

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

Nummer 1, 2006

Die neue CF-Baureihe von DAF: Ein Siegertyp in jeder Hinsicht



**Die neue
LF-Baureihe
von DAF:
Konzipiert
für den
Verteilerverkehr**

**ATS Garrone:
Für den DAF XF
ist kein Meer
zu weit**



**Mit besonderer Einlage:
Alles über DAF SCR Technologie**

DAF

A PACCAR COMPANY

Der beste one-stop shop



**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.

www.daf.com/trp

DAF in action

- 4 DAF nieuws
- 6 DAF LF en CF: klaar voor de volgende stap in succes
- 12 Visbeen Transport Groep: "Regisseur blijven"
- 15 Managed Dealer Inventory voor optimale onderdelen-beschikbaarheid
- 16 Voor elke toepassing een DAF op maat
- 19 DAF zet nieuwe maatstaf in CAN-Bus-technologie
- 20 ATS Garronne: geen zee te hoog voor DAF XF
- 23 Extra schone dieselmotoren voor bussen
- 23 DAF start bouw 'state-of-the-art' motorentestlaboratorium
- 25 PACCAR World
- 26 Een jaar MAUT

Mehrwert als zentrales Thema

Nachdem Anfang Januar das neue Spitzenmodell XF105 mit dem neuen 12,9-l-PACCAR-MX-Motor erfolgreich in Produktion ging, nimmt DAF im Mai die Produktion der neuen LF und CF auf. Bei ihrer Entwicklung haben wir die vielen Stärken, denen LF und CF ihren ausgezeichneten Ruf verdanken, weiter vervollkommen, wie etwa das niedrige Eigengewicht für maximale Nutzlast, den hohen Fahrkomfort, die niedrigen Kosten pro Kilometer und die bewährte Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Auf dieser soliden Grundlage hat unser begeistertes Team die Entwicklung fortgeführt, um Spediteuren und ihren Fahrern noch mehr Mehrwert zu bieten. Genau das steht bei unseren Entwicklungsprogrammen bereits seit Jahren im Mittelpunkt: keine technischen Gimmicks, keine Innovation um der Innovation willen, sondern Neuerungen, die unseren Kunden einen immer größeren Mehrwert bieten. Äußerlich wurden die Baureihen LF und CF leicht verändert. Dadurch sind sie noch schöner geworden, ohne dass vorhandene Fahrzeuge in der Flotte gleich veraltet wirken – denn daran ist ja kein Kunde interessiert. Bei der Innenausstattung haben wir den mit dem XF105 gesetzten Maßstab zum Ausgangspunkt genommen. Das Ergebnis ist eine Verarbeitung und ein Materialeinsatz, die auch luxuriösesten PKWs gut zu Gesicht stünden. Der Aufbau des Fahrgestells wurde optimiert, um möglichst viel Platz für beispielsweise Stützfüße, Pumpen oder Kühlmaschinen und natürlich ein möglichst großes Fassungsvermögen des Kraftstofftanks zu schaffen.

Mit Blick auf die Einführung der Euro-4-Norm, die im Oktober dieses Jahres EU-weit bindend wird, hat DAF auch sein gesamtes Motorprogramm überarbeitet. Für den neuen XF und CF stehen PACCAR-Motoren einer völlig neuen Generation zur Verfügung: der neue 12,9-l-MX und der neue 9,2-l-PR-Motor, beide sind in einer Euro-4- und Euro-5-Ausführung lieferbar. Entwickelt und gefertigt von DAF. Auch die Baureihe LF hat neue Vier- und Sechszylindermotoren erhalten, mit einem größeren Hubraum für erheblich mehr Leistung und Drehmoment. Alles in allem ein fantastisches Motorprogramm, Stück für Stück für lange Lebensdauer, maximale Zuverlässigkeit, hohe Leistung, niedrigen Kraftstoffverbrauch und sauberere Abgase konzipiert. Im Hinblick auf den letzten Punkt haben wir uns selbstverständlich für die SCR-Technologie entschieden, denn sie ist derzeit der beste und wirtschaftlichste Weg in eine sauberere Zukunft.

DAF SCR-Technologie geht noch weiter, denn ihre Einführung fällt zusammen mit der Vorstellung einer völlig neuen Baureihe hochmoderner PACCAR-Motoren in einer Reihe von LKWs, die ebenfalls zu den modernsten auf dem Markt gehören. Entwickelt mit Blick auf die Ansprüche, die jeder Kunde an sein Fahrzeug stellt: niedrige Betriebskosten, hoher Ertrag pro Kilometer, perfekter Fahrkomfort, optimale Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Das ist es, was wir bei DAF mit „driven by quality“ meinen.

Ron Borsboom
Leiter der Produktentwicklung
DAF Trucks N.V.



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

Sparsamer Fahren dank mehr PS

Leggett's Transport Services in England hat seine Flotte vor kurzem mit achtzehn neuen DAFs verjüngt: zwölf Zugmaschinen CF85 und sechs XF95. Alle LKWs sind Dreiachser mit gelenkter Vorlaufachse für ein Fahrzeugesamtgewicht bis 44 Tonnen und mit dem automatisierten Getriebe AS-Tronic von DAF ausgestattet.

„Die Verbrauchswerte der DAFs sind sehr günstig“, meint Barry Hynard von Leggett's. „Meiner Meinung nach kann ein LKW mit Automatikschaltung sparsamer sein, selbst wenn man einen schwereren Motor nimmt. Bei allen neuen DAFs haben wir die 480-PS-Version gewählt, und die Verbrauchswerte geben uns Recht. Die kräftigen Motoren tragen auch zu einer höheren Produktivität bei, denn sie sorgen für höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und kürzere Fahrzeiten.“

Die DAFs werden intensiv eingesetzt: Tagsüber befördern sie diverse Güter (unter anderem Zucker) im Umkreis von 250 km rund um Leggett's Hauptverwaltung. Nachts pendelt ein zweiter Fahrer mit Containern zwischen Felixtowe und dem eigenen Frachtterminal von Leggett's in Woolpit.

Hoyer entscheidet sich für DAF

Hoyer Nederland – mit rund 335 Mitarbeitern und einem Fahrzeugpark von ungefähr 125 Zugmaschinen eine der größten Niederlassungen der deutschen Hoyer-Gruppe – nahm vor kurzem den ersten von insgesamt dreißig neuen DAFs in Betrieb: einen CF85.430 mit Space Cab und automatisiertem Getriebe AS-Tronic.

Die deutsche Hoyer-Gruppe ist auf den Transport und die Lagerung von Flüssigkeiten und trockenen Schüttgütern spezialisiert. Das Unternehmen ist weltweit in 87 Ländern präsent und beschäftigt rund 3.900 Mitarbeiter.

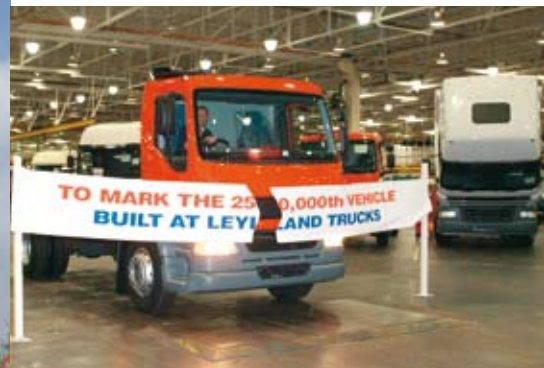


Die Schlüssel des ersten CF übergab Marc Blom von DAF Trucks N.V. Fahrer Joop Dahlhaus und Johan Korteweg, Managing Director von Hoyer Nederland, nahmen die Schlüssel entgegen.

Die Transportkapazität von Hoyer besteht aus rund 12.000 Containern, 2.800 Tankaufliegern, fast 2.300 eigenen LKWs (4.000 einschließlich LKWs von Subunternehmern) und mehr als 8.500 Massengutcontainern.

In dieser Branche entscheidet letzten Endes das Gewicht im Verhältnis zu den Kosten über die Rentabilität des Transports. Bei der Wahl eines neuen LKW war deshalb ein niedriges Eigengewicht ein sehr wichtiger Aspekt. Für ein möglichst niedriges Gewicht sind die CF85, die sich durch ein niedriges Eigengewicht auszeichnen, mit Kraftstofftanks und Felgen aus Aluminium ausgestattet.

Hoyers neue CFs werden zur Hälfte mit einer schweren 9-t-Vorderachse ausgerüstet. In Kombination mit einem dreiachsigen Anhänger ist damit ein zulässiges Fahrzeugesamtgewicht von 50 Tonnen erreichbar.



Stuart Heys (links), Managing Director von Leyland Trucks, überreicht die Schlüssel des 250.000sten bei Leyland gebauten LKW an George Rookley von Calor Gas.



Nirvauto nimmt neues Servicezentrum im spanischen Murcia in Betrieb

Joaquín Bascuñana, der für Bauwesen und Verkehr zuständige Beigeordnete der Gemeinde Murcia, und Juan Morales, Bürgermeister der Stadt Totana, eröffneten vor kurzem die neue Händlerniederlassung von Nirvauto Murcia in Totana.

Mit der Inbetriebnahme dieses neuen Transportzentrums direkt an der Schnellstraße stärkt Nirvauto seine Position in dieser wichtigen und florierenden Region. Dem Unternehmen steht ein gut ausgestatteter Händlerbetrieb zur Verfügung, in dem Spediteure auf einen hochwertigen Verkaufsservice und Kundendienst zählen können. Das neue Zentrum verfügt über eine Fläche von 2.500 m², wovon die Werkstatt mit Ersatzteillager 1.700 m² in Anspruch nimmt. Die verbleibende Fläche bietet Platz für den Ausstellungsraum und Büros. „Dieses prächtige Zentrum kann jedem anderen LKW-Händler als Vorbild dienen“, sagte José P. Vieira, Geschäftsführer von DAF Spanien.

Nirvauto vertritt DAF außer in Murcia auch in Valencia (wo die Gruppe ihren Hauptsitz hat), Barcelona, Alicante und Albacete. Nirvauto verkauft insgesamt mehr als 1.000 LKWs im Jahr.



250.000ster LKW aus Leyland-Werk

Im Leyland-Werk in Lancashire lief der 250.000ste LKW seit Eröffnung im Jahr 1980 vom Band – ein von Calor Gas bestellter LF. Nach dem Anbringen eines Tankaufbaus und der Beschriftung kehrte der LKW (eines von 15 bestellten Fahrzeugen) vor kurzem zurück zur Fabrik, um in aller Form an den Kunden übergeben zu werden.

Stuart Heys, Managing Director von Leyland Trucks, überreichte die Schlüssel an George Rookley von Calor Gas. „Im Jahr 2005 haben wir die höchste Jahresproduktion in unserer 25-jährigen Geschichte erreicht“, so Stuart Heys. „Wir haben mehr als 17.000 LKWs hergestellt – von LF 45 mit 7,5 Tonnen bis hin zu schweren dreiachsigen DAF-CF85-Zugmaschinen. Dass wir den Meilenstein einer Viertelmillion LKWs erreichen konnten, ist eine außerordentliche Leistung. Sie

beweist, dass Leyland Assembly Plant ein Werk der Weltklasse ist.“

Höchste Ansprüche

Bei der Übergabe sagte George Rookley von Calor Gas: „Wir bei Calor Gas stellen höchste Ansprüche an die Qualität unserer Fahrzeuge und besonders unserer Tankwagen. Leylands Montagewerk genießt einen verdienten Ruf als Benchmark in der LKW-Branche. Dieser LKW ist dafür ein ideales Beispiel.“

Zwei spezielle XF95 für Dick Vijn Transport

Rund 25 Meter lang, 60 Tonnen Zuggesamtgewicht

Im niederländischen Ort Zwaagdijk nahm Dick Vijn Transport BV vor kurzem zwei spezielle XF95 in Empfang. Die Schlüssel wurden von Ron Bosen, Geschäftsführer von DAF Nederland, an Peter Appel, Geschäftsführer von Dick Vijn Transport, übergeben. Das Unternehmen ist auf klimatisierten Transport spezialisiert.

Die neuen Fahrzeuggespanne von Vijn haben eine Gesamtlänge von 25,25 Metern und ihr zGG darf maximal 60 Tonnen betragen. Die zwei neuen DAF FAN XF95.430 mit gelenkter Nachlaufachse für optimale Wendigkeit sollen im Großversuch „Lange Schwerfahrzeuge“, der derzeit in den Niederlanden läuft, zum Einsatz kommen. Der vom niederländischen Staat veranstaltete Großversuch soll genauere Einblicke in die wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile solcher längeren und schwereren Gespanne bieten. Ein früherer, kleinerer Versuch zeigte bereits, dass ein Einsatz dieser auch als „Ecocombis“ bezeichneten Fahrzeuge im großen Maßstab die Anzahl Fahrten um 10 %, die Kilometerzahl um 14 % und den CO2-Ausstoß um 8 % gegenüber regulären Gespannen verringert. Ecocombis bieten viele weitere Vorteile im Hinblick auf Verkehrssicherheit (weniger Transportbewegungen), Betriebsführung, Stauproblematik und Transporteffizienz.



Nach dem XF105 präsentiert DAF die neuen LF und CF **Bereit für den nächsten Schritt zum Erfolg**

Nachdem DAF im Januar 2006 die Produktion des neuen XF105 aufgenommen hat, startet im Mai die Serienproduktion der erneuerten DAF-Baureihen LF und CF. Diese zeichnen sich durch ein völlig neues Programm hochmoderner PACCAR-Motoren mit DAF SCR-Technologie für Euro 4 und 5 aus, sowie durch einen optimierten Aufbau des Fahrgestells, ein neues Design der Innenausstattung und ein noch moderneres Äußeres. Die LF- und CF-Modelle sind somit bereit für den nächsten Schritt zum Erfolg.



DAF SCR Technology
for a bright future

Die neue LF-Baureihe von DAF Stark im Verteilen

Die LF-Baureihe von DAF wurde im Jahr 2002 zum 'International Truck of the Year' gewählt und war von Anfang an ein richtiger Siegertyp. Mit seinem modernen und geräumigen Fahrerhaus, dem niedrigem Fahrgestellgewicht mit der höchsten Nutzlast seiner Klasse, dem kleinem Wendekreis für maximale Manövrierfähigkeit, einfachem Einstieg zum Fahrerhaus und Fahreigenschaften, die denen eines Personenwagens ähneln, ist der DAF LF ideal für den Gütertransport im innerstädtischen und regionalen Verteilerverkehr. Stärkere Motoren, das wahlweise zur Verfügung stehende automatisierte AS-Tronic-Getriebe, ein geringfügig neu gestaltetes Äußeres und verbesserte Innenraumgestaltung machen den neuen DAF LF sogar noch attraktiver als das prämierte Vorgängermodell. Die neue LF-Baureihe: – stark im Verteilen.



Die neue LF-Baureihe wurde mit der beeindruckenden Instrumententafel des Topmodells XF105 ausgestattet. Sie ist modern und gleichzeitig praktisch, leicht abzulesen und in bequemer Reichweite. Neu konzipiertes Lenkrad, wahlweise mit integrierten Bedienelementen und Airbag.

Das AS-Tronic-Bedienfeld befindet sich auf der Konsole neben dem Fahrersitz.



Das leicht geänderte äußere Erscheinungsbild verleiht dem neuen DAF LF ein robusteres Aussehen. Der ausgeprägtere untere und obere Kühlergrill mit integrierter Alu-Zierleiste als Merkmal für die Erfüllung der Euro 4-Abgasnorm, die größeren Außenspiegel für breitere Sichtwinkel und die Kombi-Leuchten in Katzenaugenform geben dem DAF LF ein moderneres Aussehen, ohne das Vorgängermodell sofort veraltet aussehen zu lassen.

Einladender Innenraum

Wenn Sie die Tür öffnen, spüren Sie sofort die Klasse des neuen LF-Innenraums. Tatsächlich gleicht die Ausstattung in Stil und Qualität eher der eines hochwertigen Personenwagens. Die verwendeten Farbzusammenstellungen und Materialien verleihen dem LF-Fahrerhaus eine freundliche und angenehme Atmosphäre. Das neue Armaturenbrett und die moderne Instrumententafel, das Lenkrad mit wahlweise integrierten Bedienelementen und Airbag, die ergonomisch angeordneten Griffe und Schalter – das alles unterstreicht, dass die wesentlichen Gesichtspunkte bei der Entwicklung der neuen LF-Baureihe die Schaffung einer angenehmen und ergonomischen Arbeitsumgebung waren. In dem neu konzipierten oberen Ablagebereich ist nun auch der Tachograph untergebracht, der somit leicht zu erreichen und zu bedienen ist.

Neue Motoren

Die neuen 4- und 6-Zylinder PACCAR-Motoren bieten einen größeren Hubraum und somit bis zu 20% mehr Leistung und Drehmoment. Bemerkenswert bei allen Motoren ist die Tatsache, dass maximale Leistung und maximales Drehmoment in einem breiten Spektrum verfügbar sind, mit dem Ergebnis einer größeren Flexibilität und geringerem Schaltaufwand. Zusätzlich



Neue 4,5-Liter Vierzylindermotoren und 6,7-Liter Sechszylindermotoren bieten Motorleistungen von 140 bis 280 PS. Um die Betriebskosten zu senken, wurden die Wartungsintervalle bis 35.000 und 55.000 km verlängert.

zu allen anderen Verbesserungen bieten die Motoren einen bis zu 4% besseren Kraftstoffverbrauch. Der 4,5-Liter PACCAR FR-Vierzylindermotor ist erhältlich mit 140 PS, 160 PS und 180 PS, mit Drehmomenten von jeweils 550, 600 und 700 Nm. Der 6,7-Liter PACCAR GR-Motor bietet Leistungen von 220 PS, 250 PS und 280 PS, mit beeindruckenden Drehmomenten von 850, 950 und 1020 Nm. Alle neuen PACCAR FR- und GR-Motoren erfüllen dank dem Common-Rail-Hochdruck-Einspritzsystem und der SCR-Technologie die Euro 4-Abgasnorm, ohne dass ein Partikelfilter notwendig wäre.

Automatisiertes Getriebe AS-Tronic

Neu bei der LF-Baureihe ist das auf Wunsch erhältliche automatisierte AS-Tronic-Getriebe für alle 6-Gang-Varianten. Das AS-Tronic-Bedienfeld befindet sich auf der Konsole neben dem Fahrersitz. Für besondere Einsatzmöglichkeiten kann die LF-Baureihe auch mit einem voll-automatischen Allison-Getriebe ausgestattet werden.

Geringfügige Veränderungen im äußeren Erscheinungsbild: neuer oberer und unterer Kühlergrill mit Alu-Zierleisten als Merkmal für die Erfüllung der Euro 4-Abgasnorm, neue Außenspiegel mit größeren Sichtfeldern und Kombi-Leuchten in Katzenaugenform mit schützender Lexanabdeckung.



Das Fahrgestell ist ganz flach und damit ideal für den Aufbauhersteller. Es gibt eine Vielzahl an unterschiedlichen Fahrgestellvarianten, das Fahrgestellkonzept erfolgt entsprechend einem breiten Anwendungsbereich.

Die neue CF-Baureihe von DAF Der Beste CF aller Zeiten

Die CF-Baureihe von DAF genießt sowohl bei den Betreibern als auch bei den Fahrern einen ausgezeichneten Ruf, und zwar aufgrund des modernen und trotzdem robusten äußeren Designs, dem geräumigen und bequemen Fahrerhaus mit seinem hervorragend leichten Einstieg, der beste Fahrkomfort und das beste Fahrverhalten seiner Klasse, dem ausgezeichneten Kraftstoffverbrauch sowie der bewährten Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Die CF-Baureihe von DAF ist in jeder Hinsicht ein Siegertyp. Wie kann man ein so hochwertiges Produkt noch weiter verbessern und dabei auch noch die Betriebskosten senken? Das war die Herausforderung für die Techniker und das Designteam von DAF. Sie waren wie immer erfolgreich und haben das Beste noch weiter verbessert: die neue CF-Baureihe.



Die Veränderungen am äußeren Erscheinungsbild der CF-Baureihe sind dezent gehalten, um zu vermeiden, dass die aktuellen CF-Modelle im Fuhrpark – die erst vor einigen Jahren auf den Markt kamen – veraltet aussehen. Die neuen Außenspiegel (wahlweise in Fahrzeugfarbe), die Kombi-Leuchten in Katzenaugenform und die charakteristische Alu-Zierleiste am unteren Kühlergrill, als Merkmal für die Erfüllung der Euro 4- und Euro 5-Abgasnormen, geben der neuen



Neu ist die automatische Temperaturkontrolle auf dem Armaturenbrett. Ein Mobiltelefon kann leicht angeschlossen werden, wobei die Bedienung im Lenkrad integriert ist. Die AS-Tronic-Bedienung befindet sich jetzt auf der Lenksäule und so in bequemerer Reichweite.



CF-Baureihe eine besondere Note und unterstreichen ihr modernes Design noch mehr.

Einladender Innenraum

Bei einem Blick in das geräumige Fahrerhaus erkennt man umfangreiche Veränderungen. Wie bei dem neuen XF105 bietet das Fahrerhaus der neuen CF-Baureihe eine wirklich wohnliche Atmosphäre mit neuen Farben und Zierleisten, einem neuen Armaturenbrett und moderner Instrumententafel, einem Lenkrad mit wahlweise integrierten Bedienelementen, Airbag und ergonomisch angeordneten Griffen und Schaltern. Auf dem Armaturenbrett befinden sich drei DIN-Einbauschächte, so dass ein großer Bildschirm für ein Kamerasystem oder Bordcomputer angeschlossen werden können, wobei noch genügend Platz für eine Audio-Anlage in guter Reichweite des Fahrers bleibt. Die AS-Tronic-Bedienung wurde in die Lenksäule integriert und somit der Durchstieg weiter verbessert. Das große Bett mit einer bequemen dicken Matratze bietet einen schönen

und eleganten Schlafbereich, und zudem einen praktischen und leicht zu reinigenden Innenraum.

Neue Motoren

Bei der neuen CF-Baureihe kommt eine ganz neue Motorenpalette mit bis zu 4% geringerem Kraftstoffverbrauch zum Einsatz. Der CF65 ist mit dem neuen 6,7-Liter PACCAR GR Sechszylinder-Reihenmotor ausgestattet. Die Leistung reicht von 220 bis 280 PS, mit Drehmomenten von 850 bis 1020 Nm. Der neue PACCAR GR Motor erfüllt die neue Euro 4-Abgasnorm dank des Common-Rail-Hochdruck-Einspritzsystems und der SCR-Technologie. Der CF75 wird von dem nagelneuen 9,2-Liter PACCAR PR-Motor angetrieben, der Leistungen von 250, 310 und 360 PS mit maximalen Drehmomenten von 1050, 1275 und 1450 Nm bietet. Der neue PACCAR PR-Motor erfüllt die Euro 4- und Euro 5-Abgasnormen dank des SMART-Einspritzsystems und der SCR-Technologie. Der CF85 erhielt den neuen 12,9-Liter PACCAR MX-Motor des XF105, ausgestattet mit 360, 410, 460 und 510 PS und hohen Drehmomenten von



1775 bis 2.500 Nm! Der neue PACCAR MX-Motor erfüllt die Abgasnormen von Euro 4 & Euro 5 dank des SMART-Einspritzsystems und der SCR-Technologie. Drei verschiedene Motoren mit unterschiedlichen Leistungsstufen, deren Konzept auf derselben Philosophie beruht: Bereitstellung der höchsten Standards in Bezug auf Effizienz, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit für den Betreiber und gleichzeitig Komfort und Leistung für den Fahrer.

Neuer 9,2 Liter PACCAR PR-Motor für den CF75. Leistung bis zu 360 PS und beeindruckendem Drehmoment von 1450 Nm. Kompakt, leistungsstark und effizient. Wie auch der neue MX-Motor von DAF Trucks entwickelt und hergestellt.



Das Fahrgestell ist ganz flach und damit ideal für den Aufbauhersteller. Es gibt eine Vielzahl an unterschiedlichen Fahrgestellvarianten, das Fahrgestellkonzept erfolgt entsprechend einem breiten Anwendungsbereich.



Visbeen Transport Groep, Niederlande ‘Die Regie in der Hand behalten,

Das Westland in den Niederlanden. Es erstreckt sich gleich westlich von Rotterdam bis knapp südlich von Den Haag.

Es ist das Land der Gewächshäuser, des Obst- und Gemüseanbaus. Tag für Tag werden hier zahllose Ladungen Äpfel,

Paprika, Tomaten, Gurken sowie exotische Obst- und Gemüsesorten transportiert. Unter anderem von der Visbeen Transport

Groep (VTG), Eigentümerin zweier Transportfirmen sowie als Partner an Coolboxx und an DailyFresh beteiligt – ein

Logistik-Dienstleister, der seine Fühler bald auch in Richtung Südeuropa ausstrecken wird.

Visbeen begann wie viele andere Speditionen: mit einem einzelnen Lieferwagen, der am Ort produzierte Waren in die Absatzgebiete transportiert. In diesem Fall Gartenbauprodukte. Seit den Anfangstagen mit einem Ford T Mitte der zwanziger Jahre hat das Unternehmen sein Spezialgebiet Obst und Gemüse immer weiter ausgebaut. Heute umfasst der Fuhrpark rund 125 Zugmaschinen und 200 Anhänger. Daneben sind bei Visbeen täglich etwa 200 Mietanhänger im Einsatz, und es fahren rund 100 Charterfahrzeuge.

DailyFresh

VTG ist das gemeinsame Dach der Speditionen Visbeen, Intveen, ein 100%iges Tochterunternehmen, und DailyFresh, an dem Visbeen zu einem Drittel beteiligt ist. „Ein einzigartiges Unternehmen“, betont Generaldirektor Adrie Visbeen. „Nicht zuletzt, weil bei uns drei Unternehmen zusammenarbeiten: neben Visbeen die Spedition Post-Kogeko und die Norfolk Line. Drei



Bei DailyFresh arbeiten drei Unternehmen zusammen: neben Visbeen sind die Spedition Post-Kogeko und die Norfolk Line beteiligt. Drei Transportspezialisten, die gemeinsam Gemüse, Obst und Blumen zusammenstellen und nach Mittel- und Osteuropa, Großbritannien und Irland transportieren. Pro Jahr werden 350.000 Paletten Sammelgut verarbeitet: 11.000 volle Ladungen. Durch neue europäische Niederlassungen wie in Dünkirchen wird sich das Volumen künftig vervielfachen.



Transportspezialisten, die heute hier gemeinsam Gemüse, Obst und Blumen zusammenstellen und nach Großbritannien, Irland, Deutschland und Osteuropa transportieren.“

Binnen 10 bis 24 Stunden werden von den Niederlanden aus vier- bis fünfhundert Adressen in ganz Großbritannien und Irland beliefert. „Im Jahr verarbeiten wir

Selbstverständlich setzt Visbeen modernste Technologie ein, unter anderem „Tracking and Tracing“. Alle Anhänger sind damit ausgestattet. Das System ermöglicht es, den genauen Ort und die exakte Ladungstemperatur festzustellen. Die Kunden können sich darüber rund um die Uhr informieren lassen.

350.000 Paletten Sammelgut und haben 11.000 volle Ladungen“, fügt Visbeen hinzu. „Visbeen Transportgroep übernimmt rund die Hälfte aller Transporte, die beiden anderen Partner sorgen für den Rest. Da wir alle über den Ärmelkanal müssen, trifft es sich bestens, dass auch die Norfolk Line – Teil des de-Maersk-Konzerns und im Besitz eigener Schiffe – an unserer Gruppe beteiligt ist. Die Spediteure nutzen das Know-how der Reederei, und umgekehrt. Bei DailyFresh kann der Kunde drei Mal am Tag versenden und noch bis rund drei Stunden vor Abfahrt Aufträge erteilen. Bei Bedarf pro Palette. Und wir liefern direkt aus. Da wir mit diesem Rezept sehr erfolgreich sind, haben wir es in Nordfrankreich kopiert und dort einen Betrieb eröffnet, um uns stärker auf Waren aus Südeuropa und Nordafrika zu konzentrieren.“

Coolboxx

Orangen aus Spanien werden in Nordfrankreich für die weitere Distribution angeliefert. „Aber dafür eignen sich andere Transportmittel heute besser als der LKW“, betont Visbeen. „Bei Orangen geht es um Massenguttransport. Dafür haben wir die Coolboxx, ein neues Phänomen im europaweiten temperierten Transport. Auch sie ist das Ergebnis vereinter Kräfte: in diesem Fall der Speditionen Post-Kogeko und Visbeen sowie der Reederei Geest North Sea Line (Teil von Samskip). Für weiteres Wachstum bei immer höherer Verkehrsdichte wird man künftig zu intermodalen Lösungen greifen müssen. Der Name Coolboxx steht für multimodale 45-Fuß-Container mit Platz für 33 Paletten – d.h. so viel wie ein Anhänger – und einer Besonderheit: das elektrische Kühlaggregat des Containers wird mit einem 380-Volt-Generator versorgt, und dieser wiederum vom LKW-Motor angetrieben. Bei der Coolboxx hoffen wir, dass wir in fünf Jahren 800 bis 900 Container in Europa im Einsatz haben.“

Horizonte erweitern

Adrie Visbeen ist national wie international als ein Mann mit Weitblick in Bezug auf die Transportbranche anerkannt. Die jüngste Erweiterung der Europäischen Union kann er nur rundum positiv beurteilen: „Wenn es Bedrohungen gibt, bieten sich auch Chancen“, sagt er resolut. „Konkret gesagt: Viele der neuen Beitrittsländer liegen am



DAF hat einen Anteil von 75 % am Fahrzeugpark bei Visbeen. „Diese Beziehung wird immer fortbestehen.“



Adrie Visbeen, Generaldirektor der Visbeen Holding:
„Die Niederlande werden unsere Basis bleiben. Aber allmählich wird es hier wirklich zu teuer. Mit Blick auf die Finanzen werden wir wohl andere Länder einbeziehen müssen. Wobei wir aber darauf achten sollten, dass wir die Regie in der Hand behalten.“

Meer – Litauen, Estland, Lettland und Polen. Für die Coolboxx sehen wir dort große Chancen. Wir haben die feste Absicht, unseren Horizont in Richtung der neuen Beitrittsländer zu erweitern. Eines ist sicher: Wir werden in jedem Fall inländische Spediteure nutzen. Jeder spricht nun einmal seine eigene Sprache. Aber wir sorgen selbstverständlich dafür, dass wir die Regie in der Hand behalten. Die Niederlande werden immer die Basis für unsere Tätigkeit bleiben. Aber ich kann mir gut vorstellen, dass wir LKWs mit niederländischen Kennzeichen andernorts in Europa stationieren und ausländische Fahrer einsetzen. Heute geht das um einiges einfacher als früher.“

Beschränkte Arbeitszeiten

Visbeen ist zweifellos stolz auf die Stellung niederländischer Spediteure auf dem europäischen Markt. Moderne Fahrzeuge und hochqualifizierte Fahrer – das sind die Visitenkarten des „Transportlands Niederlande“. „Das Niveau unserer Fahrer ist erstklassig“, fügt Visbeen hinzu. „Aber die Zukunft bereitet mir Sorgen. Besonders jüngere Fahrer wollen nicht mehr lange von zu Hause weg sein. Ältere Fahrer sind gewissermaßen damit aufgewachsen, aber die junge Generation wünscht sich mehr Freizeit. Auch aus diesem Grund werden wir uns in anderen Ländern umsehen müssen. Früher hatten wir ein eigenes Büro in Russland. Die Fahrer sind dort

hervorragend, nur an ihren Sprachkenntnissen hapert es. Derzeit beschäftigen wir 35 englische Mitarbeiter – zu unserer vollen Zufriedenheit. Was gute Fahrer anbelangt: Als Branche kämpfen wir um sie. Wir tun alles, um solche Fahrer zu finden und zu halten. Aber bald dürfen sie nicht einmal mehr arbeiten. Neulich bin ich mit meinem Wagen mal eben an einem Tag nach München und zurück gefahren. 1.700 Kilometer in 24 Stunden, und niemand macht ein Problem daraus. Für Fahrer hingegen gelten immer striktere Regeln bei den Fahr- und Arbeitszeiten. Der digitale Fahrtenschreiber macht es auch nicht gerade einfacher.“

Größtes Hindernis

Die Infrastruktur ist derzeit das größte Hindernis für die Transportbranche, meint Visbeen. „Sie kostet ein Vermögen. Die größte Fehlinvestition ist meiner Meinung nach die Betuwelijn (Bahnstrecke, die Rotterdam mit dem Ruhrgebiet verbindet, Red.), die gerade im Bau ist. Eines hat man vergessen: Asphaltieren der Strecke, damit LKWs darauf fahren können. Inzwischen ist die Strecke fast fertig gebaut, und schon ist von einem finanziellen Fiasko die Rede. Ich sage nach wie vor: Einfach komplett asphaltieren und lange Schwerfahrzeuge darauf fahren lassen. (In den Niederlanden werden derzeit lange Schwerfahrzeuge mit maximal 25,25 Meter Länge und 60 Tonnen Zuggewicht erprobt, Red.). Übrigens eine

tolle Sache, aber in unseren Nachbarländern sind solche Fahrzeugkombinationen noch nicht erlaubt. Für uns würde nebenbei bemerkt die Kombination Zugmaschine-Anhänger-Anhänger ein Optimum an Flexibilität bieten. Fünf oder sechs Anhänger hinter eine Zugmaschine hängen und echte ‚Road-Trains‘ daraus machen – für die LKWs ist das überhaupt kein Problem. So kommt man vorwärts.“

Zum Stichwort „vorwärts“: Auch die Europäische Union könnte sich ruhig etwas vorwärts bewegen. „Einheit in Europa – wo denn?“, fragt Visbeen. „Beim Gesamtgewicht herrscht noch lange keine Einheit. 40, 50 oder 60 Tonnen Gesamtgewicht – die Unterschiede sind groß. Dann kommen noch die ganzen Abgaben hinzu, wie etwa die deutsche Maut. Viele Länder kochen da ihr eigenes Süppchen. Für die Transportbranche eine echte Katastrophe. Überall gelten andere Bestimmungen. Muss die Windschutzscheibe bei einem LKW ausgetauscht werden, ist man einen geschlagenen Tag damit beschäftigt, wieder alle Aufkleber vorschriftsgemäß auf die neue Scheibe zu kleben.“

Besondere Beziehung zu DAF

Seit über fünfzig Jahren besteht eine besondere Beziehung zwischen Visbeen und DAF. „Diese Beziehung wird immer fortbestehen“, sagt Visbeen. „An unserem Fahrzeugpark hat DAF einen Anteil von

75 %, und die Fahrer sind damit zufrieden. Echte Scania-Fans schwören heute auf DAF. Es dürfte klar sein, warum: Zu zweit im Super Space Cab eines XF105 – das ist ja fast so, als wäre man in einem Hotel unterwegs.“

„Unsere Beziehung zu DAF ist auch deshalb so eng, weil wir seit über vierzig Jahren neue Techniken und Technologien in der Praxis erproben. Dazu dienen so genannte Feldtests. Seit mehreren Jahren fahren bei uns einige Fahrzeuge mit der DeNOx-Technologie, eine der Technologien für Euro 5. Um die Emissionsgrenzwerte einhalten zu können, wird den Abgasen dabei AdBlue zugesetzt, das die Stickoxide unschädlich macht. Dafür sind die Fahrzeuge mit einem 70 Liter fassenden AdBlue-Tank ausgestattet, mit dem wir rund 5000 Kilometer fahren können. Die ersten Ergebnisse sind zufrieden stellend, und wir erkennen Vorteile mit Blick auf die gesamten Kraftstoffkosten. Bei Marken, die auf Abgasrückführung setzen, habe ich noch nichts Vergleichbares gesehen.“

Managed Dealer Inventory für optimale Verfügbarkeit von Ersatzteilen

Vor einigen Jahren haben PACCAR Parts und DAF After Sales mit der Entwicklung des Systems „Managed Dealer Inventory“ (MDI) begonnen – ein fortschrittliches Bestandsplanungssystem, das dem DAF-Händler hilft, seinen Ersatzteilbestand effektiv zu verwalten. Die Vorteile sind beachtlich, nicht nur für den Händler, sondern vor allem für seine Kunden. Mittlerweile sind 300 Standorte im DAF-Händlernetz an das System angeschlossen. Der weitere Ausbau macht schnelle Fortschritte.

MDI soll den Kundendienst durch eine noch höhere Verfügbarkeit von Ersatzteilen weiter verbessern. Mit MDI erhält der DAF-Händler täglich automatisch eine so genannte „MDI-Bestellempfehlung“ für die Ergänzung seines Ersatzteilbestands.

Der Inhalt hängt selbstverständlich von seinem aktuellen Bestand und seinen Verkäufen ab. Die Empfehlung kann der Händler dann in eine Bestellung umwandeln oder bei Bedarf auch an seine speziellen Wünsche anpassen. Daneben bietet MDI eine Reihe weiterer Funktionen. So kann der DAF-Händler mit dem sog. „Parts Locator“ sehen, wo ein bestimmtes, schwer erhältliches Ersatzteil im Händlernetz noch zu finden ist. Ist es beispielsweise bei einem anderen Händler vorrätig, können er und sein Kunde viel Zeit sparen.

Analysten

In der DAF-Hauptverwaltung in Eindhoven betreuen neun Analysten jeweils rund 40 Händler. Die Analysten geben Bestellempfehlungen anhand verschiedener Parameter – wie der Umschlaggeschwindigkeit der Ersatzteile – und helfen den Händlern, ihre Bestandsverwaltung kontinuierlich zu verbessern. Den Händlern nehmen sie so eine Menge Zeit und Mühe ab, damit die Händler möglichst viel Zeit für ihre Kunden haben. Aber das ist nicht der einzige Vorteil: Dank MDI ist die Zusammensetzung des Ersatzteilbestands jederzeit optimal. Das Ergebnis: Der Händler braucht dem Kunden fast nie „Nein“ zu sagen. Auch die Zahl der Eilbestellungen sinkt, mitunter bis um 50 %. Letzten Endes kommt DAFs Managed Dealer Inventory somit dem Endkunden zugute.

300 Standorte

In Europa ist MDI bereits bei 300 Händlern im Einsatz. Fast das gesamte DAF-Händlernetz in den Niederlanden, Belgien und Großbritannien nutzt das System schon. Auch in Frankreich, Spanien, Deutschland, Österreich, Italien und Israel steigt die Zahl der angeschlossenen Händler kontinuierlich. Gleiches gilt für Rumänien, Griechenland, die Türkei und die baltischen Staaten.

Eine Übersicht über einige interessante Anwendungen in Europa

Für jede Aufgabe ein DAF nach Maß

Mit vierzig Tonnen über den Brennerpass, mit Bier und Erfrischungsgetränken durch die engen Gassen von Paris, oder mit schweren Steinen durch eine Grube – für jede Aufgabe gibt es einen DAF „nach Maß“. Ganz gleich, ob es um Zugmaschinen oder Kastenwagen geht.

Zum optimalen Abstimmen eines Fahrzeugs auf sein Einsatzgebiet verwenden die professionellen Verkaufsberater bei DAF das TOPEC-System. Dieses hochmoderne Computersystem ermittelt nach Eingabe einer Reihe von Parametern die optimale Transportlösung. Denn schließlich beginnt Transporteffizienz mit der Wahl eines passenden Fahrzeugs, das bis ins Detail auf die speziellen Anforderungen und Wünsche des Kunden abgestimmt ist.

Transporteffizienz ist das Schlüsselwort für jeden Spediteur. Neben perfekter Beratung beim Kauf und einem erstklassigen Kundendienst bietet DAF deshalb ein sehr breites Produktprogramm. Mit

Zugmaschinen und Kastenwagen – Zwei-, Drei- und Vierachsern – mit einfachem oder mit doppeltem Antrieb für schwere Einsatzbedingungen. Mit gelenkter Vorlaufachse für besonders hohe Nutzlasten und maximale Schonung der Grundstücksbefestigung, oder mit gelenkter Nachlaufachse für besonders hohe Nutzlast und maximale Wendigkeit. Mit einfach oder doppelt bereifter Nachlaufachse oder mit einer ausgeklügelten, leichten 4,4-t-Vorlaufachse mit 17,5"-Rädern, um Überlastungen der angetriebenen Achse vorzubeugen.

Jeder Einsatzbereich im Transport stellt eigene spezielle Anforderungen. Darum ist jeder DAF einzigartig. Nach Kundenauftrag gebaut. Für maximale Transporteffizienz.



GRIECHENLAND

In den griechischen Bauxitminen von Sterea Hellas sind die drei 8x4-Kipper FAD CF85 eine vertraute Erscheinung. Die Fahrer Eftihimios Kastritis, Elias Kagkalos und Georgios Kontonikos befördern täglich unter schweren Bedingungen viele Tonnen Bauxit (den Rohstoff für Aluminium). „Ich habe schon einige Marken gefahren, ziehe aber DAF vor“, meint Eftihimios Kastritis, „Wegen der hohen Zuverlässigkeit und des niedrigen Kraftstoffverbrauchs.“



SCHWEDEN

Börjes Tankcenter in der schwedischen Stadt Åseda ist bereits seit vierzig Jahren auf den Kraftstofftransport spezialisiert. Im Jahr 2005 hat der Betrieb seine ersten vier DAFs gekauft. Dabei handelt es sich um das Modell FAN XF95.480 mit mittlenkender Nachlaufachse. Die Achse sorgt nicht nur für eine besonders hohe Nutzlast von rund 17 Tonnen, sondern auch für eine gute Manövrierbarkeit. Wichtig auf den schmalen, steilen Bergstraßen in Schweden.

GRIECHENLAND

Der FAN LF55 von Christos Tsimidopoulos wird vor allem zum Transportieren und Ausliefern von Marmor in der Umgebung von Athen eingesetzt. Sein LF ist mit einem Kran ausgestattet und verfügt über eine mittlenkende Nachlaufachse, die für eine gute Manövrierbarkeit und einen kleinen Wendekreis sorgt.



GROSSBRITANNIEN

Der neue vierachsige Kastenwagen FAX CF85.430 – mit zwei gelenkten Vorderachsen und einer gelenkten Nachlaufachse – von C.R. Hansard Limited im englischen Gloucestershire wird zum Transport und Aufstellen schwerer Maschinen oder anderer großer Objekte eingesetzt, beispielsweise Container oder Behelfsunterkünfte auf Baustellen. Hansard Limited hat Kunden in der Bauwirtschaft, der petrochemischen Industrie und der Konstruktionsbranche. Für ein möglichst effizientes und sicheres Arbeiten verfügt der CF85 über eine Vielzahl besonderer Merkmale, wie etwa drei Kameras, einen fernbedienbaren Kran (mit 23,5 m Maximallänge), ebenfalls fernbediente Stempel und eine hydraulisch ausfahrbare Plattform. Die Entscheidung fiel auf DAF wegen der großen Wendigkeit und Stabilität des vierachsigen Fahrgestells. Stephen Hansard: „Der DAF bietet uns die Nutzlast eines Vierachser und die Manövrierbarkeit eines Dreiaxlers.“





GROSSBRITANNIEN
Vor 118 Jahren begann der Familienbetrieb Tom Moorhouse & Son mit acht Pferden und Wagen. Vor kurzem nahm das Unternehmen in der britischen Grafschaft Yorkshire zwölf XF mit je 430 PS in Betrieb. Die dreiachsigen XFs mit hebbarer Vorlaufachse (FTG) sind mit einem automatisierten Getriebe AS-Tronic ausgestattet. „So kann sich der Fahrer besser auf den hektischen Verkehr von heute konzentrieren. Die Belastung bei der Arbeit sinkt, und die Sicherheit steigt“, so Miteigentümerin Josie Galloway. „Wir haben die LKWs zwar noch nicht lange, aber wir messen bereits sehr günstige Verbrauchswerte. Bei zwölf LKWs, von denen jeder im Jahr rund 100.000 km fährt, hilft das, die Kosten niedrig zu halten.“



NIEDERLANDE
Dieser Kastenwagen DAF FAS XF95.530 gehört der De Groot Groep, einem führenden internationalen Import- und Exportunternehmen für Gemüse und Obst in den Niederlanden. Das beeindruckende Gespann wird im niederländischen Versuch mit langen Schwerfahrzeugen verwendet, bei dem das Gespann mit maximal 25,25 Meter Länge und 60 Tonnen Zuggesamtgewicht eingesetzt werden. Der Einsatz dieses Transportkonzepts im großen Stil sorgt für weniger gefahrene Kilometer und damit für eine Senkung der Schadstoffemissionen. Da der Einsatz von langen Schwerfahrzeugen zu weniger Verkehrsbewegungen führt, bieten diese Fahrzeuge zugleich Vorteile mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die Betriebsführung, die Stauproblematik und die Transporteffizienz. Der DAF-Kastenwagen mit doppelt bereifter Nachlaufachse hat eine Länge von 8,20 Metern. Der Anhänger/Auflieger ist 13,60 Meter lang. Das gesamte Gespann eignet sich zum Transport von 52 Europaletten.



SCHWEIZ
Das niedrige Eigengewicht und die hohe Nutzlast gaben für das Schweizer Unternehmen Ammann den Ausschlag bei der Entscheidung für den DAF FTP CF85. Das FTP-Konzept von DAF beruht auf einer leichten, hebbaren 4,4-t-Vorderachse mit 17,5"-Rädern. Das spart Gewicht im Vergleich zu einer konventionellen hebbaren Vorlaufachse, sorgt aber für 4,4 Tonnen zusätzliche Nutzlast. Das Konzept ermöglicht es, Überlastungen der Hinterachse zu vermeiden, besonders bei teilweise beladenen Aufliegern oder ungleich verteilten Ladungen, wie sie beim Transport von Steinen regelmäßig vorkommen.



NIEDERLANDE
„Europe is our home and service is the key“. So lautet das Motto der niederländischen Bergungsfirma Hendriks, die ihre Flotte vor kurzem mit einem ganz besonderen DAF FAG CF85.480 ergänzt hat. Das Unternehmen ist auf die Bergung und den Transport von Fahrzeugen aller Art – d.h. auch sehr schwerer Fahrzeuge – im In- und Ausland spezialisiert. Der neue Bergungs-LKW ist ein luftgefederter DAF FAG CF85.480 mit hebbarer Vorlaufachse und einem 5,90 Meter langen Fahrgestell. Weiterhin verfügt der LKW über einen ausfahrbaren Hebearm mit 23 Tonnen Tragkraft und eine Winde mit 25 Tonnen Zugkraft. Hendriks hat sich für DAF entschieden, weil das für den Aufbau benötigte Fahrgestell serienmäßig vom Werk geliefert wird und somit keiner weiteren Anpassungen bedarf. Damit lassen sich erhebliche Um- und Aufbaukosten sparen.

Maximale Flexibilität bei der Kommunikation zwischen Fahrgestell und Aufbau

CAN-Bus-Technologie: DAF setzt neue Maßstäbe

Da Signale in der CAN-Bus-Technologie digital übertragen werden und eine Verbindung verwendet werden kann, um Informationen an mehrere „Benutzer“ zu senden, hat sich der Umfang an elektrischer Verkabelung in Lkws während der vergangenen Jahre erheblich verringert. DAF geht im Bereich CAN-Bus-Technologie noch einen Schritt weiter. Das „Body Builder CAN“ von DAF reduziert die Anzahl elektrischer Verbindungen zwischen Fahrgestell und Aufbau auf nur sechs Stück. Dieses Konzept bietet beträchtliche Vorteile hinsichtlich Wartung und Fahrzeugverfügbarkeit.

Während in der CAN-Bus-Technologie bislang alle elektrischen und elektronischen Verbindungen für Motor, Fahrerhaus, Luftfederung, ABS und EBS (Electronic Brake System) kombiniert worden sind, begrenzt das „Body Builder CAN“ die Anzahl elektrischer Verbindungen zwischen Fahrgestell und Aufbau. Eine geringere Anzahl von Kabeln und Drähten verringert die Fehlerwahrscheinlichkeit. Ein zweiter wichtiger Vorteil ist, dass der neue CAN-Bus mit dem DAVIE XD-Diagnosesystem von DAF ausgelesen werden kann. Dies bedeutet, dass DAF-Händler alle elektrischen Fehler am Aufbau identifizieren können, was den Kunden in Bezug auf Wartung und Fahrzeugverfügbarkeit zugute kommt.

Komplexer Aufbau

Der DAF CF85 FAD (8x4), der von dem Installationsbetrieb Munster Drain Cleaning in Cork, Irland, verwendet wird, ist ein gutes Beispiel für die Funktionsweise des „Body Builder CAN“. Das Fahrzeug verfügt über einen extrem komplexen Aufbau aus der Produktion der Firma Kroll Fahrzeugbau-Umwelttechnik GmbH, Wesel. In dem 20.000-Liter-Tank wird Abwasser gefiltert und für die Verwendung in Wasch-, Spül- und Sprühanlagen vorbereitet. Die Schläuche, mit denen das Abwasser in den Tank geleitet wird, wiegen 400 Kilogramm und werden hydraulisch betrieben. Der Lkw ist vorne und hinten mit Druckpumpen (250 bar) und vorne mit Sprühdüsen für die Hochdruckreinigung (150–200 bar) ausgestattet. Viele der Aufbaufunktionen lassen sich vom Fahrerhaus aus steuern. Motor und Nebenantrieb können ebenfalls vom Fahrerhaus aus gestartet werden.



Der DAF CF85 FAD (8x4), der von dem Installationsbetrieb Munster Drain Cleaning in Cork, Irland, verwendet wird, ist ein gutes Beispiel für die Funktionsweise des „Body Builder CAN“. Das Fahrzeug verfügt über einen extrem komplexen Aufbau aus der Produktion der Firma Kroll Fahrzeugbau-Umwelttechnik GmbH, Wesel

Kundenspezifische Software

Die „CAN Extension Box“ wird für jeden Aufbau individuell programmiert. Sie ermöglicht das Hinzufügen von bis zu elf Schaltern im Fahrerhaus eines DAF Lkws, mit denen sich Aufbaufunktionen steuern lassen. Zudem können vier Schalter zum Steuern von Fahrzeugfunktionen, z. B. zum Aktivieren von Warnleuchten oder

Warnblinkleuchten, hinzugefügt werden. Darüber hinaus lassen sich vom Aufbau aus der Motor an-/ausschalten, der Nebenantrieb aktivieren/deaktivieren und die Nebenantriebsdrehzahl regeln. Ein Display am Aufbau zeigt die Motor-temperatur, den Motoröldruck, die Motor-drehzahl usw. an.

Alle Modelle der CF- und der XF-Serie von DAF können mit dem „Body Builder CAN“ ausgerüstet werden.

ATS Garrone

Für den DAF XF ist kein Meer zu weit per il DAF XF

ATS Garrone in Frankreich, Spezialist für den Transport von Schiffen, hat vor kurzem einen riesigen Katamaran von einer Werft am Mittelmeer nach Paris transportiert, um dort auf einer internationalen Bootmesse ausgestellt zu werden. Selbstverständlich mit einem DAF – einem XF95.480, um genau zu sein.

Von: Melanie Robert



Der Tieflader ist mit einem hydraulischen Hebetisch ausgestattet. Er kann das Boot völlig unabhängig laden und entladen, sodass die Zugmaschine in der Zwischenzeit für andere Aufgaben bereitsteht.



Ankunft in der Nacht, um im Ausstellungszentrum „Porte de Versailles“ alles vorzubereiten.

Während der zweieinhalb Tage dauernden Transportvorbereitungen wurde das Schiff komplett zerlegt. Die Beschlüge wurden vom Rumpf entfernt oder in Schaumstoff verpackt. Der Rumpf wurde in eine bei Wärme schrumpfende Kunststoffolie eingewickelt – eine exklusive Technik von Garrone.



Verpacken, Laden, Transportieren, Ausliefern und Aufbauen von Yachten aller Art in Frankreich und weit darüber hinaus – das ist das Spezialgebiet der „Seeleute der Straße“, wie der Handelsname von ATS Garrone lautet. Das Unternehmen wurde im Jahr 1982 von Pierre Garrone, dem jetzigen technischen Leiter, als traditionelle Spedition gegründet. Heute bietet ATS Garrone viel mehr als nur den traditionellen Straßentransport. Die Firma ist jetzt auch auf dem Gebiet maritimer Logistikdienstleistungen aktiv. 70 % des Jahresumsatzes von 1,6 Millionen EUR werden in der Schifffahrt verdient. Von Gummibooten bis hin zu riesigen Segelschiffen oder Yachten – ATS Garrone kann sie befördern und/oder lagern. Eine besondere Probe seines Könnens war der Transport eines Outremer-Katamarans von La Grande Motte bei Montpellier zur Bootmesse in Paris und anschließend zu einer maritimen Fachmesse in Düsseldorf.

Tieflader und Hebetische

„Wir haben zwei Tieflader mit gelenkten Achsen und einer ausfahrbaren Plattform. Damit können wir Schiffe bis 25 Meter Länge und 32 Tonnen Höchstgewicht transportieren“, so Pierre Garrone. „Auf den Tiefladern können wir einen oder zwei hydraulische Hebetische montieren. Darauf können wir die Ladung nicht nur befestigen, sondern auch bis zu drei Meter anheben



und maximal 50° anwinkeln. Diese Technologie bietet zwei Vorteile. Einerseits kann der Tieflader beim Be- und Entladen völlig unabhängig bedient werden, sodass die Zugmaschine in der Zwischenzeit für andere Aufgaben einsetzbar ist. Andererseits lässt sich die Position des Schiffs beim Transport verändern, was das Manövrieren in engen Passagen vereinfacht. Die Hebetische können auch auf einem selbst entwickelten Trolley montiert werden, der sich über die gesamte Länge des Tiefladers bewegen kann. Das ermöglicht den Transport sehr langer Gegenstände, wie etwa 50 Meter langer Masten. So können wir die Position der Ladung in schwierigen Kurven oder Verkehrskreisen in drei Richtungen anpassen.“

Automatische Wahl

Garrone hat drei DAF XF95.480 zum Ziehen der Tieflader für breite Ladungen. Die LKWs sind mit einem automatisierten Getriebe und einem Retarder ausgestattet. Das sorgt nicht nur für Fahrkomfort und Wendigkeit, sondern auch – und vielleicht noch wichtiger – für einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch und weniger Kupplungsverschleiß. Zudem

Mit Hilfe des Hebetischs ließ sich das Boot bis zu 3 Meter anheben und maximal 50 Grad anwinkeln, sodass der Fahrer das Boot in schmalen Straßen neigen konnte.

Das automatisierte Getriebe AS-Tronic und der Retarder sorgen für Komfort und Wendigkeit.

Einschließlich Zugmaschine wurden insgesamt rund 280.000 EUR in das Gespann investiert.



Der Outremer-Katamaran verließ La Grande Motte bei Montpellier früh am Morgen und kam nachts um 1 Uhr in Paris an, um auf der Bootmesse aufgestellt zu werden. Die 750 km lange Fahrt wurde mit dem DAF XF95 von ATS Garrone bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h durchgeführt.

Pierre Garrone, Gründer und technischer Leiter von ATS Garrone. Das Unternehmen mit Sitz in Martigues bei Marseille hat vor kurzem eine Filiale in der Normandie eröffnet, um Kunden in der nautischen Branche einen noch besseren Service zu bieten.



passt die Ausstrahlung der Fahrzeuge zur Professionalität des Unternehmens.

Richtungweisende Technologien

Seinen Erfolg in der durch harte Konkurrenz geprägten Branche des Schiffstransports verdankt Garrone den verwendeten richtungsweisenden Technologien. „Beim Befördern eines Katamarans, den eine Werft auf einer Messe ausstellt, transportiert man auch das Image des Kunden – deshalb darf nichts schief gehen. Jedes Schiff muss rechtzeitig in tadellosem Zustand geliefert werden“, betont Pierre Garrone. Er nennt einen weiteren Vorteil, den er gegenüber seinen Mitbewerbern bietet – eine exklusive Einpacktechnik: „Wir wickeln den Rumpf in eine bei Erwärmung schrumpfende Kunststoffolie ein und schützen ihn so vor Schmutz. Diese Technik habe ich von meinen amerikanischen Kunden übernommen, die Motorboote nach Europa importieren. Ich habe das Verfahren so angepasst, dass es sich auch für große Rümpfe eignet. Deshalb konnte ich gerade einen Vertrag mit Eurocopter über den Transport von Hubschraubern abschließen.“

Hubschrauber und Skulpturen

Eurocopter legt nicht nur auf sorgfältiges Einpacken seiner Produkte großen Wert,

sondern auch auf das Verfolgen der Ladung beim Transport. Dafür verfügt Garrone über ein Satellitennavigationssystem. Durch den Transport von Hubschraubern, Kesselsystemen, monumentalen Kunstwerken und Containern konnte sich das Unternehmen diversifizieren und die Verwaltung seines Fahrzeugparks optimieren. Die nautische Branche hat aber nach wie vor Vorrang – ATS Garrone hat gerade eine Filiale in Saint-Maclou in der Normandie eröffnet, um seine Position auf diesem Sektor weiter zu stärken. „Wir mieten das Grundstück und die Büros von einem Kollegen. Jetzt haben wir einen Standort in der Nähe von Le Havre. Dort kommen die Schiffe an, die meine amerikanischen Kunden nach Europa importieren. Zudem liegen wir direkt an der Autobahn 175, über die alle Schwertransporte zwischen Le Havre und Südfrankreich laufen.“

Ultramodern mit viel Aufmerksamkeit für die Umwelt DAF startet den Bau eines hochmodernen Motortestlabors

DAF Trucks N.V. nimmt Ende 2007 ein völlig neues Motortestlabor in Betrieb. Der neue Komplex wird hypermodern ausgestattet sein und über zwanzig Testzellen zur Prüfung von Motoren bis rund 800 PS Maximalleistung verfügen. Der Bau der neuen Testanlagen unterstreicht DAFs Stellung als „Center of Excellence“ im Bereich Motorentwicklung bei PACCAR.

Mit einer Jahresproduktion von mehr als 40.000 Motoren gehört DAF Trucks N.V. zu den größten Herstellern von Dieselmotoren für LKWs und Busse in Europa. Um den immer strengeren Emissionsvorschriften gerecht zu werden und auch in Zukunft auf den Gebieten Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und Kraftstoffverbrauch führend bleiben zu können, hat die Motorentwicklung nach wie vor einen hohen Stellenwert im Unternehmen.

Sieben Tage in der Woche

Das neue Motortestlabor wird derzeit auf dem Gelände von DAF Trucks in Eindhoven gebaut. Es wird zwanzig Testzellen zur Ergänzung der bereits vorhandenen Testanlagen bei DAF umfassen. Im neuen Komplex wird eine Reihe von Zellen für Langzeittests eingerichtet, bei denen Motoren sieben Tage in der Woche rund um die Uhr bei Umgebungstemperaturen bis 50 °C laufen. Auch Kältetests – bei Temperaturen bis -20 °C – und das gesamte Spektrum an Schall-, Leistungs- und Emissionsmessungen sollen im neuen Motorlabor auf dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt werden. Das Labor eignet sich ferner für Prüfungen mit wechselnden Luftdruck- und Temperaturwerten zur Simulation von Höhenunterschieden.

Besonders saubere Dieselmotoren für Busse

Anfang nächsten Jahres – wenn technisch möglich auch früher – bringt DAF so genannte EEV-Motoren für den Einsatz in Bussen auf den Markt. Die Abgasemissionswerte dieser Motoren liegen noch unter der strengen Euro-5-Norm, die erst 2009 in Kraft tritt. Durch die DAF-SCR-Technologie in Kombination mit einem passiven Russfilter wird unter anderem die Emission von Feststoffpartikeln oder Feinstaub weiter deutlich reduziert, wodurch der Ausstoß dieser Motoren noch unter dem von Gasmotoren liegt.

In der EEV-Ausführung des neu von DAF entwickelten 9,2-l-PACCAR-PR-Motors kommt die DAF-SCR-Technologie in Kombination mit einem passiven Russfilter zum Einsatz. Damit werden Emissionswerte von nur 0,015 g Feststoffpartikeln pro kWh erreicht. Damit liegt der Wert 50 % unter der Euro-5-Norm und 25 % unter der EEV-Norm (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles). So niedrige Werte waren bislang nur mit Gasmotoren realisierbar. Der EEV-Dieselmotor von DAF stößt nicht nur weniger Feststoffpartikel als ein Gasmotor aus. Er bietet auch viele andere Vorteile, wie etwa einen hohen Wirkungsgrad, hohe Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sowie erheblich niedrigere Betriebskosten im Vergleich zu alternativen Kraftstoffen, wie beispielsweise Gas.



Viel Aufmerksamkeit für die Umwelt

Beim Entwurf der neuen Motortestanlagen stand nicht nur der Einsatz fortschrittlichster Technologien im Vordergrund, auch der Umwelt wurde viel Aufmerksamkeit zuteil. Anstelle der in der LKW-Branche gebräuchlicheren Wasserbremsen kommen in den Testzellen elektrische Bremsaggregate zum Einsatz. Bei den Prüfungen belasten die Bremsen die Motoren unter praxisnahen Bedingungen und fungieren zugleich als Generatoren. Die Kapazität der Bremsaggregate reicht aus, um 20 % des gesamten Strombedarfs von DAF in Eindhoven zu decken.

Mit Blick auf die hervorragenden Ergebnisse sagte Ron Borsboom, Vorstandsmitglied von DAF Trucks und verantwortlich für die Produktentwicklung: „Der Staat sollte unbedingt Regelungen in Betracht ziehen, um Verkehrsbetriebe zu einem schnellen Umstieg von den alten Euro-0-, Euro-1- und Euro-2-Bussen zu den saubereren Euro-5- und EEV-Bussen anzuregen. Der Umwelt kommt das sicher sehr zugute.“



Ihr neuer LKW benötigt AdBlue!

Air1® liefert Ihnen alles rund um AdBlue und garantiert Liefersicherheit innerhalb von 48 Stunden europaweit!



Tankanlagen

Für Ihr Homedepot haben wir die passende Tankanlage und bieten umfangreichen Service - von der Aufstellung bis zur Füllstandsfernüberwachung.



Der 1.000 Liter IBC

Unser innovativer Container mit Pumpsystem für Ihr Homedepot.



Der 10 Liter Kanister

10 Liter AdBlue reichen für zusätzliche 600 km Strecke. Damit erreichen Sie die nächste Tankmöglichkeit.



AdBlue® – hergestellt von Yara, geliefert von Brenntag

«...und die Umwelt sagt «tanke»!»

United Kingdom
For more information, please call:
Tel. +44 700 4 ADBLUE
Tel. +44 1384 276 444

Nederland & België
Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:
Tel. NL: +31 35 588 9251
Tel. B: +32 56 78 82 67

Espana/Portugal
Para más información pueden llamar a los siguientes numeros de contacto:
Tel. E : +34 91 665 30 00
Tel. P : +351 21 924 88 00

Italia
Per ulteriori informazioni contattare:
Tel. +39 0775 774862
Tel. +39 02 48333.641

France/Belgique/Luxembourg
Pour advantage d'informations, vous pouvez nous joindre:
Tel. F: +33 472 221 604
Tel. B: +32 56 78 82 67

Deutschland/Schweiz/Österreich
Für mehr Informationen rufen Sie uns einfach an:
Tel. D: +49 180 5010 250
Tel. CH: +41 44 3609020
Tel. AT: +43 1 599 95 0



Visit: www.air1.info

Air1® is a registered trademark of Yara International ASA. Produced by Yara. Distributor in Europe is Brenntag. AdBlue® is a registered trademark of the Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA). To learn more about Air1® - visit www.air1.info

PACCAR WORLD



'President's Manufacturing Innovation Award,

Während der Vorstandsversammlung von PACCAR, die im März in Seattle stattfand, zeichnete Tom Plimpton, Präsident von PACCAR, DAF Trucks mit dem "President's Manufacturing Innovation Award" aus. Dieser Preis geht an die Abteilung von PACCAR, die im Bereich Produktionsinnovation die bedeutendsten Fortschritte gemacht hat. DAF erhielt den Preis für die Erneuerung des Motorwerks.

In den letzten vier Jahren ist das Motorwerk von DAF komplett erneuert worden. Heute ist es eines der fortschrittlichsten Werke seiner Art in der Lkw-Branche. Der gesamte Produktionsvorgang entspricht jetzt den höchsten Standards in Bezug auf Qualität, Effizienz und Arbeitsbedingungen, während die Produktionskapazität gleichzeitig drastisch erhöht wurde.

Während all dieser Bau- und Erneuerungsmaßnahmen wurde die Produktion fortgeführt. Jahr für Jahr wurden Rekorde gebrochen. "Eine phantastische Leistung", sagte Jos Smetsers in einer zu diesem Anlass organisierten Feier für alle Mitarbeiter des Motorwerks von DAF in Eindhoven. "Nicht nur von unseren Kollegen in der Produktionstechnik, Fertigungstechnik und allen anderen unterstützenden Abteilungen, sondern auch von allen Mitarbeitern in der Herstellung, die ihre Arbeit unter manchmal schwierigen Bedingungen durchführen mussten. Dieser Preis ist der sichtbare Beweis für die innovative Leistung von DAF und insbesondere der Menschen, die hier arbeiten."

Ferrara Bros. vertraut auf Kenworth T800 Betonmischer

Beim Bau eines dritten Wassertunnels für die Stadt New York ist die Baustofffirma Ferrara Bros der einzige Betonlieferant. Dafür setzt das Unternehmen Kenworth T800 Betonmischer ein.

Seit Anfang Februar produziert und liefert Ferrara täglich 300 bis

1.000 Kubikmeter Spezialbeton, und zwar über einen Zeitraum von zweieinhalb Jahren. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Flushing, New York, wird insgesamt mehr als 130.000 Kubikmeter Beton liefern – anders ausgedrückt: rund 10.000 LKW-Ladungen.



In seiner Betonmischer-Flotte hat Ferrara zwölf Kenworth T800; alle sind mit einem 350 PS starken Cummins-Motor, einem Sechsganggetriebe von Allison und vier Achsen (davon eine hebbbar) ausgestattet. „Gemeinsam mit dem Händler haben wir Möglichkeiten gesucht, die LKWs so leicht wie möglich zu machen“, sagt Bob Gartman von Ferrara. „Deshalb haben die LKWs nur drei statt vier Batterien, die kleinstmöglichen Kraftstofftanks, und wir haben die Beifahrersitze entfernt. So können wir mit sehr großen Betontrommeln arbeiten und pro Fahrt rund 1,5 Kubikmeter mehr befördern als die meisten anderen.“



„Die Kenworths haben wir wegen ihrer Zuverlässigkeit und Unverwundlichkeit gekauft“, fügt Gartman hinzu. „Bei diesem Projekt ist ein konstanter Betonstrom sehr wichtig – einen ungeplanten Stillstand können wir uns nicht erlauben. In unserer Branche sind niedrige Betriebskosten wichtiger als der Anschaffungspreis, und dank günstiger Wartung hat der Kenworth T800 niedrigere Betriebskosten. Zudem wird auch der Restwert höher ausfallen.“

PACCAR mit National Medal of Technology ausgezeichnet

Im Rahmen einer Feierlichkeit im Weißen Haus am 13. Februar verlieh US-Präsident George W. Bush die National Medal of Technology an PACCAR. Der im Jahr 1980 vom amerikanischen Kongress gestiftete Preis ist die höchste Auszeichnung für Innovation in den Vereinigten Staaten. Der Preis ist eine Anerkennung für den Beitrag, den innovative US-Unternehmen zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und zum technologischen Fortschritt des Landes leisten.

PACCAR erhielt die Auszeichnung für seine Führungsrolle in der Entwicklung aerodynamischer Nutzfahrzeuge mit einem niedrigen Eigengewicht. Diese Fahrzeuge haben zu einer beträchtlichen Senkung des Kraftstoffverbrauchs und einer höheren Produktivität des Straßenverkehrs geführt. „Im Namen der 22.000 Mitarbeiter von PACCAR fühlen wir uns geehrt, als das 21. Unternehmen seit 1980 den angesehensten Technologiepreis entgegennehmen zu dürfen“, sagte Mark C. Pigott, Chairman und Chief Executive Officer. „PACCAR besteht seit 101 Jahren. Die National Medal of Technology ist ein hervorragendes Sprungbrett für eine weitere Beschleunigung unserer Produktführungen im Bereich Aerodynamik sowie unserer Entwicklungsprogramme auf dem Gebiet Hybride und für das richtungweisende, umweltfreundliche Onboard-Energiemanagementsystem „Clean Power“.“



OBU 2 noch nicht fehlerfrei Ein Jahr Maut

Von: Bert Roozendaal

Ein Jahr Maut hat dem deutschen Staatssäckel 2,86 Milliarden Euro eingebracht. Nach einem schleppenden Start öffneten sich die Mautstellen im Januar 2005 recht problemlos. Toll-Collect arbeitet stetig am weiteren Ausbau des modernsten Kilometerabgabesystems in Europa. Der größte Pluspunkt ist, dass der europäische Straßenverkehr die Maut im Großen und Ganzen akzeptiert hat.



Nach Angaben des BAG kommt es oft zu Störungen, weil Fahrer Gegenstände in Sensornähe vor die Windschutzscheibe legen.

Mit OBU2 können die Geräte künftig auch über GSM angepasst werden.

Das bedeutet nicht, dass kritische Stimmen ein Jahr nach der Einführung ganz verstummt sind. Noch vor kurzem ließ ein deutscher Fernsehsender fünf LKWs mit der großen Aufschrift „Ich bin ein Mautpreller“ 2.800 km über die Autobahnen fahren – ohne zu bezahlen oder angehalten zu werden. Das für die Kontrolle des Straßenverkehrs zuständige BAG räumt ein, dass es stichprobenartig arbeitet, weist aber darauf hin, dass mit 17,2 Millionen kontrollierten Fahrzeugen 10 % des Fahrzeugbestands überprüft wurden. Eine gültige Stichprobe geht im Normalfall nicht über 2 bis 3 % hinaus. Die Aktion des Fernsehsenders scheint daher auf mehr Glück als Verstand zu beruhen. Die Aufregung darüber, dass Fahrer aus dem ehemaligen Ostblock niedrigere Bußgelder als ihre westeuropäischen Kollegen zahlen müssen, hat nichts mit der Maut zu tun. Das deutsche System ist nun einmal so aufgebaut, dass sich die Höhe

eines Bußgelds auch nach dem Einkommen bemisst. Genau genommen ehrt es die deutsche Justiz, dass sie geltendes Recht ohne Ansehen der Person anwendet.

99,6 Prozent fehlerfrei

Seit dem 1. Januar muss jedes Mauterfassungsgerät auf OBU2 aktualisiert sein, um eine höhere Betriebssicherheit und größere Flexibilität zu gewährleisten. Dennoch gibt es nach wie vor Probleme. Bei einer Umfrage unter Mitgliedern des Arbeitgeberverbands für den Straßenverkehr in den Niederlanden (TLN) klagten 43 % der Befragten über Störungen. Weniger beim Einbau, sondern unterwegs. Am häufigsten wird bemängelt, dass das Gerät plötzlich „mautfreie Zone“ oder „kein GPS-Signal“ meldet, obgleich dies zum entsprechenden Zeitpunkt nicht geschehen dürfte. TLN ist damit unzufrieden: „Uns wurde immer wieder versprochen, dass diese Probleme mit der Einführung von OBU2 gelöst sein sollten“, so ein Sprecher von TLN. Toll-Collect beharrt allerdings auf seinen Statistiken: „In 99,6 % aller Fälle arbeiten die Systeme fehlerfrei – damit wird die vertragliche Verpflichtung von mindestens 95 % weit übertroffen“, sagt Pressesprecherin Claudia Steen. 0,4 % sind wirklich nicht viel. Aber bei 23 Milliarden kostenpflichtigen Kilometern entsprechen 0,4 % einer erheblichen Anzahl Fälle, bei denen etwas schief geht – und bei denen Bußgelder anfallen.

Kräftiges Wachstum

Toll-Collect sieht für 2006 ein kräftiges Wachstum seines Systems voraus. Glücklicherweise konnten nach Angaben von TLN die meisten europäischen Spediteure ihre Mautkosten größtenteils an die Verloader weitergeben. Das ist womöglich zu begrüßen, denn die Regierung hat den deutschen Spediteuren eine Entschädigung von 600 Millionen Euro für ihre Kosten zugesagt. Die Bundesregierung beabsichtigt, den Betrag durch eine Mauterhöhung von 12,4 auf 15 Eurocent pro Kilometer zu beschaffen. Berlin wollte dies zum Teil durch eine niedrigere Dieselbesteuerung ausgleichen, weil auch ausländische Spediteure davon profitieren würden. Allerdings tankten diese Spediteure so wenig wie möglich in Deutschland. Brüssel hat diesen Plan inzwischen abgelehnt. Deutschland hält aber an der Mauterhöhung fest und will sie jetzt von der versprochenen Kompensation abkoppeln. Dazu soll die Mauterhöhung offiziell mit einem anderen Ziel verbunden werden. Die 600 Millionen werden aus anderen Quellen beschafft.

Hervorragende Startposition

Aber das ist vor allem Politik – ebenso wie der Wunsch von Brüssel, bis 2012 ein einheitliches Mautsystem für ganz Europa zu haben. Dabei hat das deutsche Konsortium eine hervorragende Startposition. Denn das System – so kompliziert es auch ist – funktioniert bereits und steht bereit, an den Mautstellen in ganz Europa zu rütteln.

DuPont CoatingSolutions

DuPont verfügt über langjährige Erfahrungen im Transportfahrzeugbau, insbesondere durch unsere Lacktechnologie für die Produktion und die Reparatur von Fahrzeugen. DuPont ist seit Jahrzehnten ein führender Anbieter in diesem Bereich. Wir entwickeln Lösungen, die dem Branchenbedarf nach hoher Leistungsfähigkeit und Haltbarkeit ideal entsprechen und dabei gleichzeitig die Umwelt schonen.

Dazu zählen Lösungen wie z. B. DuPont™ Imron®. Diese Produkte nutzen patentierte DuPont-Technologie, damit dieselbe Qualität der Oberflächenbeschichtung auf Metall- und auf Plastikkomponenten der Fahrerhaus gewährleistet wird. Die Lösungen aus der DuPont™ Imron®-Produktreihe sind auch für den Sekundärmarkt verfügbar. Sie bieten eine perfekte Übereinstimmung mit jeder Farbe, und das zu jeder Zeit und an jedem Ort.

DuPont CoatingSolutions profitiert davon, Teil eines großen Unternehmensverbunds zu sein, in dem umfassende technische Kompetenz, umfangreiche F&E-Ressourcen und beträchtliche Beratungserfahrungen für neue Projekte vorhanden sind.

Unser weltweites Kundendienstnetzwerk ermöglicht es, dass diese Vorteile bei Bedarf jederzeit und überall verfügbar sind. So nutzt Paccar unsere Stärken und vertraut auf die überlegenen Beschichtungslösungen von DuPont CoatingSolutions, die in den Fahrzeugen der Marken DAF, Leyland, Foden, Kenworth und Peterbilt eingesetzt werden.

Ob Sie LKWs bauen oder sie reparieren: DuPont bietet Ihnen die maßgeschneiderte Lösung. Rufen Sie noch heute DuPont CoatingSolutions an, damit wir die Zukunft gemeinsam angehen können.

Antoon Spinostraat 6
B-2800 Mechelen, Belgium
Tel.: +32 15 44 19 13
CoatingSolutions@bel.dupont.com

Das DuPont-Oval, The Miracles of Science®, DuPont™ und Imron® sind eingetragene Warenzeichen von DuPont oder seinen Tochtergesellschaften.



DAF XF105

Der neue DAF XF105 ist der Star auf der RAI Commercial Vehicle Show im Jahr 2005 und setzt auf dieser Messe neue Maßstäbe in Bezug auf Qualität, Effizienz, Ergonomie und Leistung.

Das neue Top-Modell von DAF bietet durch seinen brandneuen Motor und eine neue Fahrgestellkonstruktion, einen neu gestalteten und komfortableren Innenraum sowie ein neues Design Qualität im Detail. Der standardmäßig ab Werk aufgetragene Lack von DuPont CoatingSolutions, seit bereits einem Jahrzehnt der Partner von DAF im Bereich Fahrzeuglackierung, entspricht dabei der hohen Qualität und Haltbarkeit des XF105. Derselbe Lack ist für den Sekundärmarkt als Teil der DuPont™ Imron®-Produktreihe verfügbar. Er ist in jeder offiziell durch DAF lieferbaren Farbe sowie für alle kundenspezifischen Lackierungen erhältlich.



The miracles of science™

DAF und PACCAR Financial: dedicated to transport

In Fahrzeuge zu investieren ist eine kostenaufwändige und komplexe Entscheidung. Ihre Wahl wirkt sich unmittelbar auf den Erfolg Ihres Unternehmens aus. PACCAR Financial kann Ihnen helfen, die richtigen finanziellen Entscheidungen für Ihr Unternehmen zu treffen.

