

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

nummer 1, 2005

**Mehr Ladekapazität
für DAF CF65**



**Planmäßige
Wartung
schützt vor
unplanmäßigen
stillstand**



**Europa-Abgeordnete
Jeanine Hennis-Plasschaert:
"Straßengüterverkehr hat Zukunft"**



**Paul Van Egdom:
"Zuverlässigkeit und Service
von größter Bedeutung"**

DAF

A PACCAR COMPANY



ZF 05-02S K&P



Sicherheit und Wirtschaftlichkeit – durch Technik von ZF



Schwerer Güterverkehr soll rollen.
Am besten zwischen 40 und 80 km/h.
Und genau dort ist der ZF-Intarder
zu Hause. In Kombination mit dem
ZF-Intarder werden Betriebs- und
Motorbremse zum perfekten Brems-
system.

Erfahren Sie mehr und besuchen
Sie unsere Homepage unter
www.zf.com/intarder8040

„In Sachen Sicherheit gehe ich keine
Kompromisse ein! Bei uns fahren aus-
schließlich Lkws mit ZF-Intarder. Das
sind mir meine Fahrer, die Ladung und
die anderen Verkehrsteilnehmer wert.“
György Wáberer, Präsident, Waberer's

- 4 DAF-Nachrichten
6 Europa-Abgeordnete
Jeanine Hennis-Plasschaert:
"Straßengüterverkehr hat
Zukunft."
9 PACCAR Financial wächst
auch in Europa
10 DAF LF- Komplettlösung
für Ryder
12 Armesa: hohes
Umweltbewusstsein
16 Planmäßige Wartung schützt
vor unplanmäßigen Stillstand
19 Mehr Ladekapazität für DAF
CF65
20 Transport Van Egdom befördert
bis zu 320 Tonnen.
23 DAF Trucks nimmt
hochmodernes Gebäude
für Geräuschmessungen
in Gebrauch
24 PACCAR World
25 Noch viel Unsicherheit über
Einführung des digitalen
Fahrtenschreibers
26 Die ersten Kippfahrerhäuser
von DAF

Qualität als Schlüssel zum Erfolg

DAF Trucks ist einer der erfolgreichsten Nutzfahrzeughersteller in Europa. Bei Marktanteil und Produktionszahlen und auch in finanzieller Hinsicht erzielen wir nun schon seit mehreren Jahren einen Rekord nach dem anderen. Kein Wunder, dass wir immer wieder gefragt werden, was denn der Schlüssel zum Erfolg von DAF ist. Wie die beiden amerikanischen Spitzenmarken Peterbilt und Kenworth und das britische Leyland Trucks Ltd gehört DAF Trucks zu PACCAR, einem der größten Nutzfahrzeughersteller der Welt. PACCAR, das in diesem Jahr sein 100-jähriges Bestehen feiert, hat in den letzten 66 Jahren ununterbrochen Gewinne erwirtschaftet. Ein sehr erfolgreiches Unternehmen also mit einer beispiellosen Leidenschaft für Qualität. Lieferung erstklassiger Produkte, Einsatz innovativer Technologie und ein hervorragendes Dienstleistungsangebot – dadurch zeichnet sich PACCAR aus. Die Leidenschaft für Qualität ist auch die wichtigste Grundlage für den Erfolg von DAF Trucks. Qualität des Produktprogramms, wie es in der Mitte dieses 'DAF in Action'-Magazins in voller Breite präsentiert wird. Vor allem aber auch Qualität der Organisation. Qualität der mehr als 6.500 DAF-Mitarbeiter in Eindhoven, im Achsen- und Fahrerhauswerk im belgischen Westerlo und in den Vertriebsniederlassungen in Europa. Und Qualität der vielen tausend Fachkräfte bei unseren Vertragspartnern. Gemeinsam sorgen sie dafür, dass unsere Kunden nicht nur das beste Erzeugnis, sondern auch die besten Dienstleistungen bekommen. Zum Beispiel Finanzierungsprodukte von PACCAR Financial, eine ausgezeichnete Ersatzteilversorgung über PACCAR Parts, MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträge und – nicht zu vergessen – den unvergleichlichen International Truck Service (ITS) von DAF.

Qualität bei allem, was wir tun – das ist der Schlüssel zum Erfolg von DAF und die Grundlage für den Erfolg unserer Kunden. Deshalb werden wir auch weiterhin in die Qualität unserer Erzeugnisse und Dienstleistungen und zusammen mit unseren Vertragspartnern in die Qualität unserer Organisation investieren. Deshalb widmen wir der Ausbildung der DAF-Experten in der Vertriebs- und Serviceorganisation so viel Aufmerksamkeit. Deshalb investieren wir ständig in die Produktentwicklung und in unsere Fertigungsbetriebe. Deshalb arbeiten wir mit den besten Qualitätssystemen der Welt wie z.B. Six Sigma. Und – was vielleicht das Wichtigste ist – bei DAF findet der Kunde eine Organisation mit Menschen, die eine Leidenschaft für Nutzfahrzeuge und Transport haben.



Aad Goudriaan
Vorstandsvorsitzender
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

LZV-Kombinationen für Plieger

Eindeutige Umwelt- und Kostenvorteile haben die niederländische Regierung zu einem Großversuch bewogen, in dem 300 'längere und schwerere Fahrzeugkombinationen' (niederländische Abkürzung: LZV) oder 'Ökokombis' getestet werden. Eines der an dem Versuch beteiligten Unternehmen ist Sanitätgroßhandel Plieger B.V. Kürzlich wurden die beiden ersten LZVs in Betrieb genommen.

Die beiden Ökokombis sind für den Transport von Wechselbehältern geeignet und werden hauptsächlich nachts zur Bevorratung der Plieger-Filialen eingesetzt. Verglichen mit einer herkömmlichen Fahrzeugkombination kann ein LZV einen Wechselbehälter oder 50% Volumen mehr befördern. So lassen sich pro Jahr fast 500 Fahrten und gut 25.000 Liter Kraftstoff sparen. Außerdem verringert sich der CO₂-Ausstoß ganz erheblich. Bei den beiden LZVs von Plieger handelt es sich um DAF-Lkw vom Typ CF75.360 mit je zwei Mittelachsanhängern. Die Zuggesamtlänge beträgt 25,20 Meter, das maximale Zugsgesamtgewicht 60 Tonnen.



Maut-Rechner als Entscheidungshilfe für Euro 3, 4 oder 5

Das seit 1. Januar in Deutschland geltende Mautsystem ist ein nicht unerheblicher Kostenfaktor für Spediteure, die auf deutschen Autobahnen unterwegs sind. Was muss ich bei der Anschaffung eines neuen Lkw bedenken? Und welche Bedeutung hat die Maut für meine jetzige Flotte? Soll ich in Euro 4 oder Euro 5 investieren? Oder kaufe ich noch Euro-3-Fahrzeuge? Fragen über Fragen, deren Antworten sich noch lange auf die finanziellen Ergebnisse des Fuhrunternehmers auswirken werden. Beantworten Sie ein paar einfache Fragen zum Einsatz Ihrer Flotte, und Sie erhalten in wenigen Sekunden eine maßgeschneiderte Kostenanalyse pro Schadstoffnorm. So sehen Sie auf einen Blick, welche Lösung für Sie die beste ist. Den Maut-Rechner finden Sie auf folgenden DAF-Websites:

www.daf.nl – www.daf.fr – www.daftrucks.co.uk – www.daftrucks.cz – www.daftrucks.de



Bildunterschrift: Lord John MacGregor, ehemaliger britischer Transportminister und Aufsichtsratsmitglied von DAF Trucks N.V., eröffnet offiziell das neue Gebäude von Ford & Slater. Neben ihm (von links nach rechts): Peter Strevens, Direktor von Ford & Slater, Stuart Hunt, Managing Director von DAF Trucks Ltd., Phillip Clayton, kommerzieller Direktor von Ford & Slater, und Keith Spurway, Direktor von Ford & Slater Norwich.

Lord MacGregor eröffnet britischen Händlerbetrieb

In diesem Frühjahr hat Lord John MacGregor, ehemaliger britischer Transportminister und Mitglied des Aufsichtsrats von DAF Trucks N.V., ein ausgesprochen modernes Gebäude von Ford & Slater in Norwich, im Osten Englands, eröffnet. Er beschrieb den Händlerbetrieb als "Unternehmen, das bei Service und Technologie zu den führenden in der Transportindustrie zählt".

DAF-Händler Ford & Slater, der jedes Jahr in zehn Filialen rund 2.500 DAF-Neufahrzeuge verkauft, investierte drei Millionen Euro in das ultramoderne Gebäude. Die Werkstatt verfügt über vier lange Schmiergruben, groß genug für komplette Fahrzeugkombinationen, eine 5-t-Hebebühne für leichtere Fahrzeuge und einen getrennten Servicebereich für Fahrzeuge, die Gefahrgüter transportieren. In dem automatisierten Teilelager sind rund 15.000 verschiedene Artikelnummern untergebracht.



Royal Mail entscheidet sich für TRP-Aufliegerteile

Schon seit 2002 hat Royal Mail mit DAF einen Vertrag zur Lieferung von Lkw-Teilen. Jetzt hat sich das britische Unternehmen auch bei seinen 1900 Aufliegern für Teile aus dem TRP-Programm von DAF entschieden.

Der Vertrag beinhaltet die Lieferung eines kompletten Pakets erstklassiger Aufliegerteile durch die DAF-Händler an die 27 Werkstätten, die Royal Mail in Großbritannien unterhält.

Royal Mail ist – mit einer Flotte von mehr als 33.000 Fahrzeugen – einer der größten Nutzfahrzeugbetreiber Europas. Das britische DAF-Händlernetz hat bereits Erfahrung mit der Lieferung von Lkw-Teilen an die 128 Werkstätten von Royal Mail und wird diese bei der Belieferung der Auflieger-Werkstätten nutzen.

Tony Shaw, Einkaufsleiter bei Royal Mail, zu dem neuen Vertrag: "Wegen der hohen Professionalität, der guten Unterstützung und des wettbewerbsfähigen Preisniveaus haben wir volles Vertrauen, dass DAF einen erstklassigen Service leisten wird."



Nach 1,6 Millionen Kilometern verdiente Ruhe für DAF 1900

Nach mehr als 1,6 Millionen Kilometern treuem Dienst wurde der DAF 1900, Baujahr 1987, der britischen Spedition Jarvis Transport von einem CF65 abgelöst. Doch Jarvis hat noch einen DAF 1900. Er ist erst 15 Jahre alt, und der Tacho zeigt 1.400.000 Kilometer an.

"Unsere DAF 1900 waren perfekte Lkw. In all den Jahren haben sie kaum Kosten verursacht", berichtet Luke Jarvis, der das Unternehmen zusammen mit seinem Bruder Paul und ihren Söhnen Benjamin und Paul-Michael führt. "Bei keinem der beiden Fahrzeuge wurde jemals der Zylinderkopf ausgebaut. Der Antriebsstrang ist noch original, noch nicht einmal die Lager wurden ausgetauscht. Die Motorbremse des 1900 funktioniert hervorragend; ihr ist auch zu einem großen Teil der niedrige Bremsverschleiß zu verdanken. Auch der Kraftstoffverbrauch des 1900 hat sich als außerordentlich günstig erwiesen, was sich natürlich ebenfalls bei den Betriebskosten bemerkbar macht."

Der neue 18-Tonner CF65 wird von einem 5,5-Liter-CF-Motor angetrieben. Das Fahrgestell hat einen Radstand von 6,10 Metern und einen Aluminiumaufbau für den Transport von Betonergüssen, Stahlprofilen und Maschinen durch ganz England. Luke Jarvis ist vom Fernfahrerhaus des CF65 sehr beeindruckt: "Es ist mit vielen Dingen ausgestattet, die es in der Zeit des 1900 noch nicht gab: Tempomat, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und natürlich ein komplexes Audiosystem."

Hervorragendes Abschneiden für DAF LF in hartem Praxistest

Die renommierte britische Transportfachzeitschrift *Commercial Motor* ließ bei einer Fahrzeugvermietung fünf 7,5-t-Verteilerfahrzeuge verschiedener Marken für einen Praxistest aus. Der LF45 von DAF erwies sich mit Abstand als Favorit.

Die mit ein paar Tonnen Ziegelsteinen beladenen Lkw hatten eine schwere Teststrecke zu absolvieren. Welcher Lkw würde sich als bester erweisen und – was vielleicht noch wichtiger ist – welchem Lkw war das harte Leben in der Vermietungsbranche am wenigsten anzumerken?

Deutliche Schlussfolgerung

Der LF45 erwies sich bei den Mitgliedern des Testteams eindeutig als Favorit. Einstimmig entschieden sie sich für den DAF. "Der LF verbindet Komfort, Fahreigenschaften und

Funktionalität besser als seine Konkurrenten", meinte einer der Testfahrer. Ein anderes Redaktionsmitglied schrieb: "Der DAF LF ist für ungeübte Fahrer am leichtesten zu fahren. So können sie sich besser auf den Verkehr konzentrieren." Die Schlussfolgerung von *Commercial Motor* war deutlich: "Der in England gebaute LF ist unser Favorit. Er ist Sieger bei Fahreigenschaften und Fahrleistungen, bei Kraftstoffverbrauch und Benutzerfreundlichkeit. Letzteres ist für ein Fahrzeug, das oft von Neulingen gelenkt wird, besonders wichtig."



Europa-Abgeordnete „Straßengüter“



“Natürlich gibt es eine Zukunft für den Straßengüterverkehr in Europa!” Da ist sich die Europa-Abgeordnete Jeanine Hennis-Plasschaert ganz sicher. “Ohne einen gut funktionierenden Transportmarkt gibt es kein Wirtschaftswachstum. Die EU mit ihren 25 Mitgliedsländern zählt inzwischen rund 450 Millionen Konsumenten. Das ist ein enormer Absatzmarkt mit einer hohen Umlaufgeschwindigkeit der Waren.”

Hans van Zwet



“Die europäische Zusammenarbeit hat uns in den letzten fünfzig Jahren viel Gutes beschert; in wirtschaftlicher Hinsicht und auch, was die internationale Sicherheit und Stabilität angeht. Kritisch bin ich allerdings, was die künftige Erweiterung der Union angeht. Der Beitritt von Rumänien und Bulgarien steht 2007 ins Haus; Kroatien und die Türkei werden folgen. Und auch die Ukraine hat schon angekündigt, dass sie EU-Mitglied werden möchte. Historisch gesehen, ist das phantastisch. Aber zu schnell zu viel zu wollen, ist für die Europäische Union mit ihren so beherzt formulierten Ambitionen ein Schlag ins Genick.”

Angenehm überrascht

“Ich wollte immer direkt beteiligt sein, und das bin ich hier. Trotz langjähriger Erfahrungen in Brüssel und Riga hat es



Beigeordnete Jeanine Hennis-Plasschaert: „Straßengüterverkehr hat Zukunft.“



Bezug auf die Fahr- und Ruhezeiten sind mir zum Beispiel ein Dorn im Auge.“

Warum der Transportsektor?

“Transport ist ein wichtiger Teil meines Portefeuilles. Ich bin aber nicht nur Mitglied des parlamentarischen Transportausschusses, sondern auch des Ausschusses für Justiz und Inneres. Außerdem gehöre ich den gemischten parlamentarischen Ausschüssen Rumänien und Türkei an. Das ist eine Full-Time-Job, bei dem man ständig unterwegs ist. Wussten Sie, dass unsere Dossiers und Sitzungsunterlagen jeden Monat von Lkws in Eisenkisten zwischen Brüssel und Straßburg hin und her transportiert werden? Der doppelte Parlamentssitz erfordert einen wahnsinnigen Aufwand. Warum das sinnvoll ist, kann man dem Bürger kaum plausibel machen. Aber das ist nicht unser Thema. Meine Faszination für den Transportsektor ist jedenfalls entstanden, als ich in Amsterdam für den Beigeordneten für Transport, Verkehr und Infrastruktur gearbeitet habe.“

Digitaler Fahrtschreiber

“Als Datum für die Einführung des digitalen Fahrtschreibers wurde der 5. August 2005 festgelegt. Das ist schon ein Jahr später als ursprünglich vorgesehen. Jacques Barrot, Vizevorsitzender der Europäischen Kommission und Kommissar für Transport, hält vorerst noch an diesem Datum fest. Ich persönlich glaube aber, dass nur wenige Mitgliedsstaaten, darunter die Niederlande, rechtzeitig mit den Vorbereitungen fertig sein werden. Und das wird Folgen haben. Zum Beispiel ein Zerbröckeln der Handhabungspolitik und somit ungleiche Voraussetzungen. Das Europäische Parlament hat sich deshalb dafür ausgesprochen, die Einführung des digitalen Fahrtschreibers noch einmal zu verschieben. Für neue Lkw auf den 5. August 2006 und für bestehende Lkw auf den 5. August 2007. Generell bin ich übrigens für den digitalen Fahrtschreiber. Er lässt sich nicht so leicht manipulieren und fördert die Sicherheit und einen ehrlichen Wettbewerb zwischen den Transportunternehmen durch bessere Handhabungsmöglichkeiten.“

Kriminalität

“Spediteure werden immer häufiger mit

Wussten Sie, dass unsere Dossiers und Sitzungsunterlagen jeden Monat von Lkws in Eisenkisten zwischen Brüssel und Straßburg hin und her transportiert werden? Der doppelte Parlamentssitz erfordert einen wahnsinnigen Aufwand. Warum das sinnvoll ist, kann man dem Bürger kaum plausibel machen. Aber das ist nicht unser Thema.



Neu im Europäischen Parlament

Jeanine Antoinette Hennis-Plasschaert wurde im letzten Jahr mit gut 44.000 Vorzugsstimmen gewählt. Die junge Europarlamentarierin wohnt in Amsterdam. Von 1995 bis 1998 arbeitete sie in Brüssel bei der Europäischen Kommission, Direktorat Erweiterung. Von 1998 bis 2000 war sie für die Europäische Kommission in der lettischen Hauptstadt Riga tätig. Danach kehrte sie in die Niederlande zurück, wo sie zwei Jahre in der Privatwirtschaft als Subventionsberaterin bei KPMG arbeitete. Von 2002 bis zu ihrer Wahl ins Europaparlament war sie politische Mitarbeiterin des Amsterdamer Beigeordneten Mark van der Horst.

mich angenehm überrascht, dass die Arbeit als Europarlamentarier so konkret ist. Ich hatte eher eine abstrakte Situation erwartet. Doch die Praxis sieht anders aus. Mein Handeln hat unmittelbare Folgen. Ich sehe es als meine Aufgabe an, dem Straßengüterverkehr, einem wichtigen Wirtschaftsmotor, den nötigen Platz zu verschaffen. Da heißt es oft kämpfen, und natürlich spielen dabei niederländische Interessen eine Rolle. Und das ist auch in Ordnung. Meine Kollegen aus den anderen Mitgliedsstaaten tun nichts anderes. Die europäischen Beschlüsse haben unweigerlich Folgen für die nationale Politik, ob uns das gefällt oder nicht. Für ein relativ kleines Land wie die Niederlande ist ein aktives und engagiertes Auftreten unverzichtbar. Als Liberale bin ich gegen ein Übermaß an Regeln aus Brüssel. Dem Straßengüterverkehr ist damit sicher nicht geholfen. Die neuen europäischen Pläne in



Das Europäische Parlament (EP) mit seinen 732 Abgeordneten repräsentiert 450 Millionen Menschen in 25 Ländern. Die Sitzverteilung beruht auf der Bevölkerungszahl der Mitgliedsländer. Das Parlament untersucht die Vorschläge der Europäischen Kommission und ist zusammen mit dem Rat an der Gesetzgebung beteiligt. Mit dem Rat teilt das Parlament auch die Haushaltskompetenz. Die Partei von Janine Hennis-Plasschaert, die VVD, gehört zur Allianz der Liberalen und Demokraten in Europa. Die Fraktion zählt 88 Mitglieder und ist die drittstärkste im Parlament.

Kriminalität konfrontiert: Diebstahl von Fahrzeug und Ladung, Abzapfen von Kraftstoff bis hin zur Misshandlung von Fahrern. Neben der Einrichtung von Anlaufstellen in den Mitgliedsstaaten und dem Austausch wichtiger Informationen und Erfahrungen zwischen den Ländern spielt das Schaffen von genügend sicheren Parkplätzen eine große Rolle. Um die Fahrzeugkriminalität an allen Fronten wirksam zu bekämpfen, hat das Parlament die Kommission kürzlich aufgefordert, einen konkreten Aktionsplan vorzulegen. Daran wird im Augenblick hart gearbeitet."

Transport hat große Bedeutung

"Für einen gut funktionierenden internen Markt brauchen wir einen optimal funktionierenden Transportmarkt. Der Wildwuchs bei den unterschiedlichen Formen von Zöllen und anderen Abgaben ist dem sicher nicht förderlich. Eine europäische Harmonisierung scheint mir deshalb wünschenswert. Ich bin Anhänger der so genannten Kilometerabgabe, wenn auch unter der Voraussetzung, dass andere Abgaben wie Sonderverbrauchssteuern und Kfz-Steuern entsprechend gesenkt

oder abgeschafft werden. Die Erträge aus der Kilometerabgabe müssen für die dringend notwendigen Investitionen in die Infrastruktur verwendet werden."

Straßengüterverkehr bleibt, auch in den Niederlanden

"Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs in den EU-Ländern mit relativ hohen Lohnkosten verlagert sich etwas zugunsten der Länder mit geringeren Kosten.

Ja, auch das gehört in einer Union mit 25 Mitgliedsstaaten dazu. Dabei spielt natürlich die Lohnkostenentwicklung eine Rolle, aber zum Beispiel auch die Zunahme des Handels mit den neuen Mitgliedern. Die enormen Lohnkostenunterschiede zwischen alten und neuen EU-Ländern sind meines Erachtens vorübergehender Art. Ich habe keine große Angst vor Sozialdumping. Die Lohnkosten in den neuen Mitgliedsländern sind schon enorm gestiegen. Trotzdem ist es für Länder wie die Niederlande wichtig, die Lohnkostenentwicklung unter Kontrolle zu behalten und sich dem Wettbewerb beispielsweise durch Hervorheben des Qualitätsaspekts zu stellen."

Umwelt

Die Folgen für die Umwelt sind ein ständiges Thema. Das ist auch gut, aber wir müssen in dieser Debatte die richtige Balance finden. Eine rationale Vorgehensweise ist meines Erachtens vorzuziehen. In anderen Transportmöglichkeiten, wie Schiene und Wasser, sehe ich keine Bedrohung für den Straßengüterverkehr, sondern eine gute Ergänzung. Wenn es um eine bessere Verteilung geht, bin ich ein großer Befürworter des Aufhebens von Fahrverboten (Sonn- und Feiertage, Ferienzeit usw.) in Europa. Ich fürchte aber, dass ich dafür bei einer Reihe von Mitgliedsländern keine Unterstützung finden werde. Umwelttechnisch hat der Straßengüterverkehr in den letzten Jahren eine enorm positive Entwicklung durchgemacht. Die Fahrzeuge werden immer schadstoffärmer und sparsamer. Und ich bin sicher, dass sich diese Entwicklung fortsetzen wird. Die niederländische Initiative zu einem Versuch mit 300 'Ökokombis' (Fahrzeugkombination von maximal 25,25 Meter Länge und maximal 60 Tonnen Zuggewicht; die Red.) kann ich nur begrüßen."



"Ich bin Anhänger der so genannten Kilometerabgabe, wenn auch unter der Voraussetzung, dass andere Abgaben wie Sonderverbrauchssteuern und Kfz-Steuern entsprechend gesenkt oder abgeschafft werden. Die Erträge aus der Kilometerabgabe müssen für die dringend notwendigen Investitionen in die Infrastruktur verwendet werden."

PACCAR Financial wächst auch in Europa



PACCAR
FINANCIAL

PACCAR Financial Services ist eine der größten speziell auf die Transportindustrie ausgerichteten Finanzierungsgesellschaften der Welt. Im Portefeuille des Unternehmens befinden sich weltweit mehr als 131.000 Nutzfahrzeuge und Auflieger, die Aktiva im Wert von mehr als 7,2 Milliarden US-Dollar repräsentieren. Auch in Europa breitet **PACCAR Financial Services** seine Flügel immer weiter aus – mit Erfolg!

PACCAR Financial bietet eine Vielzahl an Finanzprodukten und -dienstleistungen. Neben den bekannten Finanzierungsformen Financial und Operational Leasing – mit oder ohne Zusatzleistungen – gehören Miete und Mietkauf zu den Möglichkeiten. Auch Dienstleistungen wie Reparatur- und Wartungsverträge können in das Paket aufgenommen werden, wenn der Kunde dies wünscht. Darüber hinaus bietet PACCAR Financial verschiedene auf den Transportsektor zugeschnittene Versicherungen an.

Grund für den Erfolg von PFE ist die Fokussierung auf den Transportsektor und die finanzielle Kraft des Unternehmens, die es erlaubt, konkurrierende Tarife anzubieten. Eine wichtige Rolle spielt aber auch die Kraft der Organisation, die hinter PFE steht. Entscheidungen werden auf nationaler Ebene von Mitarbeitern getroffen, die den Transport- und den Finanzmarkt in- und auswendig kennen. Unterstützt werden sie von der Zentrale in Eindhoven, wo ihnen Mitarbeiter rund zehn verschiedener Nationalitäten in ebenso vielen Sprachen Rede und Antwort stehen können. Diese haben auch umfangreiche Kenntnisse der jeweiligen nationalen Gegebenheiten. PACCAR Financial ist für die Wünsche aller Kunden in ganz Europa offen. PACCAR Financial Europe begann seine Tätigkeit 2001 und hat inzwischen rund 17.000 Fahrzeuge in den Niederlanden, Belgien, Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien 'unter Vertrag'.

www.waeco.nl
On the road again!

Bestellen Sie den Katalog „On the Road again!“ über Internet oder unter der Nummer +31 165 586 700

WAECO TropiCool TC-32FL

Thermoelektronik zu einem Superpreis: umfassend einsetzbare 32-Liter-Box mit Kühl- und Heizfunktion Raum für 1,5/2-Literflaschen, Anschlussspannung 12/24 Volt.



MOBITHERM MC-06-24

24 Volt Kaffeeautomat für 6 Tassen – speziell für den Einsatz in LKWs.



MOBITHERM MCK-750-24

Speziell für den mobilen Einsatz. Mit Befestigungskit für Wand- bzw. Bodenmontage.



WAECO
mobile solutions

WAECO Benelux B.V. • Ettenseweg 60 • 4706 PB Roosendaal • Niederlande • E-Mail: info@waeco.nl

DAF LF – Komplettlösung für Ryder

Ryder gehört weltweit zu den fortschrittlichsten Lieferanten innovativer Lösungen im Bereich Nutzfahrzeuge und Logistik. In Europa, wo gut 1900 Mitarbeiter beschäftigt sind, werden rund 370 Millionen US-Dollar erwirtschaftet. Weltweit verfügt das Unternehmen, das 1931 in Miami (Florida) gegründet wurde, über eine Flotte von mehr als 161.000 Fahrzeugen. Und es ist einer der größten Kunden von DAF in Europa.



Ryder begann 1971 in Großbritannien und hat seine Aktivitäten inzwischen auf das ganze Land ausgedehnt. Außerdem ist das Unternehmen in Deutschland und Polen vertreten. Die europäische Flotte zählt 15.800 Fahrzeuge, die von 62 Standorten aus operieren.

Beliebt

Bruce Howard ist Verkaufschef von Ryder in Großbritannien. DAF in Action Magazine fragte ihn, warum die 7,5-Tonnen-Version des LF in seinem Unternehmen so beliebt ist. "Entscheidend ist, dass wir die besten Fahrzeuge haben, die die Industrie zu bieten hat. Nur so können wir die Erwartungen des Kunden erfüllen. Wir haben uns für den 7,5-Tonner LF entschieden, weil er unsere Anforderungen in punkto Qualität, Lebensdauer, Technik und Betriebskosten nicht nur erfüllt, sondern sogar übertrifft", lautet die Antwort. "Ryder bietet eine Reihe umfassender, höchst unterschiedlicher Transportlösungen. Den LF setzen wir vor allem in unserem Vermietungsgeschäft ein. Wir erarbeiten zusammen mit unseren Kunden die besten Transportlösungen, und durch unsere Partnerschaft mit DAF stehen uns höchste Qualität und modernste Technologie zur Verfügung. So können wir diese Transportlösungen auch liefern."

2.800 Fahrzeuge

Ryders Mietfahrzeugflotte besteht zur Zeit aus 2.800 Fahrzeugen, die meist weniger als drei Jahre alt sind. Dieses Jahr wird Ryder im Rahmen eines zweijährigen

Bruce Howard, Verkaufsleiter Ryder GB.



Investitionsprogramms zur Fuhrparkerweiterung 875 neue Fahrzeuge für diese Flotte anschaffen. Die Gesamtzahl wird sich dadurch auf 3.000 erhöhen; mehr als die Hälfte davon sind LF-Modelle von DAF. Bruce Howard: "In unserer Mietflotte haben wir den 7,5-Tonner LF in mehreren Ausführungen: mit Pritsche, als Kühlfahrzeug und mit Schiebeplanen-Aufbau. Unsere Kunden und ihre Fahrer berichten uns immer wieder, wie gut die DAFs zu fahren sind. Außerdem ist die Bauqualität des LF hervorragend, so dass die Reparatur- und Wartungskosten niedrig bleiben. Und diese Qualität macht sich auch beim Restwert bemerkbar. Wenn wir die Fahrzeuge nach drei Jahren eintauschen, bekommen wir für sie noch einen guten Preis."

Begrenzte Zukunft für 7,5-t-Lkw in Großbritannien

Wenn Bruce Howard an die Zukunft denkt, sieht er im Segment der leichten Lkw Veränderungen für den britischen Markt voraus: "Die 7,5-t-Version des LF ist in unserer Mietflotte immer noch beliebt. Ich glaube aber, dass die Nachfrage nach dieser Art von Lkw in den kommenden Jahren zurückgehen wird. 1997 wurde beschlossen, dass Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen in Großbritannien nicht mehr mit dem normalen Führerschein gefahren werden dürfen. Neue Fahrer dürfen mit dem normalen Führerschein nur noch Fahrzeuge bis maximal 3,5 Tonnen lenken. Im Augenblick sieht es so aus, dass junge Fahrer einen Lkw-

"Ryder setzt seit Jahren DAF-Lkw ein. Und angesichts der guten Erfahrungen, die wir mit dem LF haben, wird die Partnerschaft mit DAF noch viele Jahre fortauern"

Führerschein machen müssen, bevor sie einen 7,5-Tonner fahren dürfen. Die meisten machen aber gleich den Führerschein, der zum Fahren von Lkw bis 32 Tonnen Gesamtgewicht berechtigt. In Großbritannien ist der Fahrerlohn an das Gesamtgewicht des gefahrenen Lkw gekoppelt. Je größer das Fahrzeug, umso mehr Geld verdient der Fahrer. Viele neue Fahrer überspringen den 7,5-Tonner und

steigen gleich in einen schwereren Lkw. Ich glaube deshalb, dass in Großbritannien das Segment von 11 bis 13 Tonnen auf Kosten des 7,5-Tonnners immer beliebter wird. 11- bis 13-Tonner sind kleiner als die 17-Tonner, die wir heute einsetzen, und besser für den städtischen Verteilerverkehr geeignet. Und sie können viel mehr Ladung befördern als ein 7,5-Tonner."

Ryder und DAF

Abschließend sagt Howard: "Ryder setzt seit Jahren DAF-Lkw ein. Und angesichts der guten Erfahrungen, die wir mit dem LF haben, wird die Partnerschaft mit DAF noch viele Jahre fortauern. Das Motto unseres Unternehmens lautet: 'Ryder ist das Unternehmen, auf das sich andere verlassen können.' Und wir verlassen uns auf den DAF LF, damit wir unser Versprechen wahr machen können."

Die perfekte Lösung

Bei der Lkw-Vermietung spielen Aspekte wie Funktionalität, Fahreigenschaften, Fahrerkomfort und auch das Aussehen des Fahrzeugs eine große Rolle. Sie tragen in hohem Maße dazu bei, dass Kunden und Fahrer immer wieder zu Ryder zurückkommen. Unsere Beziehung zu DAF besteht seit Jahren, weil DAF immer wieder Fahrzeuge anbietet, die uns nicht nur in die Lage versetzen, die Erwartungen von Kunden und Fahrern zu erfüllen, sondern diese sogar übertreffen. Wir haben gesehen, dass der DAF LF für die oft unerfahrenen Fahrer, die Lkw im 7,5-t-Segment mieten, die perfekte Lösung ist. Kunden und Fahrer empfinden das Fahren eines LF als besonders angenehm.

Bruce Howard



Armesa: hohes Umweltbewusstsein

Harte Arbeit und die Tatsache, dass Fahrzeuge und Logistik immer auf dem neuesten Stand der Technik sind, haben die spanische Spedition Armesa in den letzten Jahren stark wachsen lassen. Mit einer Flotte von 80 Nutzfahrzeugen, darunter 73 DAFs, und einem 6.000 m² großen Logistikzentrum gehört das Unternehmen heute in den Bereichen Groupage und temperaturgeführte Transporte zu den größten in Spanien.

José A. Maroto



Für Generaldirektor Arnedo erklärt sich der Erfolg von Armesa aus der hohen Qualität der geleisteten Dienste und dem gebotenen Mehrwert, wobei er an das logistische

Dienstleistungsangebot seines Unternehmens denkt. "Weil unsere Kunden dies offensichtlich zu schätzen wissen, können wir unsere Flotte alle 22 Monate erneuern; dies gilt für Zugmaschinen und Auflieger gleichermaßen."

Verbindung zur Eisenbahn

Der Erfolg stellte sich aber keineswegs von einem Tag auf den anderen ein. Gegründet wurde das Unternehmen noch in der Zeit des Spanischen Bürgerkriegs (1936-1939) von der ersten der drei Generationen, die es bis heute führen. Das Ende des Krieges war aus politischen Gründen zunächst auch das Aus für Armesa. José Arnedo Barca, der Sohn des Gründers, gab aber nicht auf und

erweckte das Unternehmen zu neuem Leben. Als Maschinist bei der spanischen Eisenbahn (RENFE) gelang es ihm zunächst, einen Vertrag zur Einrichtung eines Warentransportdienstes von Haus zu Haus entlang der Mittelmeerküste bis ins südliche Malaga zu schließen. José Arnedo Barca blieb an der Spitze der RENFE-Tochter, bis sich diese vom Mutterkonzern abspaltete und in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. Dies war der Startschuss zu einer umfassenden Modernisierung und der Beginn der Partnerschaft mit DAF.

Vertrauen zu DAF

Die Beziehung zu dem niederländischen Nutzfahrzeughersteller begann Anfang der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts. Zunächst kaufte Armesa nur gebrauchte DAF-Fahrzeuge, mit denen man sehr zufrieden war. So entschied sich das Unternehmen später auch bei der Anschaffung von Neufahrzeugen für DAF

als bevorzugte Marke.

Die Umwelt ist einer der Schwerpunkte in der Unternehmensphilosophie von Armesa. Das Unternehmen gehörte in Spanien zu den Vorreitern bei der Anschaffung von Euro 2- und Euro 3-Fahrzeugen. "Das kostet zwar viel Geld, aber es ist auch ein beruhigendes Gefühl, dass wir alles tun, um die Umwelt zu schonen", meint der heutige Direktor José María Arnedo. Auch andere haben das Umweltbewusstsein des Unternehmens inzwischen registriert. 2004 erhielt Armesa einen wichtigen, von der renommierten Technischen Hochschule von Valencia vergebenen Umweltpreis. "Unsere Entscheidung für DAF hat bei dieser Auszeichnung sicher eine maßgebliche Rolle gespielt", glaubt José María Arnedo. Auch die Wahl des automatisierten AS-Tronic-Getriebes für alle Fahrzeuge erklärt sich aus der Umweltpolitik des Unternehmens: Die erzielte Kraftstoffeinsparung schont das Portemonnaie und die Umwelt.

Logistik

Um weiter zu expandieren und dem Kunden eine optimale Lagerung, Groupage und Verteilung der Armesa anvertrauten Waren zu garantieren, wurde massiv investiert. Ausgangspunkt war eine 1997 eingeleitete Kursänderung vom Transportunternehmen zum Logistikpartner. Auf einer Fläche von 6.000 m² (3.500 m² bebauter Fläche) ent-



José María Arnedo: „Weil unsere Kunden dies offensichtlich zu schätzen wissen, können wir unsere Flotte alle 22 Monate erneuern; dies gilt für Zugmaschinen und Auflieger gleichermaßen.“



standen u.a. zwei 500 m² große Kühlhallen, die dafür sorgen, dass bei (tief-)geköhlten Produkten die Kühlkette nicht unterbrochen wird. Die Kunden können sogar ein Labor nutzen, um die Qualität der beförderten Waren zu prüfen. Mehr als 2.000 m² sind für Ladetätigkeiten reserviert und etwa 8.000 m² zum Abstellen der Lkw am Wochenende. Im komfortablen, modern eingerichteten Bürobereich arbeiten 165 Personen.

Fahr- und Ruhezeiten

Bei Armesa wird großer Wert auf die Einhaltung der Fahr- und Ruhezeiten gelegt. Und von den Einsatzplanern wird erwartet, dass sie diese Zeiten konsequent berücksichtigen. So wird auch die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers, der viel mehr Daten aufzeichnet als der herkömmliche Tachograph, bei Armesa nicht gefürchtet, sondern begrüßt, wie José María Arnedo sagt. „Wir sind froh über die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers. So kann nicht mehr geschummelt werden, und wir können die Spreu vom Weizen trennen.“

„Unsere Entscheidung für DAF hat bei dieser Auszeichnung sicher eine maßgebliche Rolle gespielt“, glaubt José María Arnedo. Auch die Wahl des automatisierten AS-Tronic-Getriebes für alle Fahrzeuge erklärt sich aus der Umweltpolitik des Unternehmens: Die erzielte Kraftstoffeinsparung schont das Portemonnaie und die Umwelt.

Deutsche Fahrer

80 Fahrer sind bei Armesa fest angestellt; 60 weitere müssen wegen des saisonal unterschiedlichen Frachtaufkommens z.B.

Zwei Kühlhallen sorgen dafür, dass die Kühlkette bei (tief-)geköhlten Produkten nicht unterbrochen wird

bei Erntekampagnen zusätzlich verpflichtet werden, da in dieser Zeit einige Transporte von zwei Fahrern begleitet werden. Armesa beschäftigt übrigens neben spanischen Fahrern auch Fahrer aus anderen EU-Ländern, vorwiegend aus Deutschland. „Es sind letztendlich die Fahrer, die das Bild des Unternehmens prägen“, meint José María Arnedo. „Darum ist es wichtig, dass Kunde und Fahrer gut miteinander kommunizieren können. Und weil wir viele Kunden in Deutschland haben, ist der Anteil der deutschen Fahrer so groß.“ Armesa transportiert aber auch nach England, Irland, Österreich und in die Niederlande, wo einige der wichtigsten Abnehmer ansässig sind.

Schulung

Die Ausbildung und Schulung der Fahrer wird bei Armesa sehr ernst genommen. „Dabei bekommen wir viel Unterstützung von DAF und unserem Vertragshändler Nirvauto“, so José María Arnedo. „Das Schulungsangebot ist von hoher Qualität, genauso wie Fachwissen und Kompetenz der Verkäufer. Gemeinsam finden wir immer das Produkt, das optimal zu uns und unseren Anforderungen passt.“





Planmäßige Wartung schützt vor unplanmäßigem Stillstand

Nur mit einem Lkw, der fährt, lässt sich Geld verdienen. Eine Binsenweisheit, die jeder Spediteur bestätigen kann. Dazu muss das Fahrzeug gut gewartet sein und sich im Pannenfall schnell reparieren lassen. Für Wartung und Instandsetzung ist der DAF-Händler die richtige Adresse – nicht nur für den Lkw. Der DAF-Händler wartet und repariert auch gezogenes Material, Aufbauten und Aggregate wie Ladebordwand oder Kühlmaschine. So hat der Kunde für seinen gesamten Fuhrpark nur eine Anlaufstelle.

Schon seit 1949 der erste Lastwagen in Eindhoven vom Band rollte, gehört maximale Verfügbarkeit des Fahrzeugs zu den Hauptanliegen des DAF-Kundendienstes. Das ausgedehnte DAF-Netz aus inzwischen mehr als 1.000 Vertragspartnern in Europa spielt dabei eine maßgebliche Rolle.

Planmäßig und unerwartet

Seit Jahren stehen die Gewinnmargen in der Transportbranche unter enormem Druck. Schuld daran sind die hohen Dieselpreise und neue Bestimmungen wie die Maut. Dies könnte den einen oder anderen Spediteur verleiten, bei der Wartung seines Fuhrparks zu sparen. Kurzfristig lassen sich so tatsächlich die Kosten senken. Doch wenn der Lkw eine Panne hat, sind alle Einsparungen auf einmal zunichte gemacht. Manchmal genügt ein eintägiger Fahrzeugausfall, um den Quartalsgewinn eines Unternehmers zu ruinieren. Planmäßige präventive Wartung verringert das Pannenrisiko ganz erheblich. Dabei kann der Kunde auf die Unterstützung von DAF zählen, egal ob er die Wartung selbst ausführt oder dem DAF-Vertragspartner überlässt.



Qualität zeichnet übrigens nicht nur Mitarbeiter und Werkzeuge aus, sondern auch die verwendeten Teile. 'DAF Genuine Parts' werden von DAF entwickelt und geprüft und erfüllen deshalb die höchstmöglichen Anforderungen.

Und sollte doch einmal etwas schief gehen, so bietet DAF – wenn das Teil vom DAF-Vertragspartner eingebaut wurde – eine Garantie nicht nur für das Teil, sondern auch für die Arbeitsstunden, die für den Austausch erforderlich sind. Und diese Garantie gilt europaweit!

Schnelligkeit

Planmäßige oder unplanmäßige Wartung – ein Lkw sollte möglichst wenig Zeit in der Werkstatt verbringen. Optimale Teileverfügbarkeit ist deshalb ein Muss. Von den PACCAR Parts Distribution-Zentren in Eindhoven, Leyland und Madrid gehen Tag

DAVIE XD ist die Abkürzung für 'DAF Vehicle Investigation Equipment, Xcellence in Diagnostics'. Dieses einzigartige, speziell für DAF entwickelte Diagnose- und Programmiersystem prüft in nur wenigen Sekunden 35 elektronische Fahrzeugsysteme und hilft so, Zeit und Geld sparen.

Qualität

Zur Wartung und Instandsetzung eines Lkw gehört mehr als das Auswechseln von Teilen. Was zählt, ist die richtige Diagnose und die Qualität der Arbeit. Eine wichtige Rolle spielt dabei 'DAVIE XD', die Abkürzung für 'DAF Vehicle Investigation Equipment, Xcellence in Diagnostics'. Dieses einzigartige, speziell für DAF entwickelte Diagnose- und Programmiersystem prüft in nur wenigen Sekunden 35 elektronische Fahrzeugsysteme und hilft so, Zeit und Geld sparen.

Gut geschulte Wartungsmitarbeiter sind und bleiben dennoch unverzichtbar. Deshalb stellt DAF so hohe Anforderungen an die Mechaniker seines Servicenetzes. Jahr für Jahr werden im Schulungszentrum in Eindhoven und in verschiedenen Schulungszentren in Europa hunderte von Mechanikern nach einem strengen Plan geschult, damit ihre fahrzeugtechnischen Kenntnisse immer auf hohem Niveau sind.





für Tag Teilesendungen an insgesamt 1.300 Lieferadressen in ganz Europa. Diese Teileversorgungszentren garantieren, dass alle DAF-Händler und DAF-Servicestützpunkte innerhalb kürzestmöglicher Zeit über die benötigten Teile für jeden DAF verfügen. Ein einzigartiges Hilfsmittel dabei ist das 'Parts Rapido'-System von DAF, mit dem der Händler anhand der Fahrgestellnummer die richtigen Teile für ein bestimmtes Fahrzeug bestellen kann.

One-Stop-Shop

Der DAF-Händler bietet mehr als die Wartung und Instandsetzung von DAF-Lkw. Dank des einzigartigen 'TRP'-Programms von DAF kann der Transportunternehmer seine gesamte Fahrzeugflotte beim DAF-Vertragspartner warten lassen. Nicht nur seinen DAF samt gezogenem Material und Aufbauten, sondern auch Fahrzeuge anderer Hersteller. Dies bietet zahlreiche Vorteile; so werden beispielsweise Zeit und Kosten gespart. Und wer nur eine Anlaufstelle für den gesamten Fahrzeugpark hat, kann sich über ein Stück Arbeit weniger freuen.

Ein beruhigendes Gefühl

Die Mehrzahl der Pannemeldungen, die beim International Truck Service von DAF eingehen, sind auf mangelhafte Wartung zurückzuführen. Ein Grund mehr, einen Wartungs- und Reparaturvertrag (DAF MultiSupport) bei DAF abzuschließen. DAF MultiSupport ist das Synonym für eine umfassende Palette von Wartungs- und Reparaturverträgen, die übrigens in ganz Europa einheitlich gehandhabt werden. Die Stärke von DAF MultiSupport besteht ferner darin, dass alles auf maximale Verfügbarkeit des Fahrzeugs ausgerichtet ist. Zusammen

mit dem Kunden erstellt der DAF-Händler of den optimalen Wartungsplan für das jeweilige Fahrzeug und seinen speziellen Einsatzbereich. Dadurch werden die Betriebskosten so weit wie möglich gesenkt, und der Begriff 'Fahrzeugverfügbarkeit' wird wörtlich genommen. Der Spediteur wählt aus dem Gesamtangebot genau die

'DAF Genuine Parts' werden von DAF entwickelt und geprüft und erfüllen die höchstmöglichen Anforderungen.

Dienstleistungen, die er beim DAF-Händler in Anspruch nehmen möchte. Und er weiß im Voraus, wie hoch seine Kosten sind und was unter dem Strich übrig bleibt.

DAF ITS

In 31 Ländern, 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr

Seit dreiunddreißig Jahren ist der International Truck Service von DAF führend bei der Pannenhilfe. Dieser für DAF-Kunden kostenlose Service wurde oft imitiert, doch nie erreicht. Wenn ein Fahrer den ITS anruft, wird ihm in seiner Sprache weitergeholfen. Und moderne Computer ermöglichen eine blitzschnelle Ermittlung des nächstgelegenen Servicestützpunkts.

Schnelles Handeln gehörte schon immer zu den Stärken des ITS. Logisch, denn je schneller ein Lkw wieder unterwegs ist, umso besser. Denn Zeit ist Geld. Wie schnell der ITS ist, zeigen diese bullet points Zahlen:

- 20% der gestrandeten Lkw sind innerhalb von zwei Stunden wieder auf Achse;
- 70% sind innerhalb von 6 Stunden wieder unterwegs;
- 82% innerhalb von 12 Stunden und 93% innerhalb von 24 Stunden.

Die Unterstützung durch den ITS ist nicht auf den Lkw beschränkt. Eingeschlossen sind auch Auflieger, Aufbau und der Fahrer selbst.

Im Gegensatz zu einigen anderen Markenherstellern hat sich DAF bewusst entschieden, die internationale Pannenhilfe selbst in der Hand zu behalten. DAF-Kunden werden von DAF-Mitarbeitern betreut. Dies ist von unschätzbarem Wert, wenn es um schnelle und gute Unterstützung geht. Denn niemand kennt Organisation und Produkte so gut wie das ITS-Team. Deshalb kann der ITS-Mitarbeiter schneller handeln als jeder andere.

+ 31 40 214 3000

Moderne Computer ermöglichen eine blitzschnelle Ermittlung des nächstgelegenen Servicestützpunkts



Mehr Ladekapazität für DAF CF65

Mit seinem niedrigen Eigengewicht und dem geräumigen Fahrerhaus nimmt der DAF CF65 in seiner Klasse eine ganz besondere Stellung ein. Änderungen am Fahrgestellrahmen haben den 19-t-Verteiler-Lkw jetzt noch leichter gemacht. Der leichteste CF65 wiegt ganze 5.250 Kilogramm und bietet damit eine Brutto-Tragfähigkeit von fast 13,5 Tonnen.

Unter Beibehaltung der hohen Stärke und Dauerhaftigkeit wurde das Fahrgestell des DAF CF65 optimiert. Dabei wurden auch Änderungen am Layout vorgenommen. Das Ergebnis ist eine weitere Reduzierung der Eigenmasse – je nach Ausführung – um 100 bis 125 Kilogramm. Dies kommt direkt der Nutzlast zugute.

Weil verschiedene Komponenten jetzt zwischen den Fahrgestellträgern angeordnet sind, entsteht mehr Freiraum an der Außenseite des Fahrgestells. Dies erleichtert den Aufbau der Karosserie und bietet beispielsweise Platz für ein zusätzliches Werkzeugfach oder für Kipper- oder Ladekranteile.

Hohe Ladekapazität

DAF liefert den CF65 als 4x2-Lkw-Fahrgestell mit einem technischen Gesamtgewicht von 19 Tonnen und Zuggesamtgewichten bis 32 Tonnen. Das Eigengewicht liegt je nach Ausführung zwischen 5.250 und 5.800 Kilogramm, woraus sich eine Brutto-Tragfähigkeit von etwa 13 bis 13,5 Tonnen ergibt. Vorne und hinten werden Komfort-Parabelfedern eingesetzt, und die Hinterachse ist als Option auch mit der ECAS-Luftfederung von DAF lieferbar. So kann das Fahrgestell zum optimalen Be- und Entladen an Laderampen schnell angehoben und gesenkt werden.

5,9-Liter-PACCAR-Motor

Für den Antrieb des DAF CF65 sorgt der 5,9-Liter-Sechszylinder-PACCAR-Motor mit Common-Rail-Einspritzung. Er wird in den Leistungsstufen 136 kW (185 PS), 162 kW (220 PS) und 184 kW (250 PS) angeboten. Je nach Ausführung wird ein 6- oder 9-Gang-Handschatgetriebe eingebaut; gegen Aufpreis ist für Sonderfahrzeuge, z.B. bei der Stadtreinigung oder Feuerwehr, ein vollautomatisches Allison-Getriebe lieferbar.

Optimale Fahreigenschaften

Besonders große Aufmerksamkeit wurde bis ins kleinste Detail der Feinabstimmung von Fahrgestellentwurf, Lenkung, Bremsen, Federung und Achsaufhängung gewidmet. Dadurch glänzt der DAF CF65 mit optimalen Fahreigenschaften, ruhigem Lenkverhalten und einer hervorragenden Manövrierbarkeit. DAF setzt rundherum belüftete Scheibenbremsen ein.

Geräumige Fahrerhäuser

Allein schon durch die geräumigen Fahrerhäuser und den hohen Fahrerkomfort nimmt der DAF CF65 eine besondere Stellung in seiner Klasse ein. Zur Wahl stehen ein Normalfahrerhaus, ein Fernfahrerhaus und das besonders geräumige Space Cab mit zwei Schlafliegen und

1,85 Meter Stehhöhe auf dem Motortunnel. Das ansprechende Design der cockpitartigen Armaturentafel, der Einsatz hochwertiger, leicht sauber zu haltender Materialien und die hohe Verarbeitungsqualität verleihen dem Interieur des CF65 den Komfort und die Ausstrahlung eines Pkw der gehobenen Klasse.

Zwölf Radstände

Der DAF CF65 ist mit zwölf Radständen lieferbar; dadurch sind Aufbauhöhen von 3,80 bis 9,40 Meter möglich. Mit seiner hohen Ladekapazität und den zahlreichen Möglichkeiten in Bezug auf Fahrerhausvarianten, Getriebeversionen und Motorleistungsstufen ist der DAF CF65 geradezu prädestiniert für eine Vielzahl von Verteileraufgaben, sowohl regional als auch überregional, für den Blumen- oder Getränketransport und als Autotransporter oder Reinigungsfahrzeug.



**Geräumiges Fahrerhaus
und niedriges Eigengewicht**



Transport Van Egdom befördert



Draußen herrscht ein Mix aus Regen und Schneematsch, als ein schwerer, dreiachsiger DAF XF mit Tieflader auf das Gelände von Transport Van Egdom auffährt. „Das ging schnell“, stellt Firmeninhaber Paul Van Egdom von seinem vollen Schreibtisch aus fest. „Gesternabend stand er noch in Rouen.“ Das Fahrzeug kommt aus Südspanien zurück, wo eine fast 80 Tonnen schwere Druckerpresse ausgeliefert wurde.



Paul Van Egdom hat das Transportunternehmen 1977 zusammen mit seiner Frau gegründet, daher auch der Name 'Van Egdom-Mariën' auf vielen der Fahrzeuge und am Firmengebäude.

Von 11 bis 320 Tonnen

Transport Van Egdom hat seinen Sitz im belgischen Heist-op-den-Berg zwischen Antwerpen und Brüssel. Eine Region mit viel Industrie und somit ein ausgezeichnete Standort für ein Unternehmen, das sich auf

bis zu 320 Tonnen.



Schwerlasttransporte und Hebearbeiten spezialisiert hat. Doch das ist nicht alles. "Im Prinzip können wir alles bis 320 Tonnen Fahrzeugesamtgewicht befördern", sagt Paul Van Egdome.

Das breite Servicespektrum ist auch an der Fahrzeugflotte zu erkennen, die mehrheitlich aus DAFs besteht: vom leichten LF für den Verteilerverkehr bis zum schwersten Vierachser, einer 8x4 XF-Sattelzugmaschine mit 530-PS-Motor. Dazwischen verschiedene CF-Fahrzeuge in zahlreichen Ausführungen und Achskonfigurationen, häufig mit einem Kran ausgestattet. Van Egdome verfügt auch über eine eigene Flotte von Begleitfahrzeugen, die bei Transporten von mehr als 3,50 Meter Breite eingesetzt werden.

Hochgeschwindigkeitsstrecke

Haupttätigkeit ist aber, wie gesagt, der Schwerlasttransport. Damit hat sich Van

Egdome seit der Übernahme eines auf diese Transportart spezialisierten Unternehmens im Jahr 1985 einen Namen gemacht. Die Aufträge, die Van Egdome ausführt, bestätigen dies. Der zweifellos spektakulärste Auftrag, den das Unternehmen je bekam, war die Beförderung von 291 Trägern für den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen dem belgischen Lüttich und dem deutschen Aachen. Einige dieser Träger sind 44 Meter lang und wiegen rund 220 Tonnen. Daraus ergibt sich für die gesamte, 60 Meter lange Fahrzeugkombination ein Zuggewicht von rund 320 Tonnen! In der bergigen Landschaft rund um Lüttich kommt dabei sogar der bärenstarke 8x4 XF mit seinen 530 PS gelegentlich außer Atem. Dann muss ein 480 PS starker XF als Schiebefahrzeug eingesetzt werden. Und auch dann wird manchmal kaum Schrittempo erzielt.

Vertrauen

Während Paul Van Egdome immer mehr Fotos von verschiedenen Husarenstücken seines Unternehmens vorlegt (Lokomotiven, Industriekessel, Schiffe und komplette Häuser), verrät er sein Erfolgsrezept. "Zuerst müssen Sie das Vertrauen des Kunden gewinnen", sagt er. "Der Kunde hat ein Problem, z.B. das Errichten einer Brücke irgendwo in freier Landschaft, und das müssen Sie lösen. Das Vertrauen, das



Transport Van Egdome und DAF

Die Geschäftsbeziehung zwischen DAF und Transport Van Egdome besteht seit 1978 und hat sich in all den Jahren stetig weiterentwickelt. "Wir haben eine sehr enge Beziehung zu unserem DAF-Vertragspartner, der Werkstatt Peeters in Herentals", so Paul Van Egdome. "In unserer Branche sind Zuverlässigkeit und Service von größter Bedeutung, und das finde ich auch bei unserem DAF-Partner: guten Service und kurze Wege. Seine und unsere Mentalität sind identisch: 'Wir lösen Ihr Problem.' Und wenn er mal nicht gleich eine Antwort auf unsere Frage weiß, ruft er das Werk in Eindhoven an. Ich kenne keinen anderen Nutzfahrzeughersteller, bei dem die Wege zwischen Kunde und Werk so kurz sind."

"Ich kenne keinen anderen Nutzfahrzeughersteller, bei dem die Wege zwischen Kunde und Werk so kurz sind."





DAF in Belgien

DAF nimmt auf dem belgischen Markt eine herausragende Stellung ein; Im schweren Segment (8.000 Neuzulassungen im Jahr 2004) liegt der niederländische Hersteller mit einem Marktanteil von 20% auf Platz zwei. Beliebte vor allem der XF in den Ausführungen 380 und 430 PS. Rund die Hälfte aller in Belgien verkauften DAFs über 15 Tonnen entfällt auf diese Modelle. In der leichten Gewichtsklasse (<15 Tonnen, ca. 1.800 Neuzulassungen pro Jahr) nimmt DAF mit 13,5% den dritten Platz ein.

Die auffällige Zentrale von DAF Trucks Belgien befindet sich in Temse an der E17, einer wichtigen Transportroute zwischen Antwerpen und Gent. Hier arbeiten 25 Personen plus etwa zehn Mitarbeiter von PACCAR Financial Belgium.

DAF Belgien hat ein ausgedehntes Vertragspartnernetz aus 16 Verkaufshändlern und 26 Servicestützpunkten. Die hohe Zahl der Servicewerkstätten erklärt sich aus der strategischen Lage des Landes. Belgien ist ein wichtiges Durchgangsland von Nord- nach Südeuropa mit intensivem Lkw-Verkehr. Viele Vertragspartner sind schon sehr lange mit DAF verbunden. Vierzig bis fünfzig Jahre Zugehörigkeit zu DAF sind keine Ausnahme.

Der zweifellos spektakulärste Auftrag, den das Unternehmen je bekam, war die Beförderung von 291 Trägern für den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen dem belgischen Lüttich und dem deutschen Aachen.

uns der Kunde entgegenbringt, beruht erstens auf unserer nüchternen Arbeitsweise und zweitens auf unserer langjährigen Erfahrung. Wir nehmen dem Kunden sozusagen eine Sorge ab."

Organisation und Planung

Der Transport überdimensionierter Frachten erfordert viel Organisation und Planung. Mit einem Großauftrag sind durchschnittlich vier Leute beschäftigt. Zuerst wird untersucht, ob der Zielort überhaupt erreichbar ist. Ist dies der Fall, beginnt die eigentliche Planung. Dazu gehört die genaue Festlegung der Route, das Beantragen von Genehmigungen bei den zuständigen Instanzen und Absprachen mit der Straßenmeisterei über das Entfernen von Hindernissen wie Verkehrsschildern und Leitplanken (falls erforderlich). "Der Transport über die Straße ist immer noch die effizienteste Art, schwere Frachten punktgenau ans Ziel zu bringen", meint Paul Van Egdom. "Straßenmeistereien und Behörden versuchen immer öfter, Schwertransporte aufs Wasser zu verlegen. Das ist ihrer Ansicht nach effizienter. Manchmal stimmt das, aber genauso oft auch nicht. Denn selten liegen Anfang und Ende einer Strecke am Wasser. Also müs-

sen Sie erst über die Straße ans Wasser und dann wieder vom Wasser über die Straße an den Zielort. Das ist viel umständlicher. Denken Sie nur an die zusätzlichen Hebevorgänge."

Vierzig Achsen

"Wenn Sie dieses Geschäft einmal kennen, sind Sie ständig auf der Suche nach besseren Lösungen für Ihre Kunden", weiß Paul Van Egdom. "Hinzu kommt, dass die Entwicklungen immer schneller werden. Als wir mit dem Schwertransport anfangen, dachten wir, mehr als 100 Tonnen könnten wir nie über die Straße befördern. Und heute ist ein 220 Tonnen schwerer Balken fast schon normal. Vor gar nicht so langer Zeit galten zehn Achsen mehr oder weniger als Maximum. Und heute sind Fahrzeugkombinationen mit vierzig Achsen keine Seltenheit." Paul Van Egdom ist der Prototyp eines praktisch denkenden Unternehmers: kurze Wege, wenig Worte und enger Kontakt zu den täglichen Arbeitsprozessen. Da ist es nur konsequent, dass auch das Haus der Familie van Egdom auf dem Firmengelände steht. "Im Haus wohnt meine Frau, ich wohne eigentlich im Büro", meint dazu Paul van Egdom und lacht.



DAF Trucks nimmt hochmodernes Gebäude für Geräuschmessungen in Gebrauch



Oben: Rechts die Fahrtwindsimulation, in der Mitte das getestete Fahrzeug und dahinter die Wasserbremse, die den Antriebsstrang während des Versuchs so belastet, als ob der Lkw auf der Straße unterwegs wäre. Im Vordergrund zwei hochempfindliche Mikrophone.

Das Technical Center von DAF in Eindhoven hat im April ein völlig neues, hochmodernes Gebäude für Geräuschmessungen in Gebrauch genommen, das in der Lkw-Industrie absolut einzigartig ist.



Auf seinem Testgelände verfügt DAF schon lange über Einrichtungen zum Messen der Vorbeifahrgeräusche von Lkw. Was fehlte, war ein Zentrum, in dem das gesamte Spektrum der

Geräuschmessungen nach dem neuesten Stand der Technik abgedeckt wird. So entstand auf dem Gelände der DAF-Zentrale in Eindhoven in unmittelbarer Nähe der Abteilung Motorenentwicklung und des DAF-Motorlabors ein ultramodernes Gebäude für Geräuschmessungen aller Art.

Neue Anforderungen

Ab 2007 gelten in Europa neue Anforderungen an das Vorbeifahrgeräusch und auch in Bezug auf Geräuschspitzen wird mit schärferen Bestimmungen gerechnet. Die künftigen europäischen Emissionsnormen (Euro 4 und Euro 5) haben ebenfalls Folgen für das Motorengeräusch, u.a. weil zur Erfüllung dieser Normen neue Abgassysteme entwickelt werden. Außerdem arbeitet DAF weiter an einer Erhöhung des Fahrerkomforts, wo

Geräusche und deren Reduzierung natürlich auch eine wichtige Rolle spielen.

Vier verschiedene Bereiche

Das neue Gebäude gliedert sich in vier Bereiche. Im ersten Bereich werden die Versuche vorbereitet und Hilfsmittel für die Prüfstände gelagert. Außerdem befindet sich dort eine kleine Werkstatt. Im technischen Bereich sind u.a. die Heiz- und Lüftungsanlagen sowie eine Anlage zur Fahrtwindsimulation untergebracht. Diese kann pro Stunde rund 45.000 Kubikmeter Luft bewegen und ermöglicht die Simulation von Geschwindigkeiten bis zu 40 Stundenkilometern. Vom Kontrollbereich aus werden die Geräuschmessungen gesteuert, und im Testbereich werden die eigentlichen Versuche durchgeführt. Zur Simulation praxisnaher Fahrbedingungen gibt es im Testbereich eine Wasserbremse, die den Antriebsstrang während des Versuchs so belastet, als ob der Lkw auf der Straße unterwegs wäre. Für die Kühlung dieser Wasserbremse und einer etwaigen externen Motorkühlung wurde ein 21.000 Liter fassendes Wasserbecken angelegt.

Der Bodenbelag im Testbereich ist ein spezieller ISO-Asphalt, der genau die gleichen Spezifikationen hat wie der Belag auf dem Geräuschmessplatz des DAF-Testgeländes. So können die Messergebnisse verglichen werden. Auffallend ist auch die Wandverkleidung aus nicht brennbaren, aus mehreren Schichten aufgebauten Paneelen. Dadurch wird jedes Geräusch sofort absorbiert, so dass Messungen allerhöchster Qualität möglich sind.

Um Nebengeräusche auszuschließen, sind die Betonmauern des Gebäudes fast 20 Zentimeter dick. Und die Türen zum Testbereich wiegen jeweils gut eine Tonne. Alle mechanischen Anlagen im Gebäude (Kühlung, Heizung und Lüftung) sind soweit möglich geräuscharm ausgeführt.

In dem neuen Messgebäude können alle Arten von Geräuschmessungen vorgenommen werden, die bei der Entwicklung von Lkw wichtig sind, sowohl im Innern des Fahrerhauses als auch nach außen.

**DAF Endurance
Used Trucks**

www.dafusedtrucks.com



Sondertransport

Im Februar dieses Jahres bekam die kanadische Spedition Minty's Moving einen ganz besonderen Umzugsauftrag: Ein Getreidesilo sollte über eine Entfernung von dreißig Kilometern befördert werden. Nicht irgendein Getreidesilo, sondern ein 50 Meter hoher und 280 Tonnen schwerer Koloss.

Die Witterungsverhältnisse (tiefster Winter) und das bergige Gelände machten es dem auf

Sondertransporte spezialisierten Unternehmen nicht gerade leichter. Das Silo wurde auf einen Tieflader mit 84 Rädern geladen. Als Zugmaschine diente ein Kenworth T800 mit 425 PS starkem Caterpillar-Motor. Zwei Kenworth T900 wurden eingesetzt, um die Kombination anzuschleichen, wenn es bergauf, und abzubremsen, wenn es bergab ging.

Kenworth-Werk 'Assembly Plant of the Year'

Vor kurzem erhielt das Kenworth-Werk in Renton, Washington, den 'Assembly Plant of the Year Award'. Diese Auszeichnung für das 'Montagewerk des Jahres' wurde erstmals von der führenden amerikanischen Zeitschrift 'Assembly Magazine' verliehen und von Doug Baugh, Plant Manager von Kenworth in Renton, und Joe Zitzelberger, Kenworth-Direktor für Produktionsentwicklung, entgegengenommen.

"Die Kenworth Truck Company freut sich sehr über diese nationale Auszeichnung des Kenworth-Werks in Renton durch Assembly Magazine", so Tony McQuary, Assistant General Manager for Operations. "Qualität, Stolz und Technologie finden sich in jedem Kenworth, der in Renton vom Band rollt, und unsere Fahrzeuge sind in der Branche für ihre Zuverlässigkeit, Qualität und hohen Restwerte bekannt." Aus allen Unternehmen, die in den USA Produkte montieren, wurden einige ausgewählt und nominiert. Diese wurden von externen Fachleuten und von der Redaktion der Zeitschrift bewertet. "Wir wollten Unternehmen ins Rampenlicht stellen, die ihre Erzeugnisse in den USA montieren", so Austin Weber, Chefredakteur von Assembly Magazine. "Unser Ziel war es, ein Unternehmen zu finden, das auf dem neuesten Stand der Technik ist und Word-Class-Prozesse zur Kostensenkung, Produktivitätssteigerung, Verkürzung von Entwicklungszeiten und Verbesserung der Produktqualität anwendet. Das Kenworth-Werk in

Renton ist dafür eine Paradebeispiel. "Das Kenworth-Werk in Renton wurde 1993 eröffnet und produzierte seitdem 85.000 Nutzfahrzeuge. Gebaut werden die Kenworth-Typen T600, T800, W900, C500 und 953.

Von links nach rechts: Austin Webber, Chefredakteur Assembly Magazine; Doug Baugh, Plant Manager Kenworth Renton; Joe Zitzelberger, Produktionsentwicklung Kenworth



600 neue Kenworth-Lkw für Stevens Transport

Als eines der größten amerikanischen Unternehmen für Kühl- und Tiefkühltransporte dieses Jahr neue Fahrzeuge bestellen musste, war die Wahl nicht schwer. Sie fiel auf den modernisierten Kenworth T2000.

Seit neun Jahren schon fahren Kenworth T2000 für Stevens Transport kreuz und quer durch die USA. Und in diesem Jahr werden gleich 600 neue T2000 den Dienst bei dem in Dallas ansässigen Fuhrunternehmen antreten: zwei Drittel als Ersatz für bestehende Fahrzeuge, der Rest zur Erweiterung des Fuhrparks. Insgesamt wird Stevens dann über rund 1.500 Kenworth T2000 und damit über die größte Flotte dieses Typs in den USA verfügen.

"Seit der T2000 1996 eingeführt wurde, gehören wir zu den zufriedenen Kunden", berichtet Jim Martin von Stevens Transport. "Das Fahrzeug hat eine ganz besondere Ausstrahlung, die zu dem Bild passt, das wir als Unternehmen nach außen vermitteln wollen. Außerdem ist der Restwert des T2000 sehr hoch." Weitere Verbesserungen am Kenworth für das neue Modelljahr haben noch geringere Wartungskosten, noch mehr Fahrerkomfort und einen noch geringeren Kraftstoffverbrauch zur Folge. "So senkt der neue, dreigeteilte Stoßfänger die Reparaturkosten", sagt Martin. "Wenn er beschädigt ist, muss nur ein Segment ausgetauscht werden." Stevens Transport weiß den T2000 auch wegen seines hohen Fahrerkomforts zu schätzen. Gute Fahrer zu finden und zu halten, wird durch den Kenworth ein Stück einfacher.

Neue Auszeichnung für Mark Pigott

Das führende US-Finanzmagazin Institutional Investor veröffentlichte Anfang des Jahres eine Liste der besten amerikanischen Topmanager in den einzelnen Wirtschaftssektoren. Mark Pigott, Chairman und Chief Executive Officer von PACCAR, schaffte es im Sektor 'Industrie' unter die ersten drei.

In einer Umfrage hatte Institutional Investor Portefeuille-Manager und Aktienanalysten gebeten, die besten Topmanager aus dem Wirtschaftssektor zu benennen, den sie das ganze Jahr über analysieren. "Es ist eine große Ehre, sich in einer Gesellschaft mit Jim Farrell von Illinois Tool Works und Sandy Cutler von Eaton zu finden", so Pigott. "Diese Auszeichnung spiegelt das Engagement von 20.500 qualifizierten PACCAR-Mitarbeitern wider, die Tag für Tag phantastische Produkte und Dienstleistungen an PACCAR-Händler und Endverbraucher liefern. Das Unternehmen feiert 2005 sein hundertjähriges Bestehen und freut sich über diese Anerkennung für seine führende Position in puncto Qualität und Technologie und seine hohe Anlegerrendite."

Noch viel Unsicherheit über Einführung des digitalen Fahrtenschreibers

Offiziell sollten ab 5. August 2005 alle in der EU neu zugelassenen Lkw ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und alle Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen (einschließlich Fahrer) mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgestattet sein. Da die Vorbereitungen aber noch längst nicht in allen EU-Ländern abgeschlossen sind, wird die Einführung wohl ein weiteres Mal verschoben. Entsprechend groß ist die Unsicherheit in der Transportbranche.



Am 13. April hat das europäische Parlament den Vorschlag angenommen, die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers um ein weiteres Jahr auf den 5. August 2006 zu verschieben. Die europäische Kommission hatte sich zuvor gegen den Vorschlag ausgesprochen. Jetzt ist der Ministerrat am Zuge. Erwartet wird, dass er Mitte Juni über die Aufschiebung entscheidet. Bis dahin ist der Beschluss des Parlaments also nicht wirksam.

Mehr und bessere Informationen

Der Fahrtenschreiber wurde Anfang der siebziger Jahre zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr eingeführt. Die Aufzeichnung von Fahr- und Ruhezeiten sowie Geschwindigkeiten ermöglichte einen besseren Einblick in die Leistungen von Lkw und Fahrer. Doch die Zeit der Papierscheibe im Fahrtenschreiber wird bald vorbei sein. Sie wird von neuen digitalen Techniken abgelöst, die mehr und bessere Informationen liefern und Missbrauch erschweren.

Viele zusätzliche Möglichkeiten

Der digitale Fahrtenschreiber ist ein komplettes, nicht manipulierbares und die Sicherheit erhöhendes Instrument mit zahlreichen Aufzeichnungsfunktionen. Nicht nur die Fahr- und Ruhezeiten von Fahrer und Beifahrer werden erfasst, sondern auch Geschwindigkeit, Motordrehzahl und zurückgelegte Entfernung. Der digitale Fahrtenschreiber speichert alle Fahrzeugdaten der letzten 365 Tage. Nicht nur die Daten der speziellen personengebundenen Fahrerkarte, sondern auch Bedienungsfehler und Manipulationsversuche. Die Fahrerkarte hat eine Kapazität von 28

Tagen. Innerhalb dieses Zeitraums müssen die Daten mindestens einmal in das Zentralsystem des Spediteurs übertragen werden. Wann dies erfolgt, ist von Land zu Land unterschiedlich. Maßgeblich sind die nationalen Gesetze. Die gesammelten Daten werden übersichtlich aufbereitet, so dass beispielsweise auf einen Blick erkennbar ist, ob die Geschwindigkeit überschritten wurde. Der digitale Fahrtenschreiber verfügt über einen integrierten Drucker, so dass die Daten ggf. auch im Fahrerhaus ausgedruckt werden können.

Leichte Bedienung

In vom Fahrtenschreiberlieferanten angebotenen Schulungen können Fahrer, Arbeitgeber und Werkstattpersonal den Umgang mit dem neuen Instrument lernen.

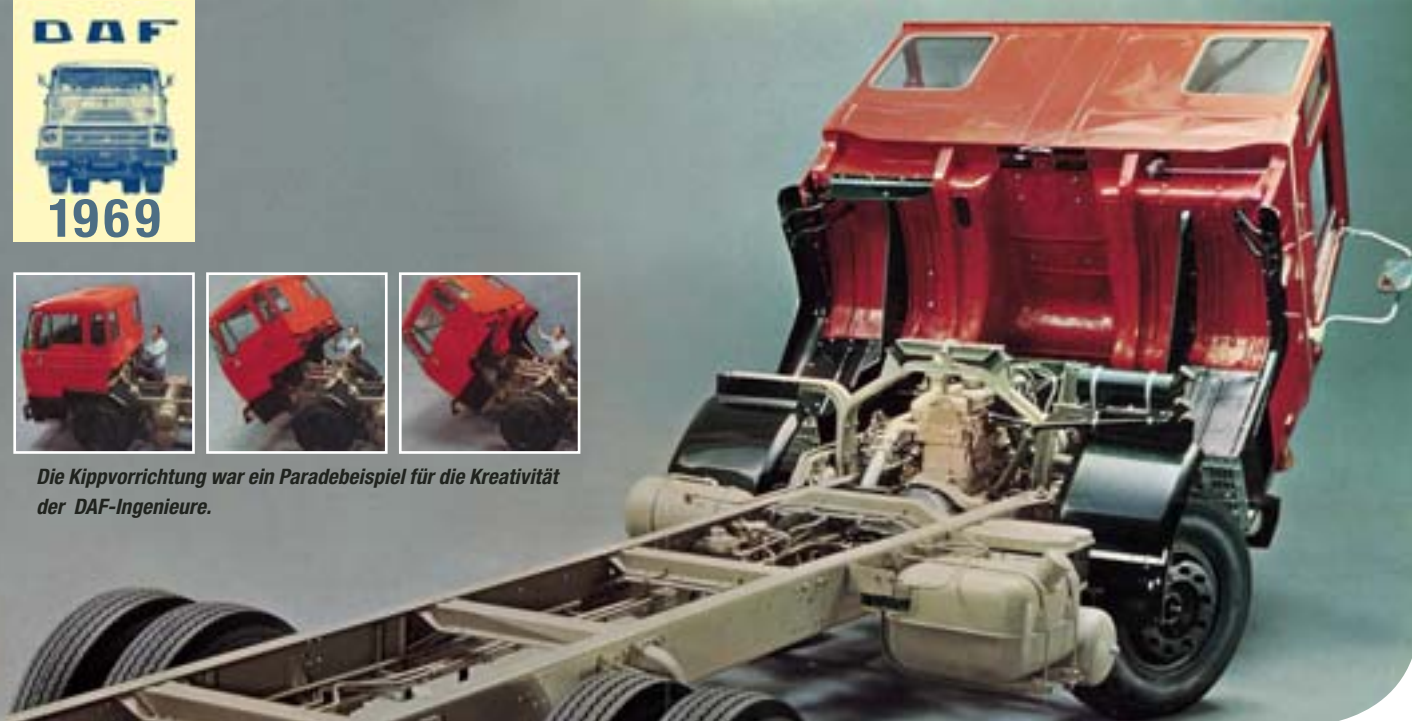
Im Arbeitsalltag des Fahrers wird sich wenig ändern. Statt Diagrammscheibe hat er dann eine Chipkarte, und der Fahrtenschreiber lässt sich so leicht bedienen wie ein durchschnittliches Autoradio. Für den Arbeitgeber sind die Veränderungen größer. Der Gesetzgeber verlangt nämlich, dass alle relevanten Daten digital gespeichert werden. Das erfordert – außer der erwähnten Schulung – Investitionen in Hard- und Software und möglicherweise Anpassungen in der Organisation. Diese Investitionen haben aber auch Vorteile: Die Daten, die der Arbeitgeber erhält, machen sein Fuhrparkmanagement transparenter. Sie stehen unmittelbar nach der Fahrt zur Verfügung und können zur Verbesserung von Effizienz, Produktivität und Kundenzufriedenheit genutzt werden.



- **Analoge Fahrtenschreiber in bestehenden Lkw müssen nicht durch digitale ersetzt werden. Ausgenommen sind allerdings Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 1996 zugelassen wurden und deren Fahrtenschreiber wegen eines Defekts ausgetauscht werden muss.**
- **Die fahrergebundene Chipkarte muss persönlich bei der verantwortlichen Instanz abgeholt werden. Sie ist fünf Jahre gültig.**
- **Eventuelle Fahrzeugkontrollen während der Fahrt werden im Fahrtenschreiber und auf der Fahrerkarte gespeichert.**
- **Der digitale Fahrtenschreiber und die gesamte Anlage (einschließlich Sensoren, Verkabelung usw.) müssen alle zwei Jahre in einer zertifizierten Werkstatt überprüft werden.**



Die Kippvorrichtung war ein Paradebeispiel für die Kreativität der DAF-Ingenieure.



Eine neue Generation mittelschwerer Nutzfahrzeuge

Mitte der sechziger Jahre konnte DAF auf rund fünfzehn Jahre Erfahrung im Nutzfahrzeugbau zurückblicken. Man hatte schon ein paar neue Modelle und Motoren eingeführt, doch in der mittelschweren Fahrzeugklasse hatte sich im Grunde wenig verändert. So beschloss DAF 1966, eine neue Generation mittelschwerer Lkw zu entwickeln. Wichtigste Innovation war das Kippfahrerhaus.

1962 hatte DAF mit der Einführung der Baureihe 2600 seinem Ruf als Trendsetter alle Ehre gemacht; der DAF 2600 wurde ein internationaler Erfolg. Der im November 1969 vorgestellten mittelschweren Baureihe sollte es ähnlich ergehen. Der F 1600, F 1800, F 2000 und F 2200 strotzten nur so von Neuentwicklungen, und das Publikum auf der Amsterdamer Nutzfahrzeug-RAI 1970 war begeistert.

Kippbares Fahrerhaus

Die neue Lkw-Reihe war in Dutzenden von Ausführungen lieferbar: von der 2x4-Sattelzugmaschine bis zum 6x4-Lkw für den Einsatz als Kipper oder Betonmischer, in unterschiedlichen Fahrerhauslängen und mit vielen verschiedenen Motoren vom 138 PS starken DF 615 bis hin zum 218 PS leistenden DU 825 mit Turbolader. Anfangs war sogar noch ein Benziner lieferbar. Das Auffälligste an der neuen mittelschweren Fahrzeugreihe von DAF war aber das kippbare Fahrerhaus, das für eine optimale Zugänglichkeit des Motors sorgte. Die Kippvorrichtung war ein Paradebeispiel für die Kreativität der DAF-Ingenieure: Drehstäbe an den Gelenkpunkten bewirkten eine Aufwärtsspannung, so dass sich das Fahrerhaus – nach dem Lösen der Sicherung – mit einer Hand nach vorn kippen ließ.

Fahrer

Das neue Fahrerhaus hatte ein sehr modernes Aussehen; die Designmerkmale des erfolgreichen 2600 waren unverkennbar.



DAF hatte damals schon einen Namen in punkto Fahrerkomfort, der durch die neue Baureihe noch gestärkt wurde. Der Einstieg des neuen Fahrerhauses lag vor der Vorderachse (und war entsprechend niedrig), und die großen Türen ließen sich sehr weit öffnen. Durch die 2,8 m² große Scheibenfläche hatte der Fahrer eine ausgezeichnete Sicht. Auch der



Innenausstattung hatte man große Aufmerksamkeit gewidmet: Die Sitze waren bequem, und durch den weit hinten angeordneten Motor war der Geräuschpegel im Fahrerhaus niedrig.

Andere Produktionsmethode

Die neue Fahrzeugreihe war für DAF zugleich der Beginn einer neuen Produktionsmethode. Bisher waren die Fahrgestelle von DAF-Lkw geschweißt und anschließend in einer speziellen Wendevorrichtung gerichtet worden, um Verkrümmungen infolge von Wärmespannungen wieder aufzuheben. Eine zeitraubende Arbeit, für die man entsprechend qualifizierte Arbeitskräfte brauchte. Die neuen Fahrgestelle wurden genietet. Dadurch reduzierte sich die durchschnittliche Produktionszeit für einen Fahrgestellrahmen von 7,5 auf 1,5 Mannstunden, und auch die Produktionskosten sanken enorm.

Lange Laufbahn

Die neue mittelschwere Fahrzeugreihe von DAF erwies sich als sehr erfolgreich und festigte DAFs Ruf als Hersteller zuverlässiger, viel Komfort bietender und sparsamer Lkw. Und während das Fahrzeugkonzept im Lauf der Jahre den Marktentwicklungen folgte, wurde das Fahrerhaus – von einigen optischen Details abgesehen – bis 1992 in nahezu unveränderter Form gebaut. Ein Beweis, dass das DAF-Entwurfsteam in den sechziger Jahren gute Arbeit geleistet hat.



Wir haben das Problem für Sie gelöst

Wozu bei der Suche nach vielen verschiedenen Lieferanten für Anhänger-, Aufbau- und Werkstattteile Ihre Nerven strapazieren, wenn Sie alle Teile von einem einzigen Anbieter beziehen können?

Das TRP-Programm umfasst eine riesige Palette von hochwertigen Teilen zu günstigen Preisen.

Sie brauchen also nicht weit zu gehen, um die passenden Teile zu finden. Dadurch sparen Sie Zeit und Geld.

Ihr örtlicher DAF-Händler informiert Sie gerne über das TRP-Angebot.

***TRP - Teile für
Anhänger/Auflieger,
Aufbauten und Werkstatt***



Truck & Trailer Parts

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.

