verfrachtet wird, gibt es mehr und mehr auch die geschlossenen Versionen, bei denen die zu transportierenden Pkw sowohl blick- als auch wettergeschützt untergebracht werden können.



Bei der Firma Auto-Siegl aus Unterdolling östlich von Ingolstadt paaren sich diese Sattelaufleger mit DAF-Zugmaschinen – Grund genug für „DAF in action“, dem Logistiker einen Besuch abzustatten, um den Einsatz der DAF-Flotte im Alltag erleben zu können.

Das von den Brüdern Franz (55) und Wolfgang (45) Siegl geführte Unternehmen hat sich bald nach der Gründung im Jahre 1986 auf die präzise Abwicklung besonders heikler Transport-Aufträge spezialisiert. Die 23 Sattelaufleger und 76 Anhänger werden seit 2003 auch von DAF-Fahrzeugen bewegt. Inzwischen beträgt der Anteil der DAF-Flotte am Siegl-Fuhrpark insgesamt 32-Fahrzeuge der Baureihen XF, CF und LF. In den letzten Jahren stieg der DAF-Anteil kontinuierlich, was nicht zuletzt auf der vorbildlichen Betreuung durch den regionalen DAF-Partner, der Firma Tschann-Bayern in Poing östlich von München, beruht. Tschann

betreut mit den Hauptniederlassungen Salzburg und Poing die Kunden in den österreichischen Bundesländern Salzburg und Tirol sowie in fast ganz Bayern.

Auto-Siegl bietet verschiedenen Organisationen sowie den namhaften Automobil-Herstellern in Deutschland, vorrangig

natürlich der fast vor der Haustüre angesiedelten AUDI AG, sowie dem Münchner BMW-Konzern, unter anderem Pflege, Bereitstellung und Transport von VIP-Fahrzeugen für Firmeneinsätze oder Sportveranstaltungen. Das Unternehmen zeichnet u.a. für die AUDI-Flotte der VIP-Pkw (inclusive Safety Cars und Media-

Geschäftsführer und Mitinhaber Franz Siegl: „Das erste DAF-Fahrzeug kam im Jahre 2003 in unseren Fuhrpark. Die Zuverlässigkeit der Produkte aus dem Hause DAF hat uns von Anfang an überzeugt. Die Qualität ist mit den Konkurrenzprodukten in dem von uns genutzten Marktsegment für LKW nicht zu erreichen. Wir werden den Anteil der DAF-LKW und -Zugmaschinen in den nächsten Jahren kontinuierlich ausbauen. DAF wird in Kürze den größten Anteil in unserem Fuhrpark einnehmen.“

nehmen dische LKW-Qualität



Shuttle) bei den Deutschen Tourenwagen Masters (DTM), einer auf verschiedenen Rennstrecken in Deutschland und im benachbarten Ausland ausgetragenen Rennserie, verantwortlich.

Für die sommerliche Auslandssendung der beliebten Thomas Gottschalk-Sendung „Wetten, dass..?“ im ZDF wurden viele Fahrzeuge auf die Insel Mallorca und zurück transportiert.

Ein Sattelzug mit Werbung auf den gesamten Auflieger-Seitenflächen, der von einem DAF 95 XF SSC gezogen wird, wirbt für ein exklusives Hotel im Südtiroler Vinschgau. Auf der Fahrt zum DTM-Lauf im italienischen Mugello machte dieser Siegl-Zug samt seiner Ladung Audi-PKW für diese Motorsport-Veranstaltung in der Nähe von Meran Halt bei „seinem“ Hotel, was dem österreichischen Fernsehen ORF sogar einen Beitrag wert war.

Diese Aufträge beinhalten nicht nur den Transport zu und von den Einsatzorten, sondern auch die Pflege und Reinigung der Kundenfahrzeuge im Vorfeld, direkt vor Ort und nach Rückkehr, sowie die Unterbringung und Bereitstellung auf dem hauseigenen Firmengelände. Großzügige Hallen und Pflegeeinrichtungen, nicht nur für den eigenen Fuhrpark sondern auch für die Kundenfahrzeuge, sind bei Auto-Siegl eine Selbstverständlichkeit.

Aufträge mit hohem Logistik-Anteil lassen sich nur mit zuverlässigen Komponenten bewerkstelligen, zu denen natürlich auch ein reibungsloser LKW-Einsatz gehört.

Moderne Datentechnik ermöglicht es den Disponenten natürlich auch in diesem Unternehmen, alle Fahrzeuge europaweit sofort orten zu können, um jederzeit einen effizienten Einsatz planen zu können.

Die Zusammenarbeit mit großen Automobilherstellern, zu denen neben den Genannten auch VW, Opel, Ford und neuerdings Nissan sowie die BMW-Tochter Rolls Royce und die VW-Tochter Bentley gehören, erweitert das Auftragspektrum natürlich schnell auf Zuarbeit bei Testaktionen und Präsentationen von neuen Modellen.

Bei den Einsätzen in heißen Sommer-Gefilden oder bei Wintertests im kalten Norden Skandinaviens stellen die DAF-LKW auch unter klimatischen Grenzbedingungen ihre Leistungsfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis.

Um eine schnellstmögliche Reaktion auf alle nur erdenklichen Alltags- und Ausnahmesituationen zu gewährleisten, unterhält Auto-Siegl eine professionelle Werkstatt, die neben der Wartung der Fahrzeuge auch weitreichende Reparaturen durchführen, sowie im Hause abzuwickelnde §29-Untersuchungen vorbereiten kann. Dieser Werkstatt ist ein kompletter Karosseriebau angegliedert, der auf einen Teil der zugekauften Anhänger-Fahrgestelle sowie auf neue (DAF-) Fahrgestelle mit Führerhaus die Aufbauten für die Spezialtransporte montiert. Nur die großen Kastenauflieger mit zweigeteilter PKW-Bühne im Inneren (zum Transport unterschiedlich hoher PKW) sowie Verlängerungssegment werden nach Siegl-Wünschen von der

österreichischen Kässbohrer-Tochter KTT (Kässbohrer Transport Technik) gefertigt.

Weiteres Indiz der gelebten Professionalität ist der Hubschrauber-Landeplatz auf dem Firmengelände, der jederzeit einen kurzfristigen Transport von Mensch und Material an weit entfernte Einsatzorte ermöglicht.

Neben der Hauptniederlassung nahe Ingolstadt unterhält Auto-Siegl zwei Niederlassungen in Weyhausen in günstiger Entfernung zur VW-Zentrale in Wolfsburg sowie in Bretzfeld-Schwabbach nahe Neckarsulm.

Die 21-jährige Entwicklung des Hauses Auto-Siegl vom Zwei-Mann-Unternehmen zum soliden Mittelstandsbetrieb basiert neben der fachlichen Kompetenz nicht zuletzt auf einem deutlich positiv spürbaren Betriebsklima. Von den ca. 130 Mitarbeitern an den drei Standorten sind knapp über 100 LKW-Fahrer, die alle besonders darauf erpicht sind, ihre Touren mit einem XF105, dem „Truck of the Year 2007“, zu machen.

„Der XF105 ist für den Fahrer wie geschaffen“, meint Franz Siegl.

„Zudem sind Verarbeitungsqualität und Design auf einem Niveau, das einem Pkw der Oberklasse alle Ehre machen würde“



Winteraktion 2007/2008: Sicher durch den Winter

Wer sein Fahrzeug im Rahmen der Winteraktion 2007/2008 rechtzeitig fit für den Winter macht, spart neben Unannehmlichkeiten bares Geld und ist obendrein sicherer unterwegs.

Nachdem der Sommer bereits mehr oder weniger ins Wasser gefallen ist, graut es vielen bei dem Gedanken, dass sich nun auch schon wieder die kalte Jahreszeit mit großen Schritten nähert. Eine Zeit, in der selbst die modernsten Fahrzeuge noch ein wenig mehr Aufmerksamkeit benötigen als im Rest des Jahres. Und ganz gleich, ob Pkw- oder Lkw-Fahrer, fast jeder musste im Winter schon einmal zum Telefon greifen und die nächstgelegene Werkstatt oder den Pannendienst um Starthilfe bitten. Entweder wurde der Batterie im Stand zu viel abverlangt, oder aber die Batterie war ohnehin nahezu am Ende. Die erklecklichen Kosten für die Anfahrt des Pannenhelfers und dessen Arbeitslohn sind ärgerlich – ganz zu schweigen von der unnötigen Standzeit des Fahrzeugs.

Wer jedoch sein Fahrzeug frühzeitig winterfest macht, erspart sich so manch böse und mitunter kostspielige Überraschung. DAF Trucks sorgt durch die Winteraktion 2007/2008 mit einem professionellen Winter-Check sowie Originalersatzteilen und -zubehör zu günstigen Aktionspreisen dafür, dass die Lkw auch im Winter sicher unterwegs und allzeit mobil sind.

Besondere Beachtung verdienen in der kalten Jahreszeit vor allem die „lebenswichtigen“ Funktionen, wie etwa die Batterie. Hier empfehlen sich beispielsweise die neue TRP-Batterie oder die starke DAF-Batterie Xtreme Power, die eine optimale Funktionalität der elektrischen Systeme des Lkw gewährleisten. Frost und Feuchtigkeit setzen besonders auch den kleinen Komponenten wie Glühlampen, elektrischen Kontakten, Scheibenwischern oder auch der Scheibenwaschanlage zu. Zum reichhaltigen Ersatzteilsortiment gehören neue Wischblätter, Glühlampen, Reflektionsbänder, Frostschutzmittel, Kontaktsprays und vielen Dingen mehr, die dem Fahrer das Leben im Winter erleichtern.

Beim Winter-Check überprüfen die DAF-Servicepartner die Beleuchtung, Reifen, Scheibenwaschanlage, Kühlsystem, Brems- und Luftanlage, Standheizung und Batterie. Ein Werkstattbesuch, der dem Kunden Geld spart und gleichsam die Sicherheit erhöht. Die Winteraktion läuft in der Zeit zwischen 1. Oktober 2007 und 29. Februar 2008. DAF bietet mit Truck Related Parts (TRP) die ganze Palette an Ersatzteilen für alle Lkw-Marken, Auflieger und Werkstatt. Alle Informationen rund um das TRP- und Zubehörprogramm sind im Internet unter www.daftrucks.de erhältlich.





Peterbilt 379: Abschied von einer Ikone

Kevin und Laurie Hagenow vom Transportunternehmen TWX Corporation erhalten die Schlüssel ihres Peterbilt 379 in der Spezialausführung Legacy Class Edition. Dabei ging es nicht um irgendeinen 379, sondern um das letzte Fahrzeug dieses Typs, das produziert wurde. Während seiner 20-jährigen Laufbahn entwickelte sich der Peterbilt 379 zu einer wahren Ikone. Von den 230.000 gebauten 379ern sind noch fast 90 % tagtäglich auf der Straße unterwegs.

“Wir sind unglaublich stolz darauf, dass wir diesen historischen Lkw erhalten”, berichtet Kevin Hagenow. “Wie die anderen Peterbilts in unserer Flotte steht auch dieser Lkw für die Qualität, die wir als Unternehmen bieten – unseren Fahrern ebenso wie unseren Kunden.”

Nachfolger

Inzwischen wurde bereits der Nachfolger des legendären 379 vorgestellt. Für den Peterbilt 389 wurde die klassische Formgebung seines Vorgängers beibehalten. Technisch zählt er allerdings zu den modernsten Lkws auf dem amerikanischen Markt. Ein Beispiel dafür ist die fortschrittliche Reflektortechnologie für die Beleuchtung, die für eine um 226 % gesteigerte Leistung sorgt. Der neue Peterbilt 389 zeichnet sich vor allem durch niedrigen Kraftstoffverbrauch und günstige Betriebskosten aus.

Erster Hybrid-Kenworth ausgeliefert

Anfang August wurde der erste Kenworth-Lkw für die Distribution mit Diesel/Elektro-Hybridantrieb ausgeliefert. Dieses erste Fahrzeug seiner Art erwarb die Baustoffhandlung Dunn Lumber in Seattle.

Dunn Lumber hat sich auf innovative Baustoffe aus Recyclingmaterial spezialisiert. “Wir wollen Marktführer im Bereich Umweltschutz werden”, berichtet Direktor Rob Dunn. “Die Inbetriebnahme eines Hybrid-Lkws von Kenworth für die Distribution ist ein großer Schritt auf dem Weg zur weiteren Reduzierung von Emission und Kraftstoffverbrauch.”

30 % Einsparung

Kenworth liefert Distributionsfahrzeuge bereits in kleineren Stückzahlen an Gemeinden und Unternehmen. Im Jahr 2008 wird mit der Serienproduktion der ersten Lkws begonnen. Neben einem 240 PS-Dieselmotor verfügt der Hybrid-Lkw zusätzlich über einen Elektro-

Am 1. Januar 2010 muss PACCARs neues Motorenwerk in Mississippi vollständig betriebsbereit sein.

PACCAR investiert Rekordbetrag in Forschung und Entwicklung

PACCAR investiert kurzfristig mehr als 1 Milliarde USD in Forschung und Entwicklung sowie in andere große Investitionsprogramme. Neben dem Bau eines neuen Motorenwerks in Mississippi sind auch umfangreiche Investitionen für jedes einzelne Lkw-Werk geplant, um die Produktionseffizienz um 20 % zu verbessern.

Zudem wird in die Entwicklung neuer Produkte von DAF, Kenworth und Peterbilt sowie in die Weiterentwicklung der Kundenunterstützungssoftware von PACCAR Financial investiert. Daneben werden Investitionen für die weitere Expansion der PACCAR-Aktivitäten in Asien getätigt.

Während der vergangenen fünf Jahre ist die Zahl der PACCAR-Fahrzeuge weltweit um mehr als 25 % auf 1,5 Millionen angewachsen – eine solide Basis für zukünftiges Umsatzwachstum. Als direkte Folge erhöht PACCAR Parts seine Investitionen in neue Ersatzteildistributionszentren. Das vor kurzem in Oklahoma City eröffnete Distributionszentrum und das im Bau befindliche Zentrum in Budapest sowie neue Logistiksysteme für Händler und Kunden sorgen für eine Umsatzsteigerung von 15 %.

motor (der auch als Generator dienen kann), eine Batterieeinheit von 340 V sowie ein Power-Managementsystem. Letzteres bestimmt, wann der Dieselmotor für den Antrieb sorgt und wann und in welchem Umfang der Elektromotor eingeschaltet wird.

“Wir sind mit der Leistung unseres neuen Hybrid-Lkws von Kenworth überaus zufrieden”, bekennt Mark Geyer, Flottenmanager bei Dunn Lumber. “Für genaue Zahlen ist es noch zu früh, aber während der ersten Wochen lag der Verbrauch rund 35 % niedriger als bei unseren herkömmlichen T300-Dieselfahrzeugen von Kenworth.”



Der Hafen von Valencia: Ein



Der Hafen von Valencia liegt im Zentrum des westlichen Mittelmeerbogens und hat sich während der letzten Jahre zum herausragenden Handelshafen von Spanien und zu einem der bedeutendsten internationalen Häfen entwickelt. Valencia zählt zu den zehn größten Häfen Europas und beim Containertransport sogar zu den 50 bedeutendsten Häfen der Welt.

Im Jahr 2006 wurden im valencianischen Hafengebiet 2,7 Millionen TEU-Container*) verladen, 8 % mehr als im Jahr davor. Bereits in der ersten Hälfte des Jahres 2007, in der fast 1,5 Millionen TEU-Container verladen wurden, betrug das Wachstum im Vergleich zum Vorjahr ca. 15 %.

140 Schiffahrtsunternehmen

Zu diesem Wachstum haben verschiedene Faktoren beigetragen. Mit seiner strategischen Lage im Mittelmeer – innerhalb des Ost-West-Schiffahrtskorridors durch den Sueskanal und die Straße von Gibraltar –

stellt Valencia den ersten und letzten Anlegehafen für Schiffahrtsunternehmen dar, die Linien zwischen Amerika, dem Mittelmeer und Fernost unterhalten. Der Hafen von Valencia wird von mehr als 140 Schiffahrtsunternehmen angelaufen und weltweit bestehen Verbindungen mit mehr als 850 Häfen.

Ehrgeizige Politik

Das Wachstum des Güterverkehrs wurde stets durch eine ehrgeizige Politik der Erweiterung und Investition in neue Infrastrukturen stimuliert und unterstützt. Diese Bestrebungen sind noch lange nicht zum Abschluss gekommen. Zurzeit verfügt der Hafen von Valencia über mehr als 12 km Kailänge für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 17 Metern. Die wachsende Nachfrage auf dem Markt und der zunehmende Einfluss, den der Hafen auf dem internationalen Markt erreicht hat, bilden den Ausgangspunkt für die fortschreitende Expansion, die Einführung neuer Schiffahrtslinien und die Anziehungskraft für große Redereien. So wurde im Jahr 2006

*) TEU = Twenty-foot Equivalent Unit, eine Maßeinheit für Container mit 38,5 Kubikmetern.

Riese auf dem Vormarsch



Der Hafen von Valencia verfügt über mehr als 12 km Kailänge für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 17 Metern.



auf Anregung der Reederei MSC, dem wichtigsten Kunden für den Hafen von Valencia, das neue Containerterminal "MSC Terminal Valencia" in Betrieb genommen. Dieses neue Terminal soll dabei helfen, den gewachsenen Güterstrom zu verarbeiten und die wirtschaftliche Nutzung der Schiffe zu optimieren. Momentan werden die Arbeiten am neuen Hafengelände "Dique del Este" mit einer Fläche von 330.000 m² für den Umschlag von Autos abgeschlossen.

Erweiterung

Angesichts des rasanten Wachstums wird erwartet, dass im Jahr 2035 der Meilenstein von sieben Millionen TEU-Containern erreicht wird – aber auch, dass der Hafen bereits 2012 zu klein wird. Daher sieht sich die Hafenverwaltung von Valencia nun vor der größten Herausforderung ihrer Geschichte: einem neuen Erweiterungsplan, der dem heutigen Areal eine zusätzliche Fläche von 156 Hektar und 2.100 Metern Docks und Kais verschafft. Das spanische Umweltministerium hat unlängst den Umweltverträglichkeitsbericht für dieses

Im Jahr 2006 wurden im valencianischen Hafengebiet 2,7 Millionen TEU-Container*) verladen, 8 % mehr als im Jahr davor.

Valencia zählt zu den zehn größten Häfen Europas und beim Containertransport sogar zu den 50 bedeutendsten Häfen der Welt.



Erweiterungsprojekt genehmigt, das zwischen Ende 2011 und Anfang 2012 abgeschlossen sein kann. Der Ausbau erfolgt in Zusammenarbeit zwischen dem Hafen von Valencia, der sich auf Containertransporte spezialisiert hat, und dem Hafen von Sagunto, der ebenfalls der Hafenverwaltung von Valencia untersteht und den übrigen Güterverkehr verarbeiten könnte.

“Qualität und Flexibilität



Das polnische Transportunternehmen Breviter genießt bei seinen europäischen Kunden einen hervorragenden Ruf, den es vor allem seiner hohen Servicequalität verdankt. Die Firmengründung erfolgte 1988 zu einem Zeitpunkt, als Polen die ersten vorsichtigen Schritte hin zu einer freieren Wirtschaft wagte. Gründer Ryszard Wojtas und sein Sohn Michal, der heutige Geschäftsführer von Breviter, haben in dieser Zeit ein umfassendes Netzwerk an polnischen und westeuropäischen Kunden aufgebaut. “Die Qualität der Fahrzeuge spielt für unseren Erfolg eine wesentliche Rolle.”

Der Fuhrpark von Breviter besteht aus 186 Zugmaschinen und 220 Aufliegern. Vor fünf Jahren erwarb Breviter die ersten DAFs und besitzt mittlerweile fünfzig XF95 und zwanzig XF105. Für 2008 sind weitere fünfzehn Fahrzeuge geplant. Jeder Lkw verbleibt rund vier Jahre im Fuhrpark und legt in dieser Zeit ungefähr 500.000 bis 600.000 Kilometer zurück. “Gute Services und kurze Lieferzeiten können wir nur mit einem modernen Fuhrpark gewährleisten, der zuverlässige Fahrzeuge umfasst”, erklärt Michal Wojtas. “Dies sind für uns wichtige Wettbewerbsvorteile, auf die unsere Kunden großen Wert

legen, da es sich um Lieferanten und Hersteller von Automobilteilen und Elektronikprodukten handelt.”

80 %

Die Kunden aus der Automobilbranche sorgen für 80 % aller Güter, die Breviter transportiert, die Elektronikhersteller für 10 %. “Die Zuverlässigkeit unserer DAFs bildet die Basis unserer Dienstleistungen”, so Wojtas. “Unsere Fahrer schätzen die Geräumigkeit und den Komfort. Dadurch haben sie mehr Freude an ihrer Arbeit, was sich positiv auf die Rentabilität auswirkt. Dasselbe gilt für

den geringen Kraftstoffverbrauch, die niedrigen Kilometerkosten und den hohen Restwert unserer DAFs.”

Partnerschaften mit westeuropäischen Kunden

Seit 1989 ist Breviter im internationalen Transportgeschäft tätig. Nachdem Konzerne wie Philips und LG in Polen eine Niederlassung gegründet hatten, entwickelte sich der Transport von Elektronikkomponenten zur wichtigsten Aktivität von Breviter. Die großangelegte Umstellung von den voluminösen klassischen Bildröhren auf flache LCD-Bildschirme sorgte 2004 jedoch für eine erhebliche Überkapazität der Speditionen, sodass die Gewinnspannen schrumpften. Breviter passte sich den veränderten Marktbedingungen an: Polen entwickelte sich schnell zu einem der wichtigsten europäischen Produktionsstandorte für Automobilteile. Aus diesem Grund beschloss Breviter, sich künftig mehr auf diesen Bereich des Transportmarkts zu konzentrieren. Heutzutage führen immer mehr Routen bei Breviter von Osten nach Westen, und der nationale Transport innerhalb Polens verliert zunehmend an Bedeutung. “Unser Wettbewerbsvorteil gegenüber unseren westeuropäischen Kollegen besteht in der Kombination aus modernem Fuhrpark,

unabdingbar“



“Unser Wettbewerbsvorteil gegenüber unseren westeuropäischen Kollegen besteht in der Kombination aus modernem Fuhrpark, professioneller Dienstleistung und weiterhin konkurrenzfähigen Preisen”, so Michal Wojtas.



professioneller Dienstleistung und weiterhin konkurrenzfähigen Preisen”, erklärt Michal Wojtas. “Diese Faktoren sorgen für erfolgreiche Geschäftsbeziehungen mit unseren westeuropäischen Partnern.”

Patriotismus

“Das einzige Hindernis, auf das wir hin und wieder stoßen, ist ein gewisser Patriotismus mancher westeuropäischer Unternehmen”, so Wojtas. “Diese Unternehmen arbeiten lieber mit Speditionen aus ihrem eigenen Land zusammen. Sie sind sich allerdings nicht darüber bewusst, dass viele Fahrer dieser Speditionen aus Polen stammen, z. B. bei belgischen oder deutschen Transporteuren. Polnische Fahrer werden in Westeuropa aufgrund ihrer Professionalität sehr geschätzt und finden leicht einen Arbeitsplatz.”

Komfortable Arbeitsumgebung

In den letzten Jahren hatte Breviter, genau wie andere polnische Transportunternehmen, mit einem Mangel an Fahrern zu kämpfen, da diese lieber für ausländische Firmen arbeiteten. “2004 und 2005 waren die schlechtesten Jahre”, erinnert sich Wojtas. “Mittlerweile hat sich die Lage entspannt und viele Fahrer sind wieder nach Polen zurückgekehrt, weil sie ihre Familie vermisst haben, hier günstige Kredite erhal-

ten und endlich ein gutes Gehalt verdienen können.” Michal Wojtas kennt jeden seiner 287 Mitarbeiter persönlich und legt Wert darauf, mit jedem davon regelmäßig ein Gespräch zu führen. Jeder Fahrer verfügt über einen eigenen Lkw, der ihm allein vorbehalten ist. “Ich verstehe voll und ganz, dass die Fahrer ihren Lkw persönlich gestalten und nach eigenem Geschmack einrichten möchten”, so Wojtas. “Die Fahrer haben das Recht auf einen komfortablen Arbeitsplatz, und sie halten den XF105 für den perfekten Lkw. Die Fahrer sind von ihm rundum begeistert. Und die Flottenmanager freuen sich über den niedrigen Kraftstoffverbrauch. Außerdem verfügt der XF105 über eine tolle Optik, die unser Image stärkt.”

Zentral- und osteuropäische Märkte

“Polen befindet sich in einer wettbewerbsstarken Region”, erklärt Wojtas. “Der Transportmarkt wächst weiter an und verändert sich laufend. Viele Dinge sind einfacher geworden, seit Polen der EU beigetreten ist. Große westeuropäische Transportfirmen wählen polnische Spediteure als Subunternehmer. Ich sehe diese Entwicklung nicht als Bedrohung an. Vielmehr wird der Markt dadurch dynamischer und bietet den Fahrern mehr Arbeitsplätze. Die zentral- und osteuropäischen Märkte unterscheiden sich



Vor fünf Jahren erwarb Breviter die ersten DAFs und besitzt mittlerweile fünfzig XF95 und zwanzig XF105. Für 2008 sind weitere fünfzehn Fahrzeuge geplant.

von der ‚alten‘ EU durch die Art und Weise, wie Geschäftspartner gewählt werden. Viele polnische Spediteure achten nur auf den Preis, während westeuropäische Kunden viel mehr Wert auf die Qualität der Dienstleistung und auf die Flexibilität ihrer Partner legen”, meint Wojtas. “Genau darin liegen unsere Stärken, und diesen Ansatz schätzen unsere europäischen Kunden.”

Zukunftsperspektive

Hochwertige, flexible Dienstleistungen, genaue Einhaltung von Liefer- und Abholzeiten und Kostensenkung für den Kunden: Diese Faktoren stärken die Wettbewerbsfähigkeit von Breviter und lassen positiv in die Zukunft blicken. “Diese Anforderungen können wir nur mit zuverlässigen Fahrzeugen erfüllen. Darum haben wir uns für DAF entschieden. Diese Fahrzeuge sind 100 % verlässlich. Dank dieser Lkws wurde unser Firmenname (‚Brevitar‘ bedeutet auf Lateinisch ‚in kurzer Zeit‘, Anm. d. Red.) auch zu unserem wichtigsten Motto.”

Verkaufs- und Servicenetzwerk von DAF:

Überall präsent für optimalen



In Europa weist DAF das stärkste Wachstum aller Lkw-Hersteller auf. Den Schlüssel zum Erfolg bildet dabei nicht nur das moderne Produktprogramm, sondern vor allem auch das umfassende und professionelle Händlernetzwerk. Dieses besteht aus unabhängigen Handelsbetrieben, die allein dieses Jahr rund 100 Millionen Euro investieren, um die Qualität, die Effizienz und das Image weiter zu verbessern.

DAF ist in Europa an fast 1.000 Standorten vertreten, die gut verteilt sind, damit sich immer ein DAF-Händler in unmittelbarer Nähe befindet. Spediteure und Fahrer können sich darauf verlassen, dass alle DAF-Händler nach denselben Standards arbeiten. Dies sorgt für eine hohe und einheitliche Qualität.

Unabhängige Unternehmen

DAF arbeitet fast ausschließlich mit unabhängigen Händlern zusammen, die einen hohen Unternehmergeist und dieselbe Motivation wie DAF aufweisen. DAF investiert permanent in modernste Technologien und Prozesse, um die Händler möglichst gut zu unterstützen, damit sie ihren Kunden einen optimalen Service bieten können.

DAF hat intelligente Computersysteme entwickelt, die für jeden Einsatzzweck das optimale Fahrzeug zusammenstellen. Über das "Direct Ordering"-System leitet der Händler die Bestellung direkt an DAF weiter und kann anschließend genau verfolgen, wann der Lkw ausgeliefert wird. Dies bedeutet höchste Qualität und Effizienz. Außerdem hat DAF mit "Electronic Dealership" ein Modell entwickelt, das aufzeigt, wie moderne Informationstechnik die Betriebsprozesse bei Händlern und Kunden

optimal unterstützen kann. Daneben hat DAF ein intelligentes Managed Dealer Inventory-System konzipiert, durch das ein Händler fast automatisch immer die richtigen Ersatzteile auf Lager hat. Auch dies bedeutet höchste Qualität und Effizienz. Und mit DAF Connect präsentiert DAF ein neues, umfassendes Verwaltungssystem für eine optimale Fuhrparkwartung und effiziente Werkstattarbeit bei Unternehmen, die ihre Reparaturen selbst durchführen.

Vertrauen in die Zukunft

Die europäischen Vertragspartner von DAF investieren dieses Jahr rund 100 Millionen Euro in das Netzwerk und beweisen damit ihr Vertrauen in eine solide Zukunft gemeinsam mit DAF. Und die Tatsache, dass sich immer mehr Händler anderer Marken gerne dem DAF-Händlernetzwerk anschließen würden, zeigt das große Vertrauen in DAF auch außerhalb der eigenen Organisation. Dieses Vertrauen ist gerechtfertigt, denn DAF weist in Europa nicht umsonst das stärkste Wachstum aller Lkw-Marken auf.

DAF ist in Europa an rund 1.000 Standorten vertreten. Dank eines dichten Netzwerks ist immer ein Händler in der Nähe, der optimalen Service leistet.

Service



Tausend an der Zahl

DAF unterscheidet DAF-Verkaufshändler und DAF-Servicehändler. Die "Full Service"-Händler besitzen beide Verträge und bieten den Speditoren alles, was sie für ihren Fuhrpark benötigen, aus einer Hand: Verkauf neuer und gebrauchter Lkws, MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträge und, je nach Land, Finanzierung und Leasing über PACCAR Financial. Außerdem übernehmen die "Full Service"-Händler auch alle Services nach dem Verkauf: Wartung, Reparatur und Ersatzteile wie z. B. DAF Parts und TRP/Alle Marken. Dazu zählen neben universellen Ersatzteilen für Anhänger und andere Lkw-Marken auch Werkstattprodukte. Die DAF-Servicehändler konzentrieren sich auf die gesamte Palette an Services nach dem Verkauf und auf Ersatzteile.

Tom Clevinger, General

“Maximale Einsatzfähigkeit

“Der Vertrieb von Ersatzteilen gehört zu den Kernkompetenzen von PACCAR und damit auch von DAF”, erklärt Tom Clevinger, General Manager von PACCAR Parts Europe. “Und das ist einleuchtend, denn der Kunde möchte eine maximale Einsatzfähigkeit seiner Lkws. Wartungen müssen so effizient wie möglich geplant und ungeplanter Stillstand so schnell wie möglich beendet werden. Die optimale Verfügbarkeit von Ersatzteilen ist dabei in Verbindung mit kurzen Lieferzeiten von wesentlicher Bedeutung.”

98 %

“Bei der Verfügbarkeit von Ersatzteilen nimmt PACCAR Parts in der Lkw-Industrie eine führende Position ein”, erläutert Clevinger weiter. “Wir erreichen mit unseren Distributionszentren eine Lieferzuverlässigkeit von 98 % – Weltklassenniveau in der Distributionsbranche. Genauso wichtig ist es jedoch, dass auch die Händler die richtigen Ersatzteile vorrätig haben. Zu diesem Zweck stehen uns optimierte Prozesse für die Bestandsplanung und intelligente IT-Systeme zur Verfügung. Und das kommt dem Kunden zugute. Wir möchten im Bereich Supply Chain Management zu den Besten der Welt gehören. Unser Ziel lautet ‚Weltklassenniveau‘, d. h., wir möchten mehr als ‚führend‘ sein. Dabei messen wir uns an den besten Distributionsorganisationen der Welt.”

In 24 bis 48 Stunden

Ein Beispiel für die intelligenten Systeme, auf die Clevinger verweist, ist MDI (Managed Dealer Inventory). Clevinger berichtet: “Gut 380 DAF-Händler machen Gebrauch davon. Mit diesem revolutionären System erhält der Händler von PACCAR Parts automatisch täglich einen so genannten Bestellvorschlag für seine regulären Lagerbestellungen. Durch einfachen Tastendruck kann der Händler diesen Vorschlag in eine Bestellung umwandeln, die in 24 bis 48 Stunden geliefert wird, überall in Europa. Dank unseres neuen Distributionszentrums in Budapest wird die Zahl der Händler, die ihre regulären Lagerbestellungen innerhalb

Wie gewinnbringend ein Lkw ist, hängt ganz von seiner Einsatzfähigkeit ab. Die Verfügbarkeit von Ersatzteilen für Wartung und Reparatur ist dabei von wesentlicher Bedeutung. Mit seinen ultramodernen Distributionszentren in Eindhoven (NL), Leyland (GB) und Madrid verschickt PACCAR Parts Europe jährlich mehr als 385.000 Sendungen in ganz Europa und auch darüber hinaus. Um das Serviceniveau weiter zu erhöhen, wird in der Nähe von Budapest ein vollständig neues, hochmodernes PACCAR Distribution Center eingerichtet. “Das modernste seiner Art.”

Tom Clevinger erläutert: “Wir möchten beim Supply Chain Management zu den Besten der Welt gehören.”

Manager von PACCAR Parts Europe: Schnelligkeit ist ausschlaggebend"



Das größte PACCAR Distribution Center in Europa befindet sich auf dem DAF-Grundstück in Eindhoven und besitzt eine Fläche von 42.500 m².

von 24 Stunden empfangen, weiter zu nehmen. Letztendlich wird dies in ganz Europa der Fall sein. Eine großartige Herausforderung, denn es geht hier um mehr als 200.000 Ersatzteilnummern. Dank MDI haben die Händler fast immer die richtigen Ersatzteile vorrätig. In mehr als 92 % aller Fälle, um genau zu sein. Das macht uns so schnell kein Konkurrent nach. Eilbestellungen liefern wir natürlich am selben, spätestens aber am nächsten Tag in ganz Europa."

Connect

Schnelligkeit ist nicht allein für die Lieferung von Ersatzteilen an Händler ein wichtiger Aspekt, sondern auch für Lieferungen an Transportunternehmen mit eigener Werkstatt. Clevinger dazu: "Die Zahl der Lieferungen von Originalersatzteilen von DAF und universellen TRP-Ersatzteilen (siehe Kasten) durch uns und durch Händler an Flottenbesitzer mit eigener Werkstatt nimmt ständig zu. Beim Umsatz führte dies im vergangenen Jahr zu einer Steigerung von 50 %. Wegen der großen Händlerdichte können unsere Kunden in einigen Fällen sogar innerhalb von zwei Stunden ihre Ersatzteile beziehen."

Als erster Lkw-Hersteller in Europa präsentierte PACCAR vor kurzem ein vollständig



webbasiertes Verwaltungssystem, um die Fahrzeugparkwartung und die Effizienz von betriebseigenen Werkstätten zu optimieren: Connect. "Mit diesem System stehen Fahrzeuginformationen immer schnell und übersichtlich zur Verfügung", berichtet Clevinger. "Es zeigt an, wann Wartungen und Reparaturen durchgeführt werden müssen, überprüft für jedes Fahrzeug, ob die dafür benötigten Teile vorrätig sind, und liefert Bestellhinweise. Zudem zeigt Connect für jedes einzelne Fahrzeug die auszuführenden Arbeiten an. Dadurch lässt sich die Arbeit in der betriebseigenen Werkstatt effizienter gestalten, während die Fehlerquote auf ein Minimum reduziert wird. Dies führt wiederum dazu, dass der Kunde sein Fahrzeug optimal einsetzen kann."

Distributionszentren

Die Ersatzteilbevorratung der Händler geschieht mithilfe von drei ultramodernen PACCAR Distribution Centers. Clevinger weiter: "Das größte befindet sich auf dem



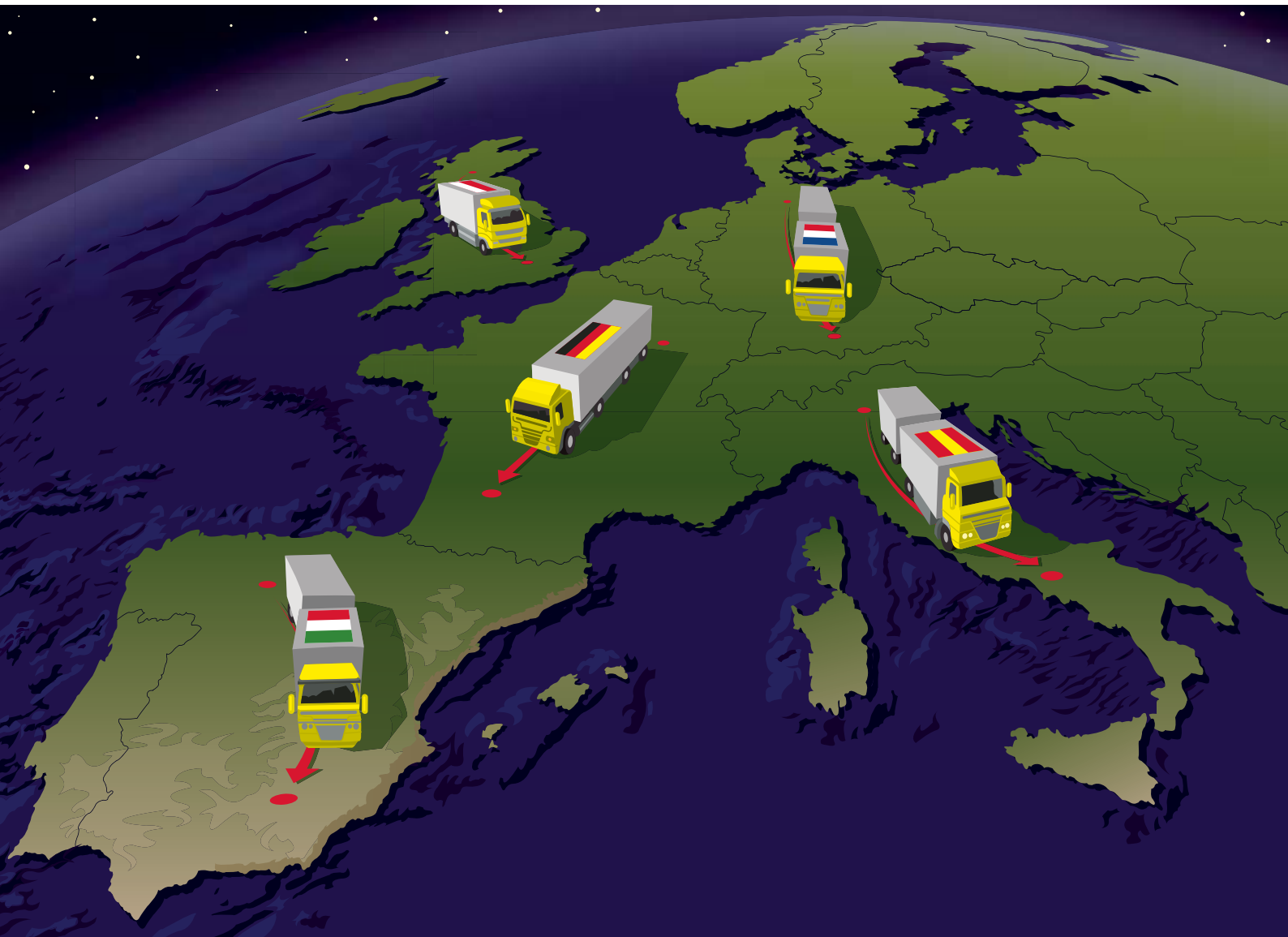
Das neue Distributionszentrum in der Nähe von Budapest erhält eine Fläche von 23.200 m². Es wird das modernste Distributionszentrum, das PACCAR jemals errichtet hat.

DAF-Grundstück in Eindhoven und besitzt eine Fläche von 42.500 m². Daneben haben wir auch Niederlassungen in Leyland (England) und in Madrid. Dort sind insgesamt rund 700 Mitarbeiter beschäftigt, die über modernste Ausstattung verfügen und jährlich mehr als 385.000 Sendungen abwickeln. Aufgrund des Wachstums von DAF in Europa, vor allem in Mittel- und Osteuropa, hat automatisch auch die Nachfrage nach Ersatzteilen zugenommen. Daher wurde Mitte September mit dem Bau eines neuen Distributionszentrums in der Nähe von Budapest begonnen. Es erhält eine Fläche von 23.200 m²", berichtet Clevinger weiter. "Dies wird das modernste Distributionszentrum, das PACCAR jemals errichtet hat, und sorgt für eine weitere Verbesserung des Serviceniveaus für unsere Kunden."

PACCAR unter den 25 besten

Das unabhängige und international tätige Marktforschungsinstitut AMR Research führt jährlich Untersuchungen über Supply Chain Management durch. Anschließend wird eine Liste der 25 weltweit besten Unternehmen erstellt. In der Liste für das Jahr 2007 stehen nur zwei Unternehmen aus der Automobilbranche. PACCAR ist eines davon. Das Institut lobte PACCAR ausdrücklich für die ausgewogene Supply Chain. "Und diese Ausgewogenheit macht den Unterschied zwischen ,the best' und ,the rest' aus", merkt AMR Research an.

Kabotage: Prüfstein für



Von Elmer de Bruin, ist Beauftragter für internationale Transporte beim Unternehmerverband "Transport en Logistiek Nederland".

Auch 18 Jahre nach ihrer Einführung erregt die Kabotage in Europa weiterhin die Gemüter. Es sieht sogar ganz danach aus, als würde die Kabotage zum ultimativen Prüfstein für den Binnenmarkt. Während die Kabotagefreiheit ursprünglich als letzte Phase der Liberalisierung des Straßentransports gedacht war, wird sie inzwischen von einigen Mitgliedsstaaten abgelehnt, um den inländischen Markt vor der ausländischen Konkurrenz zu schützen. Liegt dies an mangelnder europäischer Harmonisierung oder steckt mehr dahinter? Tatsache ist, dass die Frage der Kabotagefreiheit langsam aber sicher die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union in zwei Lager spaltet.

den Binnenmarkt

Unter Kabotage versteht man das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch einen Transportunternehmer, der in einem anderen Mitgliedsstaat niedergelassen ist. Im Jahr 1989 wurden die ersten Maßnahmen für das freie Erbringen von Dienstleistungen im inländischen Transport getroffen. Nach sieben Jahren zäher Verhandlungen wurde 1993 die endgültige Kabotageverordnung verabschiedet. Gerade große Transportnationen wie Deutschland und Frankreich befürchteten, dass ihr inländischer Markt von Transportunternehmen aus dem Ausland durchdrungen werden könnte. Letztendlich stimmten alle damaligen EU-Mitgliedsstaaten dieser Verordnung zu, nachdem strenge Regelungen zur Kabotagegenehmigung und eine Übergangszeit von 8 Jahren vor der vollständigen Kabotagefreiheit vereinbart worden waren. Zudem wurde festgelegt, dass Kabotage nur "zeitweilig" ausgeübt werden darf, ohne jedoch diese Einschränkung näher zu definieren. Im Jahr 1998 wurde der Kabotageverkehr vollständig liberalisiert und das Fahrtenkontingent abgeschafft.

Auswirkungen der Kabotage

Die Europäische Kommission hat nach acht Jahren Kabotage einen Bericht (KOM (2000) 105) zu den gemachten Erfahrungen vorgelegt. Als wichtigste Feststellung wird genannt, dass der Kabotagetransport in acht Jahren um das Sechsfache zugenommen hat, nämlich von 352 Millionen tkm im Jahr 1990 auf 2.224 Millionen tkm im Jahr 1997. Auf den ersten Blick erscheint dies viel, tatsächlich aber beträgt der Anteil des Kabotagetransports im Verhältnis zum inländischen Transport nur 0,164 %. Vom gesamten Kabotagetransport wurden 68 % in Deutschland durchgeführt, aber selbst in Deutschland betrug der inländische Transport noch immer das Hundertfache des Kabotagetransports. Zudem zeigen vorläufige Stichprobenanalysen, dass auch nach Abschaffung der quantitativen Einschränkungen von 1998 keine wirkliche Explosion des Kabotagetransports stattgefunden hat. Man kann also davon ausgehen, dass der Kabotagetransport trotz Zunahme im Vergleich zum nationalen Transport kaum an Bedeutung gewonnen hat.

Auslegung des Begriffs "zeitweilig"

Im Jahr 2002 geriet die Kabotage erneut ins

Rampenlicht. Als erster Mitgliedsstaat definierte Frankreich den Begriff der "zeitweiligen" Ausübung: die verwendeten Fahrzeuge durften sich höchstens eine Woche im Land befinden, danach mussten sie es verlassen. Den direkten Anlass hierzu bot die Rübenkampagne in Nordfrankreich. Spanische und portugiesische Transportunternehmer waren zunehmend als Konkurrenten für ihre französischen Kollegen auf demselben Markt aufgetreten. Dies führte

Urteilen des Europäischen Gerichtshofs schaffte die Europäische Kommission aus ihrer Sicht die geforderte Eindeutigkeit. Die Kommission formulierte vier Kriterien für die zeitliche Befristung: Dauer, Häufigkeit, Periodizität und Kontinuität. Die Dauer bezeichnet die Anzahl der Tage, Häufigkeit die Anzahl der Transporte, Periodizität die Regelmäßigkeit und Kontinuität den Zeitraum, in dem ein Transportunternehmer ausschließlich Kabotagetransport durchführt.

Im Jahr 1989 wurden die ersten Maßnahmen für das freie Erbringen von Dienstleistungen im inländischen Transport getroffen.

zu großer Unruhe im französischen Transportsektor. Die Forderungen nach einer Einschränkung der Kabotage wurden immer lauter und schließlich beantwortet. Kurz danach wurde in Großbritannien festgelegt, dass ab dem 1. Dezember 2002 Kabotageaktivitäten nicht länger als 30 Tage dauern durften. Nach Ablauf dieser Frist musste ein Fahrzeug das Land verlassen. Diese Maßnahme entstand unter dem Druck des britischen Transportsektors. Dieser ist nach eigenen Aussagen im Vergleich zu den Kollegen auf dem Kontinent einer höheren Steuer- und Abgabenbelastung ausgesetzt, sodass die ausländische Konkurrenz unter deutlich günstigeren Bedingungen in England aktiv werden konnte. Außer in Großbritannien und Frankreich wurden derartige Maßnahmen seit geraumer Zeit auch in Österreich, Griechenland und Italien getroffen. Kurzum, im Laufe der Zeit entstand in Europa ein Flickenteppich an nationalen Regelungen zur Kabotage.

Die Interpretierende Mitteilung

Nach Meinung der meisten EU-Mitgliedsstaaten war dies keine befriedigende Lösung. Sie forderten eine präzise Auslegung des Begriffs "zeitweilig" durch die Europäische Kommission. Im Dezember 2004 wurde eine so genannte Interpretierende Mitteilung veröffentlicht. Basierend auf einer ökonomischen und juristischen Analyse des Kabotagetransports sowie drei

Auf Basis dieser vier Kriterien erachtete die Kommission eine nationale zeitliche Beschränkung auf ein oder zwei Monate als akzeptabel. Wenn der Transport systematisch, dauerhaft, kontinuierlich und regelmäßig durchgeführt wird, handelt es sich nicht mehr um Kabotage, sondern um inländischen Transport.

Keine juristische Basis

Leider ist die fehlende Eindeutigkeit damit nicht behoben, denn die Mitteilung der Kommission hat keine formelle juristische Basis. Im Grunde stellt sie nicht mehr als eine dringende Empfehlung dar, während der juristische Rahmen fehlt. Frankreich verschärfte sogar anlässlich dieser Mitteilung die Bedingungen und beschränkte die Kabotage auf höchstens 45 Tage pro Jahr und höchstens 30 Tage hintereinander. Dauerte die Kabotage länger als sieben Tagen hintereinander, fiel der Transport automatisch unter die Richtlinie zur Entsendung von Arbeitnehmern – und damit unter die französische Arbeitsgesetzgebung.

Eine Untersuchung für die Europäische Kommission

Im Jahr 2005 gab die Europäische Kommission eine Untersuchung zum Thema Kabotage in Auftrag, die nähere Informationen über den Kabotagemarkt als Ganzes zusammentragen sollte. Das Ergebnis zeigte



Auch 18 Jahre nach ihrer Einführung erregt die Kabotage in Europa weiterhin die Gemüter und es sieht sogar ganz danach aus, als ob sie zum ultimativen Prüfstein für den Binnenmarkt würde.

deutlich, dass die Kabotage zwar im Zeitraum von 1999 bis 2004 um 86 % zugenommen hat, aber zugleich mit einem Anteil von 0,76 % noch immer einen kleinen Teil des Gesamttransports ausmacht. Des Weiteren hat die Untersuchung gezeigt, dass die Regierungen und der Transportsektor eine eindeutige Interpretation von "zeitweilig" befürworten. Der heutige Flickenteppich aus nationalen Regelungen ist unbefriedigend und behindert die Arbeit des Transportsektors.

Zugang zum Markt

Um eine bessere und vereinfachte Gesetzgebung zu ermöglichen, hat die Kommission am 23. Mai 2007 einige Änderungsvorschläge für u. a. den Zugang zum Markt für internationale Transporte formuliert. Diese Vorschläge basieren auf einem Beratungsprozess des Jahres 2006 mit den wichtigsten Interessenvertretern der EU-

Mitgliedsstaaten. Der Vorschlag beinhaltet auch, dass Kabotage unter diese neue Verordnung fällt. Um den heutigen Flickenteppich an Regelungen außer Kraft zu setzen, wird im Vorschlag der Kommission auch der Begriff "zeitweilig" definiert. Im Anschluss an einen internationalen Transport dürfen höchstens drei Kabotagetransporte in einem Zeitraum von sieben Tagen durchgeführt werden. Kontrolliert wird dies mithilfe der Versanddokumente (CMR). Der derzeitige portugiesische Kommissionspräsident würde das lästige Kabotagedossier gerne bald abschließen. Die Mitgliedsstaaten sind jedoch geteilter Meinung über den Vorschlag. Während erster Beratungen im Juli zeigte sich, dass Frankreich, Österreich und Italien noch strengere Einschränkungen durchsetzen möchten. Deutschland, England, die skandinavischen Staaten, Bulgarien und Estland stimmten dem Vorschlag zu. Mitteleuropäische

Mitgliedsstaaten, die baltischen Staaten, Belgien und die Niederlande fanden die Einschränkungen des Vorschlags zu weitreichend.

Prüfstein für den Binnenmarkt

Obwohl die Kabotage noch stets einen sehr geringen Anteil am gesamten Transport in der EU ausmacht, scheint sie 18 Jahre nach ihrer Einführung zum ultimativen Prüfstein für die Stärke des internen Transportmarktes zu werden. Wird die EU jemals Kabotagetransport ohne Beschränkung zulassen oder ist dieser Schritt noch in weiter Ferne? Im Grunde passen Schutzmaßnahmen nicht zu einem Binnenmarkt. Vielmehr behindern sie sogar das Wirtschaftswachstum. Zudem besteht eine zunehmende Umweltgefährdung durch Leerfahrten und eine steigende Anzahl von Fahrkilometern, was im Gegensatz zur Klimapolitik steht. Außerdem werden im EU-Binnenmarkt immer Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern bestehen bleiben, sowohl bei der Steuergesetzgebung als auch in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht. Gerade die Öffnung des Marktes lässt die einzelnen Länder zusammenwachsen. Solange die Unterschiede beherrschend bleiben, wird der Binnenmarkt eher geschwächt als gestärkt. Vielleicht müssen Transportunternehmen dann in zehn Jahren wieder bilaterale Genehmigungen beantragen und diese an der Grenze abstempeln lassen.

**Der beste
one-stop shop**

TRP
Truck & Trailer Parts



**Umfassendes Programm
mit über 50.000 Teilen für
Lkw und Auflieger aller Marken.**

Alle Teile für Lkw, Anhänger, Auflieger und Werkstatt!

**Hervorragende Qualität, ausgezeichneter
Service und attraktive Preise.**

**DAF-Vollgarantie für alle Teile – kein Grund zur Sorge.
Bei jedem DAF-Händler in Europa erhältlich.**



DAF und PACCAR Financial:

Finanzdienstleistungen für die Transportbranche

Bei der Finanzierung Ihres neuen DAF-LKW unterstützt Sie PACCAR Financial. Wir kennen uns in der Transportbranche bestens aus und können deshalb Ihrem Unternehmen die optimale Finanzierungslösung bieten. Fragen Sie bitte Ihren Vertragshändler nach weiteren Informationen.

