

PACCARWORLD

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

Nummer 2, 2005

DAF XF105 Der neue Maßstab



DAF

A PACCAR COMPANY



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

„Der ZF-Intarder ist eine Investition,
die sich für mich auszahlt. In puncto
Wirtschaftlichkeit sprechen reduzierte
Ausgaben für Service und Sprit sowie
verkürzte Fahrzeiten eine klare Sprache.“
Jan de Rooy, Geschäftsführer

4	DAF Nachrichten
6	Der XF105 setzt neue Maßstäbe
11	„Komfort und optimale Raumnutzung.“
12	Investition in Effizienz
15	Mehr DAF-Neuigkeiten auf der European Road Transport Show 2005 im RAI
16	PACCAR MX-Motor ausführlich im täglichen Einsatz getestet
18	Erstklassige Lkws von einem Weltklasseunternehmen
20	Service Rapido 2.0. Die nächste Generation eines optimalen Service
22	Eindrucksvolle Bauwerke für eine bessere Infrastruktur
25	Verfügbarkeit von AdBlue nimmt rasch zu
26	DAF-Pionier auf der anderen Seite der Welt
29	PACCAR World
30	Die ersten Lkw-Motoren von DAF

Driven by quality

Im ersten Quartal 2006 beginnt die Produktion des XF105, des neuen Flaggschiffs von DAF für den internationalen Transport – ein neuer Meilenstein für Spediteure und Fahrer. Ein Lkw, auf den wir bei DAF ganz besonders stolz sind, denn er setzt neue Maßstäbe bei Qualität, Effizienz und Leistung sowie bei Innendesign, Komfort, Ergonomie und Fahreigenschaften.

Wir freuen uns, dem Markt einen so großartigen neuen Lkw präsentieren zu können und sind stolz auf unsere engagierten Fachleute, die die Entwicklung des XF105 in unserem Unternehmen möglich gemacht haben. Damit meine ich nicht nur die Kollegen in den Entwicklungsabteilungen oder die Produktplaner im Marketing, sondern auch die Mitarbeiter in den zahlreichen Supportabteilungen, im Einkauf und in der Produktion, von den Produktionstechnikern bin hin zu den Fachkräften am Fließband. Auch die Zulieferer haben einen wichtigen Beitrag geleistet, und viele von ihnen waren bereits zu einem frühen Zeitpunkt an der Entwicklung des XF105 beteiligt. Bei DAF beginnt die Produktentwicklung jedoch traditionell bei den Kunden. Sie versorgen uns mit wertvollen Informationen, die Sie beim täglichen Einsatz der Fahrzeuge sammeln. Diese Ideen und Wünsche vereint DAF sorgfältig in einem Anforderungsprogramm und kann so immer wieder Fahrzeuge entwickeln, die den Anforderungen des Markts optimal gerecht werden. Der neue XF105 ist der neueste Beweis. Auch während der Testphase spielen unsere Kunden eine wichtige Rolle. Neben den umfangreichen Testprogrammen in unseren Testzentren, auf unseren Teststrecken und auf der Straße werden unsere Entwicklungsprogramme grundsätzlich durch von Kunden ausgeführte Feldversuche abgerundet. So stellen wir sicher, dass von Anfang an nur die bestmögliche Qualität auf den Markt kommt. Daher wurde der neue XF105 im vergangenen Jahr umfangreichen Tests unterzogen: Bei fast dreißig Transportunternehmen in verschiedenen europäischen Ländern kam er auf täglichen Fahrten zum Einsatz.

Bei der Präsentation eines so großartigen Fahrzeugs wie dem DAF XF105 ist es das Mindeste, was wir tun können, allen an dieser Entwicklung Beteiligten unseren Dank auszusprechen: Unseren Mitarbeitern, unseren Zulieferern und ihren Mitarbeitern sowie allen Kunden und Fahrern, die direkt oder indirekt zur Entwicklung des DAF XF105 beigetragen haben. Nur durch das Engagement, die Bemühungen und das Qualitätsbewusstsein dieser Menschen können wir unserem neuen Motto gerecht werden: **driven by quality.**



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



DAF Frankfurt nimmt den Betrieb auf

DAF baut sein Händlernetz in Europa kontinuierlich aus. Ein wichtiges Beispiel hierfür ist die DAF Frankfurt GmbH, die im zweiten Quartal 2005 gegründet wurde. Wie die Händler in Prag, London Heathrow und Budapest, so ist auch die DAF Frankfurt GmbH ein hundertprozentiges Unternehmen der DAF-Gruppe.

Alle Verkaufsaktivitäten finden momentan nach wie vor in einem Übergangsgebäude statt, doch kürzlich wurde auf einem über 16.000 m² großen Grundstück, das strategisch günstig an der wichtigen A 667 liegt, mit dem Bau eines neuen, modernen Gebäudes begonnen. Dieses Gebäude wird eine Gesamtfläche von 2.757 m² aufweisen, wovon 1.764 m² auf die hochmoderne Werkstatt mit sieben Eingängen entfallen. Außerdem ist eine 29 Meter lange Pkw- und Lkw-Waschstraße mit Hochdruckreinigungsanlage geplant. Der Wartebereich für Kunden und Fahrer, der mit Duschen, Toiletten, Getränkeautomaten, TV- und Internetanschluss usw. ausgestattet sein wird, ermöglicht einen Blick auf die Werkstatt. Natürlich kommt auch der Umweltschutz nicht zu kurz. So werden beispielsweise bestimmte Böden mit einer 6 Millimeter dicken, flüssigkeitsundurchlässigen Schicht überzogen, um zu vermeiden, dass schädliche Substanzen in das Grundwasser gelangen.

Die Inbetriebnahme des neuen Gebäudes ist für das zweite Quartal 2006 geplant.



50 CFs für Borusan Logistics

Von DAF Trucks in Eindhoven wurden Mitte Juni die ersten zehn von insgesamt 50 CF85 an das türkische Unternehmen Borusan Logistics ausgeliefert. Die Fahrzeuge wurden von DAF-Mitarbeitern und DAFs türkischem Partner Tirsan an Borusan-Fahrer übergeben.

Borusan Logistics gehört zur Borusan Holding, der Muttergesellschaft von insgesamt 22 Tochterunternehmen, in denen über 3.500 Mitarbeiter beschäftigt sind. Die vier Hauptgeschäftsfelder der Borusan Holding sind Stahl, Technologie, Fahrzeugimport und Logistik. Borusan Logistics wurde 1973 in erster Linie zur logistischen Unterstützung der konzerneigenen Unternehmen gegründet. Später wurde diese Unterstützung jedoch auch auf externe Partner ausgeweitet. Borusan hat sich wegen des ausgezeichneten Preis-Leistungsverhältnisses, des geringen Eigengewichts des CF85 sowie seines hohen Restwerts für DAF entschieden.



DAF erfolgreich in Südafrika

Im Oktober 2002 ist DAF mit ehrgeizigen Zielen auf dem südafrikanischen Markt angetreten. Jetzt, über 2,5 Jahre danach, lässt sich sagen, dass alle Erwartungen voll erfüllt wurden. DAF ist auf dem südafrikanischen Markt die Lkw-Marke mit der höchsten Zuwachsrate. Der Marktanteil im Segment über 15 Tonnen Fahrzeuggesamtgewicht liegt jetzt bei 10 Prozent.

Dieser Erfolg ist nicht zuletzt der Partnerschaft mit Tyco Trucks zu verdanken, die kürzlich den tausendsten Lkw in Südafrika ausgeliefert haben. Tyco Trucks ist DAF-Importeur in Südafrika und verfügt über eigene Montagewerke. Das Unternehmen baut die Modellreihen CF und XF aus sog. SKD-Paketen (SKD = Semi-Knocked-Down = teilerlegt) für den südafrikanischen Markt zusammen. Ein SKD-Paket besteht aus ganzen Komponenten wie Fahrerhäusern, Motoren und Hinterachsen sowie einem nackten Fahrgestell. Neben dem CF und dem XF gewinnt auch der LF von DAF zunehmend an Beliebtheit in Südafrika. DAF liefert diesen Fahrzeugtyp nicht teilerlegt, sondern als fertig montiertes Fahrzeug.

Der tausendste DAF in Südafrika (ein 4x2 DAF CF85) wird von Tyco Trucks als spezielles Vorführfahrzeug verwendet.





DAF-Löschfahrzeuge mit Hydraulikbühne für die Feuerwehr von Eindhoven

DAF hat vor kurzem zwei Löschfahrzeuge mit Hydraulikbühne an die Feuerwehr von Eindhoven (Stammsitz von DAF Trucks N.V.) ausgeliefert. Die neuen Fahrzeuge ersetzen die beiden DAF-Leiterwagen.

Nach sorgfältiger Prüfung hat sich die Feuerwehr von Eindhoven wieder für DAF entschieden. Die Entscheidung pro DAF fiel, nachdem der DAF FAN CF75 aus dem erforderlichen europäischen Beschaffungsverfahren als bestes Fahrzeug hervorgegangen war. Die gelenkte Nachlauf-Hinterachse bietet eine exzellente Manövrierbarkeit sowie eine hohe Nutzlast. Die neuen Löschfahrzeuge mit Hydraulikbühne verfügen über eine maximale vertikale Arbeitshöhe von 34 Metern und eine maximale horizontale Reichweite von fast 25 Metern. Die Fahrzeuge werden nicht nur für Brand-, sondern auch für Rettungseinsätze verwendet. Am Korb ist eine ferngesteuerte Wasserkanone mit einer Kapazität von 2.500 Litern pro Minute angebracht. Die Feuerwehr von Eindhoven zeigte sich begeistert von der hohen Motorleistung von 265 kW (360 PS), da diese die Löschfahrzeuge mit einem Gewicht von über 25 Tonnen in 33 Sekunden auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h beschleunigt.



UBN Auto-Management. Links: Vasil Kalev, Vice President; Rechts: George Zagorov, Sales Director

Neue DAF-Vertretung in Bulgarien

DAF und UBN Auto haben kürzlich einen Partnervertrag in der bulgarischen Hauptstadt Sofia abgeschlossen. UBN Auto, bereits seit zehn Jahren DAF-Servicepartner für den bulgarischen Markt, ist nun auch für den Import von DAF-Lkws zuständig.

Auch wenn der Markt für neue Lkws über sechs Tonnen Gesamtgewicht in Bulgarien noch relativ klein ist (nur 700 abgesetzte Fahrzeuge 2004), bietet das Land ausgezeichnete Perspektiven. Für 2008 wird ein Gesamtmarkt von 4.000 Fahrzeugen erwartet, und wenn Bulgarien 2007 der EU beitrifft, erhält die Wirtschaft zusätzlichen Auftrieb. Bulgarien ist ein wichtiges Transitland; Grund genug für DAF und UBN Auto, das Servicenetz so gut wie möglich auszubauen. Um diese Ziel zu erreichen, ist UBN Auto Partnerschaften mit Händlern in Plovdiv, Burgas und Varna eingegangen.

Erste DAF XF95 8x4-Schwerlast-Zugmaschine in Polen

Der DAF-Händler „Warschau Truck Center“ hat vor kurzem eine XF.95FTM 8x4-Zugmaschine mit gelenkter Vorlauf-Hinterachse an ZRE Katowice ausgeliefert. Die 530 PS starke Maschine ist die erste ihrer Art auf dem polnischen Markt. ZRE Katowice, gegründet im Jahre 1955, ist auf den schweren Güterverkehr und Sondertransporte spezialisiert. Der XF wird für Transporte mit einem Fahrzeuggesamtgewicht bis zu 120 Tonnen eingesetzt. ZRE hat sich für den XF entschieden, weil dieses Fahrzeug ausgezeichnete Leistungsdaten aufweist und die Fahrzeugspezifikationen exakt den Anforderungen des Unternehmens entsprechen. Die positiven Erfahrungen, die andere Transportunternehmen mit dem XF gemacht haben (hervorzuheben sind hier insbesondere die niedrigen Betriebskosten), haben bei der Entscheidung von ZRE Katowice für den XF eine wichtige Rolle gespielt.



100-Tonnen-Tankfahrzeug

Die Fluggesellschaft KLM hat vor kurzem einen besonderen Lastzug in Betrieb genommen: einen DAF CF75 mit einem 80.000 Liter fassenden Kerosin-Auflieger. Das maximal zulässige Zuggewicht dieses Zugs liegt bei 100 Tonnen, und die Gesamtlänge beträgt über 20 Meter. Um unter allen Einsatzbedingungen eine ausreichende Traktion zu gewährleisten, ist die Zugmaschine DAF 75.310 mit einer doppelt angetriebenen Tandemachse ausgestattet. Der Lkw verfügt über einen 9,2-Liter-Motor mit 310 PS und ist an ein vollautomatisches Fünfganggetriebe gekoppelt. Beim Rückwärtsfahren wird die Lenkung des Aufliegers ausgeschaltet, um das Rangieren zu erleichtern. Zur Bedienung der Tankanlage wurde an der Rückseite des Tanks eine Hebebühne mit einer maximalen Höhe von 4,20 Metern installiert. Der Tankzug wurde vom DAF-Händler Truckland Schiphol in Zusammenarbeit mit DAF Trucks Nederland und Kar Kunz Aviation Refuelling entwickelt.



Neues Topmodell mit revolutionärem PACCAR MX-Motor

Der XF105 setzt neue Maßstäbe

DAF hat den neuen XF105 auf den Markt gebracht. Dieses neue Flaggschiff, das die DAF-Palette nach oben abrundet, verfügt über ein überarbeitetes Außendesign, ein vollständig neues Innendesign, ein neues Fahrgestell sowie über den neuen 12,9-Liter-PACCAR MX-Motor, der sowohl als Euro 4- als auch Euro 5-Version erhältlich ist. Der XF105 von DAF, dessen Produktion im ersten Quartal 2006 aufgenommen wird, setzt neue Maßstäbe bei Qualität, Effizienz und Leistung sowie bei Innendesign, Komfort, Ergonomie und Fahreigenschaften.







▲ Seitlich hinter dem Fahrersitz: ein leicht erreichbarer Flaschenhalter.

▲ In einer der Stauschubladen kann eine Kühltaste (45 l) untergebracht werden, in der sogar große Flaschen aufrecht stehen können.



Wegklappbarer Schalthebel für unbehinderte Bewegungsfreiheit im Fahrerhaus.



Die große obere Schlafliège (205 x 70 x 10 cm) kann über eine ergonomische, elegante Aluminiumleiter erreicht werden.

Das neue Lenkrad ist mit integrierten Schaltern für Tempomat, Geschwindigkeitsregelung für Bergabfahrten, Telefon usw. erhältlich.



Unerreichte Langlebigkeit und Zuverlässigkeit, geringstmögliche Betriebskosten und maximale Leistung bei gleichzeitiger Erfüllung der Abgasnormen Euro 4 und Euro 5 sowie nicht zuletzt maximaler Komfort und eine ideale Arbeitsumgebung für den Fahrer waren die wichtigsten Kriterien bei der Entwicklung des DAF XF105. Um das neue Topmodell vom XF95 Euro 3 unterscheiden zu können, wurde das Außendesign des XF105 überarbeitet. Ziel dabei war nicht die radikale Umgestaltung, sondern die dezente Weiterentwicklung des bewährten XF95-Designs. Das eigene Design Center von DAF zeichnet verantwortlich für das erfrischende, unverwechselbare Design des XF105, wobei die besonderen stilistischen Elemente des erfolgreichen XF95 übernommen wurden. Das komplett neu entworfene Super Space Cab-Dach sowie der neue obere und untere Kühlergrill, der in den neu gestalteten Stahlstoßfänger übergeht, vermitteln eine robuste Qualität und sorgen für einen imposanten Auftritt. Die optional erhältlichen Xenon-Scheinwerfer mit stoßfesten Lexan-Streuscheiben, die reflektierenden Kombileuchten im Stoßfänger sowie die im Super Space Cab-Dach integrierten Dachscheinwerfer sind besondere stilistische Merkmale, die dem XF105 eine individuelle Note verleihen.

Neue Maßstäbe beim Innendesign

Bereits der XF95 konnte neue Maßstäbe bei Innenraum und -design setzen. Mit dem XF105 setzt DAF erneut Maßstäbe bei Ergonomie und Innendesign, Materialien und Farben, Raumangebot und -nutzung, Finish und Gesamtqualität. Von den neuen Türverkleidungen mit elegantem Bezug und nochmals vergrößertem Stauraum über die neu gestalteten Instrumente bis hin zum neuen Design der Armaturentafel oder zur Neugestaltung des Schlafbereichs: Das neue Topmodell von DAF bietet Qualität bis ins kleinste Detail.

Hat man einmal Platz hinter dem neuen Lenkrad mit optionalem Airbag genommen, fällt sofort auf, dass Komfort, Sicherheit und einfache Bedienung absolute Priorität bei der Entwicklung hatten. Das neue Lenkrad ist erhältlich mit integrierten Schaltern für Tempomat, Geschwindigkeitsregelung für Bergabfahrten, Telefon usw. Andere wichtige Funktionen, etwa die des AS-Tronic-Getriebes, können über Hebel an der Lenksäule einfach bedient werden. Der Hebel



für die Feststellbremse ist jetzt im Armaturenbrett integriert, sodass er leichter zu erreichen ist und mehr Platz auf dem Fahrerhausboden zur Verfügung steht.

In der Armaturentafel, die wie ein Cockpit um den Fahrer geschwungen ist, befinden sich drei DIN-Steckplätze, sodass neben einer Audioanlage zusätzlich ein großer Bildschirm für ein Navigations- oder Telematiksystem angeschlossen werden kann. Alle vier elektrisch verstellbaren Spiegel sowie die elektrischen Fensterheber für Fahrer- und Beifahrerseite können über eine zentrale Bedienkonsole in der Tür bedient werden.

Halbflacher Boden

Neben der Tatsache, dass der XF105 die bestmögliche Arbeitsumgebung bietet, dient sein Fahrerhaus dem Fahrer auch als elegante und durchdachte Wohnung. Die modischen Werkstoffe und Farben wurden sorgfältig ausgewählt und aufeinander abgestimmt, und die Innenbeleuchtung mit bernsteinfarbener Nachtbeleuchtung sorgt für eine angenehme und effiziente Arbeitsumgebung.

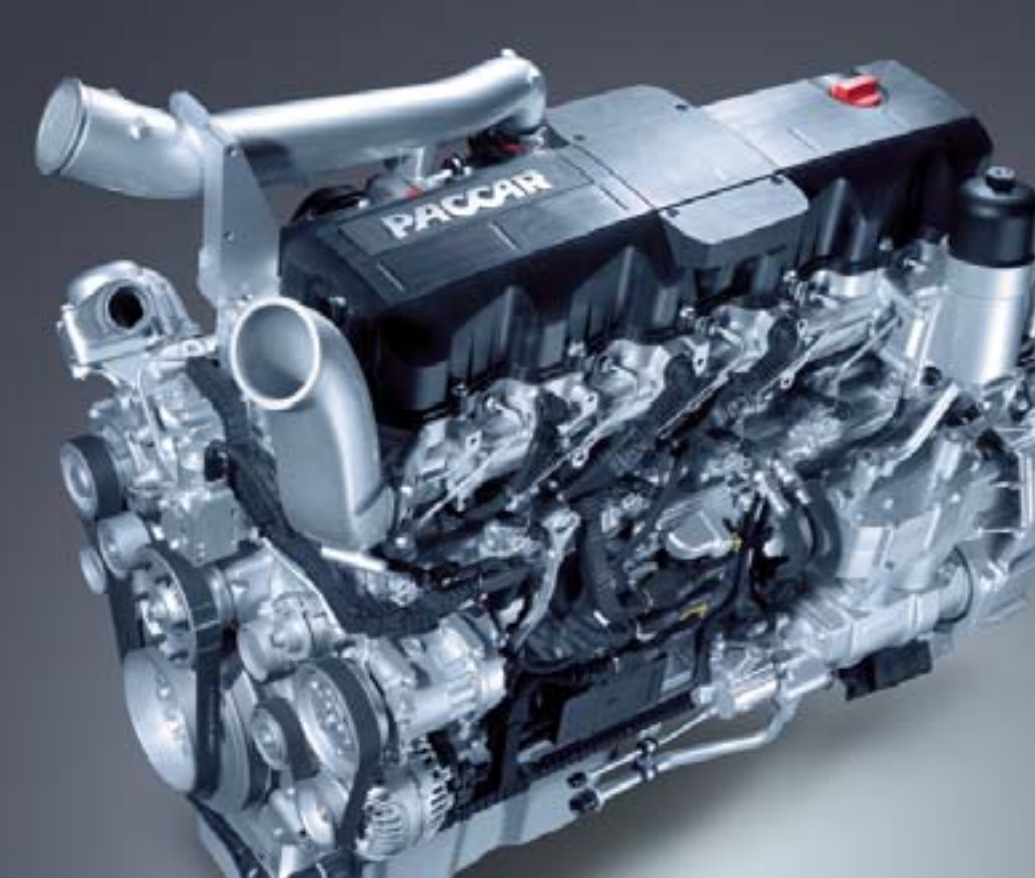
Der Motortunnel wurde auf 15 cm abgesenkt, um einen halbflachen Boden zu realisieren. Auf diese Weise konnte deutlich mehr Bewegungsfreiheit im Fahrerhaus erzielt werden, wobei die Standhöhe im Space Cab 1,75 m und im Super Space Cab 2,10 m beträgt. Wird der Lkw mit AS-Tronic-Automatikgetriebe bestellt, ist der Fahrerhausboden komplett frei, wodurch der größtmögliche Wohnbereich zur Verfügung steht. Die Versionen mit Handschaltgetriebe sind mit einem wegklappbaren Schalthebel ausgestattet, sodass der Fahrer sich ungehindert im Fahrerhaus bewegen kann. Durch den abgesenkten Motortunnel

konnte sogar noch mehr Stauraum unter der Schlafliège geschaffen werden. DAF bietet hier die Wahl zwischen einem festen Staufach oder einer bzw. zwei Stauschubladen. In einer dieser Stauschubladen kann eine 45-Liter-Kühlbox installiert werden, in der sogar große Flaschen senkrecht abgestellt werden können. Des Weiteren ist rechts hinter dem Fahrersitz ein leicht erreichbarer Flaschenhalter angebracht.

Der neu gestaltete Schlafbereich belegt eindrucksvoll DAFs traditionelles Engagement für optimalen Fahrerkomfort und bietet zwei großzügige Schlafliègen. Die untere Schlafliège ist 2,10 m lang und 81 cm breit, und die einteilige Matratze ist 15 cm dick. Die obere Schlafliège, die über eine formschöne und ergonomisch gestaltete Aluminiumleiter erreicht werden kann, verfügt über die großzügigen Maße 205 x 70 x 10 cm.

PACCAR MX-Motor

Der XF105 verfügt über den neuen 12,9-Liter PACCAR MX-Motor, der bei DAF Trucks in Eindhoven entwickelt und produziert wird. Zunächst wird der Motor mit 300 kW (410 PS), 340 kW (460 PS) und 375 kW (510 PS) angeboten, wobei ein Drehmoment von 2.000, 2.300 bzw. 2.500 Nm in einem breiten Drehzahlbereich zwischen 1.000 und 1.500 U/min zur Verfügung steht. Zu einem späteren Zeitpunkt wird eine Version mit 410 kW (560 PS) erhältlich sein. Der 6-Zylinder-Reihenmotor verbindet exzellente Leistung und Flexibilität mit geringem Kraftstoffverbrauch. Zuverlässigkeit und Langlebigkeit waren weitere wichtige Kriterien bei der Entwicklung des MX-Motors, der für eine Laufleistung von 1,6 Millionen Kilometern ausgelegt ist. Der PACCAR MX-Motor hebt sich von anderen Motoren durch zahlreiche



erprobte und bewährte Spitzentechnologien sowie durch eine Vielzahl technischer Innovationen hervor.

Ferner zeichnet er sich durch die Verwendung hochwertiger Werkstoffe wie CGI (Compact Graphite Iron, Gusseisen mit verdichtetem Graphit) sowie durch maximale Funktionsintegration aus. Bei der Konstruktion des Motorblocks und der Zylinderköpfe wurden

beispielsweise Leitungen in den Block integriert, um einen möglichst aufgeräumten Motor zu präsentieren und die Zahl der Motorteile so weit wie möglich zu reduzieren. Selbst das SMART-Hochdruck-Kraftstoffeinspritzsystem wurde vollständig in den Motorblock integriert. Weitere innovative technische Highlights sind der Mehrfachkeilriemenantrieb für Generator und Klimaanlage, die Ventildeckel aus Verbundwerkstoff mit integrierter Kurbelwellen-

belüftung, die Ventilsteuerung auf der Rückseite des Motors, die Stahlkolben, die kombinierte Lenkungs-/Kraftstoffpumpe sowie das Schwungradgehäuse aus Aluminium. Durch die neue Jacobs-Dekompressionsbremse wird die Bremsleistung des Motors verdoppelt, insbesondere im am meisten genutzten Drehzahlbereich zwischen 1.000 und 1.500 U/min. Zur Erfüllung der Abgasnormen Euro 4 und 5 wird der DAF XF105 mit einem SCR-DeNOx-Katalysator ausgestattet.

Neues Fahrgestell

Durch Verlagerung der Druckluftbehälter und anderer Komponenten in den Innenbereich des Fahrgestells wurde mehr Platz für große Kraftstofftanks geschaffen. Zusammen mit der sorgfältig überlegten Anordnung des DeNOx-Katalysators und des 50- bzw. 70-Liter-AdBlue-Tanks konnte so eine Tankkapazität von 1.500 Litern erzielt werden – die in Europa zulässige Höchstgrenze. Der XF105 ist wie der XF95 mit elektronisch geregelten Scheibenbremsen ausgestattet, wobei Systeme wie ABS, ASR, Fahrzeugstabilitätskontrolle (VSC) und Bremsassistent für zusätzliche Sicherheit und Fahrerkomfort sorgen.

XF95 in Euro 3-Ausführung

Aufgrund des deutlich höheren Preises von Euro 4- und Euro 5-Motoren und weil die Nachfrage nach diesen Lkws entscheidend von Steuervergünstigungen und Mautvorteilen abhängt, etwa wie im Falle der deutschen Maut, geht DAF davon aus, dass in Ländern, in denen kaum steuerliche Anreize für Euro 4 und Euro 5 bestehen, so lange wie möglich weiterhin die günstigeren Euro 3-Modelle gekauft werden. Aus diesem Grund bietet DAF Trucks den XF95 in Euro 3-Ausführung weiter an, solange auf dem europäischen Markt und in Nicht-EU-Ländern, in denen die Euro 4/5- Norm nicht gilt, eine entsprechende Nachfrage besteht.





Bart van Lotringen, DAF Design Center:



“Komfort und optimale Raumnutzung“

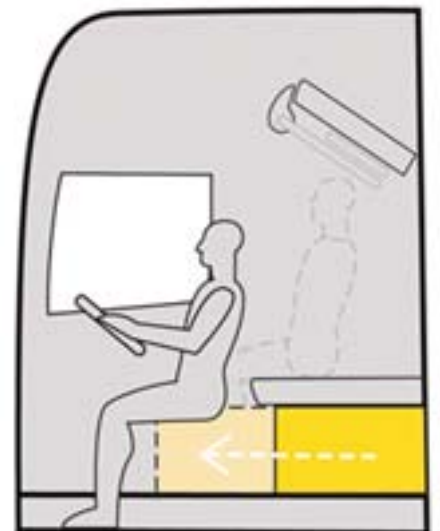
„Das Ziel bei der Gestaltung des Innenraums des XF105 war klar“, so Bart van Lotringen, Design Director bei DAF: „Komfort und optimale Raumnutzung ohne Kompromisse. Beispiel: Bei einigen unserer Mitbewerber kann die Schlafliege in eine Sitzbank umgewandelt werden. Auf den ersten Blick scheint das eine pfiffige Idee zu sein, doch dies bedeutet, dass die Matratze geteilt werden muss – eine Lösung, die für DAF nicht in Frage kommt, denn eine einteilige Matratze bietet wesentlich mehr Komfort und ist bei DAF somit Standard. Die Leiter zur oberen Schlafliege ist stabil und robust. Sie kann am Fußende jederzeit weggeklappt werden und ist somit nie im Weg, wenn der Fahrer sich auf die untere Schlafliege setzen oder legen möchte.“

Diese Beispiele zeigen, dass wir bei der Konstruktion versucht haben, uns in die Lage des Fahrers zu versetzen. Dieser verbringt viele Stunden in seinem Lkw. Für ihn ist das Fahrerhaus nicht nur Arbeitsplatz, sondern gleichzeitig Wohnzimmer. Wir haben daher eine wohnliche Atmosphäre mit warmen Farben und weichen Werkstoffen mit einer natürlichen Ausstrahlung geschaffen – wie bei einer modern eingerichteten Wohnung.“

Optimales Raumangebot für maximale Bewegungsfreiheit

Alle Schalter und Instrumente, die unmittelbar für den Fahrbetrieb benötigt werden, wurden direkt in der Nähe oder sogar direkt am Lenk-

rad angebracht, um während der Fahrt optimale Ergonomie und während der Rast optimale Bewegung zu gewährleisten. In Verbindung mit dem halbflachen Fahrerhausboden erhält der Fahrer somit die größtmögliche Bewegungsfreiheit. Bart nennt ein weiteres Beispiel: „Die obere Schlafliege des XF105 kann dank des durchdachten Easy-Lift-Systems in wenigen Sekunden nach oben geklappt werden, sodass der Fahrer komfortabel Platz auf der unteren Liege nehmen kann. Bei Bedarf kann er auch sein Handtuch zum Trocknen über das Easy-Lift-System hängen.“ Der halbflache Boden bietet abgesehen vom vergrößerten Wohnbereich noch einen weiteren Vorteil: Da der Boden in der Mitte 15 cm höher ist als vor den Sitzen, werden schmutzige und saubere Bereiche voneinander getrennt. Der mittlere Bereich bleibt sauber, was von Vorteil ist, wenn der Fahrer beispielsweise barfuß zu Bett gehen möchte. Dank des halbflachen Fahrerhausbodens konnte für die Stauschublade und die Kühlbox eine Höhe von 45 cm realisiert werden. Für die Kühlbox bedeutet dies, dass große Getränkeflaschen aufrecht abgestellt werden können. „So kann man die Flaschen während der Fahrt besser greifen, und die Kohlensäure entweicht so schnell“, meint Bart. „Und für den unwahrscheinlichen Fall, dass das Fahrerhaus nach vorne gekippt werden muss, haben wir in der Kühlbox Ablagefächer integriert. So können die Flaschen nicht umkippen.“





Der neue DAF XF105: Investition in Effizienz

Der neue branchenführende DAF XF105, der auf der RAI-Messe in Amsterdam vorgestellt wird, ist ein Fahrzeug der Weltklasse und bietet maximale Qualität, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Das erstklassige Fahrerhaus des XF105 verfügt bei allen Modellen über einen halbflachen Boden, und sein brandneuer 12,9-Liter-PACCAR MX-Motor mit SCR-Abgasnachbehandlung erfüllt die Richtlinien Euro 4 und Euro 5. „Eine Investition in den DAF XF105 bedeutet eine Investition in geringere Kosten und höhere Erträge. Unser neues Flaggschiff ermöglicht hervorragende Erträge für Spediteure, die in einer Vielzahl von Gebieten tätig sind“, so Kerry McDonagh, Leiter des Bereichs Marketing & Sales bei DAF Trucks.

Bei Verwendung von Synthetiköl verlängert sich das Wartungsintervall des XF105 von 120.000 km auf 150.000 km.



Die Fakten sprechen für sich. Abhängig von den Einsatzbedingungen verbraucht der PACCAR MX-Motor bis zu 4 % weniger Kraftstoff. Der AdBlue-Verbrauch wird durch diesen geringen Kraftstoffbedarf mehr als ausgeglichen. Zudem haben mittlerweile mehrere Länder in Europa ein Bonusprogramm eingeführt, das die Investitionen in die sauberen Euro 4- und Euro 5-Motoren teilweise oder vollständig kompensiert. So gibt es beispielsweise Vergünstigungen bei der deutschen Maut.

Hohe Restlaufzeit

Der neue 12,9-Liter-PACCAR MX-Motor ist auf eine Laufleistung von 1,6 Millionen Kilometern ausgelegt. Wenn also beispielsweise der Erstbesitzer seinen XF105 nach 800.000 km weiterverkauft, kann der nächste Besitzer eine mindestens ebenso lange Restlaufzeit erwarten. Dies hat eine Erhöhung des Wiederverkaufswerts des XF105 zur Folge, der nach vier bis fünf Einsatzjahren bis zu 15 % höher liegt als bei einem Euro 3-Fahrzeug.

Verlängertes Wartungsintervall

Bei Verwendung von Synthetiköl verlängert sich das Wartungsintervall von 120.000 km auf 150.000 km. Dies bedeutet nicht nur einen geringeren Ölverbrauch während der gesamten Lebensdauer des Lkw, sondern auch, dass der XF105 durchschnittlich nur einmal im Jahr zur Wartung in die Werkstatt muss. Darüber hinaus ist der Kundendienst nach den ersten 10.000 km nicht mehr erforderlich, und das Öl für Getriebe und Hinterachse muss nur alle 540.000 km gewechselt werden. Die Zeit, die der Lkw normalerweise in der Werkstatt stehen würde, kann er so gewinnbringend eingesetzt

Der XF105 ist 10 bis 15 % teurer als der DAF XF95 Euro 3. Dies ist hauptsächlich auf die Kosten für die Installation des SCR-Systems zurückzuführen, das für die Erfüllung der Abgasnormen Euro 4 und 5 erforderlich ist.



werden. Zudem gewährleistet die hervorragende Zuverlässigkeit des XF105 eine optimale Betriebszeit, und die Reparatur- und Wartungskosten fallen um bis zu 10 % geringer aus.

Installation des SCR-Systems
Aufgrund all dieser Merkmale und Vorteile des neuen DAF XF105 liegt der Preis dieses Modells selbstverständlich über dem Preis des XF95. „Spediteure, die den neuen DAF XF105 bestellen, der ab Januar 2006 produziert wird, müssen im Vergleich zum DAF XF95 Euro 3 mit einem Mehrpreis von 10 bis 15 % rechnen. Dies ist hauptsächlich auf die Kosten für die Installation des SCR-Systems zurückzuführen, das für die Erfüllung der Abgasnormen Euro 4 und 5 erforderlich ist. Da die Betriebskosten während der gesamten Lebensdauer des Lkw geringer sind, stellt der XF105 allerdings eine großartige Investition für kostenbewusste Spediteure dar“, so McDonagh.



Kerry McDonagh: „Eine Investition in den DAF XF105 bedeutet eine Investition in geringere Kosten und höhere Erträge.“

sind.“ Wenn man sich die anhaltend hohe Nachfrage nach dem DAF XF95 Euro 3 ansieht, gilt das auch für viele Spediteure in anderen mautfreien Ländern. Ab Oktober 2006 wird der XF95 Euro 3 für EU-Länder jedoch nicht mehr produziert, da zu diesem Zeitpunkt die Emissionsnorm Euro 4 in Kraft tritt. Euro 3-Fahrzeuge müssen vor diesem Zeitpunkt registriert werden, so dass sie tatsächlich nur noch bis Sommer 2006

verkauft werden können. Bis dahin bietet DAF seinen Kunden zwei erstklassige Geschäftslösungen an: den neuen XF105 zur Erfüllung der Euro 4- und Euro 5-Richtlinien und den beliebten XF95, der die Euro 3-Norm erfüllt. Bei beiden profitieren Sie von erstklassiger Leistung, überragendem Fahrerkomfort und einer optimalen Innenraumnutzung“, schließt Kerry McDonagh.

Ein guter Vorwand

„Für Spediteure, die aufgrund der geringeren Anschaffungskosten lieber ein Euro 3-Fahrzeug erwerben möchten, wird der DAF XF95 so lange produziert, wie eine Nachfrage besteht. Jüngsten Tests in führenden europäischen Fachzeitschriften zufolge gilt der DAF XF95 nach wie vor in vielerlei Hinsicht als Maßstab. In einer britischen Zeitschrift war Folgendes zu lesen: „Mit dem XF95 von DAF haben britische Spediteure einen guten Vorwand, kein Euro 4-Fahrzeug zu kaufen, solange sie nicht dazu verpflichtet

XF105: Investition in Effizienz

- **Bis zu 4 % geringerer Kraftstoffverbrauch.**
- **Bis zu 10 % geringere Reparatur- und Wartungskosten.**
- **Bis zu 15 % höherer Wiederverkaufswert.**
- **Erfüllung der Emissionsnormen Euro 4 bzw. Euro 5 für eine Reduzierung der Mautgebühren.**
- **Längeres Wartungsintervall von 150.000 km.**
- **Längere Intervalle für den Ölwechsel für Getriebe und Hinterachse.**



Employee of the month

- **TIRE: MARATHON LHS**
- ▼ **LOWERS COSTS PER KILOMETER**

This month's hardest worker? The new Marathon LHS. Its wider tread and low aspect ratio gives 15% more mileage and lower rolling resistance for reduced fuel consumption. Along with Marathon LHD+ drive and Marathon LHT megatrailer tires, it gives maximum payload and cargo volume. So next month's Employee of the Month is a foregone conclusion.

GOODYEAR

▼
**BECAUSE NOT ALL TIRES
ARE THE SAME _**



**The European
Road Transport
Show 2005**

Mehr DAF-Neuigkeiten auf der European Road Transport Show 2005 im RAI



Wie in den Jahren zuvor, so wird der DAF-Stand auch auf der European Road Transport Show 2005 im RAI in der Europahalle zu finden sein. Hier kann die gesamte Modellpalette bewundert werden, und besonderes Augenmerk wird auch den einzelnen Produktservices gelten.

Oktober 2005: DAF stellt auf der European Road Transport Show 2005 im RAI seine gesamte Modellpalette vor. Topmodell wird der DAF XF105 sein. Neben diesem neuen Flaggschiff wird DAF an bekannter Stelle in der Europahalle eine weitere Premiere auf seinem 2.200 m² großen Stand vorstellen: den neuen 9,2-Liter-PACCAR PR-Motor in Euro 4 und Euro 5-Ausführung. Produktionsbeginn dieses Motors ist nächstes Jahr beim DAF CF75.

Dieses Jahr hat DAF den bislang größten Stand im oberen Bereich der Europahalle. Insgesamt können auf der Ausstellungsfläche 12 Fahrzeuge, einige davon mit Aufbau, ausgestellt werden. DAF stellt seine gesamte Produktpalette vor, vom LF für den Lieferverkehr über den CF für verschiedene Anwendungsbereiche bis hin zum XF für den internationalen Güterfernverkehr. Natürlich ist für den neuen DAF XF105 eine besonders auffällige Präsentationsfläche am Stand reserviert.

PACCAR PR-Motor

Eine weitere Neuigkeit auf der European Road Transport Show 2005 im RAI ist der neue 9,2-Liter-PACCAR PR-Motor in Euro 4- und Euro 5-Ausführung. Bei diesem Motor kommen einige revolutionäre technologische Lösungen zum Einsatz, die auch für den 12,9-Liter-PACCAR MX-Motor verwendet werden. Beispielsweise verfügt der PR-Motor ebenfalls über das in Zusammenarbeit mit Delphi entwickelte SMART-Hochdruck-Kraftstoffeinspritzsystem. Wie beim PACCAR MX-Motor wurde auch beim PR-Motor die gesamte elektrische Verkabelung gekapselt, um maximale Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Der PR-Motor verfügt ebenfalls über den SCR-DeNOx-Katalysator, um die Abgasgrenzwerte nach Euro 4 und Euro 5 einzuhalten.

Um maximale Zuverlässigkeit und Langlebigkeit zu erreichen, wurden wichtige Modifikationen an Motorblock, Zylinderköpfen, Ventilen usw. vorgenommen.

Der 9,2-Liter-6-Zylinder PACCAR PR-Motor geht im Laufe des Jahres 2006 in Produktion und wird mit Leistungen zwischen 183 kW/250 PS und 265 kW/360 PS sowie einem maximalen Drehmoment zwischen 1.050 und 1.450 Nm bei 1.100 bis 1.700 U/min angeboten. Der neue Motor, der sich durch hohe Zuverlässigkeit, exzellente Leistungsdaten sowie einen günstigen Kraftstoffverbrauch auszeichnet, wird in den DAF CF75 eingebaut.

Produktservice im Rampenlicht

Um zu verdeutlichen, welche Bedeutung DAF und seine Händler (etwa 1.000 Verkaufs- und Servicehändler) einem ausgezeichneten Service für erstklassige Produkte beimessen, erhalten Serviceangebote wie After Sales, PACCAR Financial, PACCAR Parts und TRP einen

auffälligen Platz am DAF-Stand. Gleiches gilt für DAF International Truck Service (ITS), DAF MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträge und die Systeme, die den DAF-Händlern für eine optimale Verkaufsberatung unserer Kunden zur Verfügung stehen.

Neben geringen Kilometerkosten legen Transportunternehmer großen Wert auf maximale Fahrzeugverfügbarkeit und -effizienz. Aus diesem Grund gilt bei den Händlern das Motto „Alles aus einer Hand“, damit sich der Transportunternehmer auf sein Kerngeschäft konzentrieren kann.



DAF in den Niederlanden

Mit fast 9.600 Neuzulassungen bis einschließlich August dieses Jahres war der niederländische Markt für Nutzfahrzeuge ab 6 Tonnen nahezu genauso groß wie im gleichen Zeitraum 2004. Mit einem Marktanteil von über 32 % in den ersten acht Monaten 2005 bleibt DAF unangefochtener Marktführer. In der Klasse zwischen 6 und 15 Tonnen hat DAF einen Marktanteil von fast 22 %. Im Segment über 15 Tonnen liegt der Marktanteil in den Niederlanden bei über 33 %.



Direktor Johan van den Heuvel: „Im Lkw-Geschäft geht es in erster Linie um Menschen. Ein guter Händler steht immer zur Verfügung, er kann sich in den Kunden hineinversetzen und dessen Wünsche schnell in die Tat umsetzen.“

PACCAR MX-Motor ausführlich im täg

Bevor komplett neu entwickelte Motoren in die Serienproduktion gelangen, durchlaufen sie Millionen von Testkilometern. Im Falle des PACCAR MX-Motors waren es stolze 35 Millionen Kilometer. Teilweise wurden diese Testkilometer unter Laborbedingungen auf Testgeländen absolviert, insbesondere was die Testpunkte Langlebigkeit und Zuverlässigkeit angeht. Die meisten Testkilometer wurden jedoch auf normalen Straßen gefahren, um die Motorleistung unter verschiedenen realistischen Einsatzbedingungen wie Kälte, Hitze oder Höhe bewerten zu können.

Blick unter das Fahrerhaus: Der PACCAR MX-Motor lief bereits 181.000 km in weniger als einem Jahr.



Die letzte Phase des Entwicklungsprozesses wird als Feldversuch bezeichnet. Dabei werden Fahrzeuge mit dem neuen Motor verschiedenen Kunden, wie z. B. HeuvelTrans im niederländischen Tiel, zur Verfügung gestellt. Ziel dieses Tests ist es, anhand von Kunden- und Fahrerfeedback, letzte Änderungen am Motor vorzunehmen. Im Falle des PACCAR MX-Motors wurden sage und schreibe 100 Testfahrzeuge an 29 Kunden in verschiedenen europäischen Ländern ausgegeben.

Vertrauen

Am Firmenlogo von HeuvelTrans lässt sich eindeutig erkennen, womit sich das Unternehmen hauptsächlich beschäftigt, nämlich mit dem nationalen und internationalen Kühltransport von frischem Gemüse, Obst und Zitrusfrüchten. Mit einem Fuhrpark von 90 Lkws ist HeuvelTrans – ein Unternehmen der Van den HeuvelGroep – eine der größten niederländischen Firmen in diesem Marktsegment. Darüber hinaus betreibt Heuvel-



Mit einer Flotte von 90 Lkws ist HeuvelTrans eine der größten niederländischen Speditionen für internationale und nationale Kühltransporte von frischem Gemüse, Obst und Zitrusfrüchten.

lichen Einsatz getestet

Trans ein Gemeinschaftsunternehmen mit der spanischen Transportes Hnos Corredor, S.A., die über eine Fahrzeugflotte von weiteren 80 Lkws verfügt. „Wir kommen pro Jahr auf 2.600 Fahrten von und nach Spanien, und darüber hinaus haben wir viele tägliche Fahrten von und nach England. Zu unseren Kunden zählen die größten niederländischen Supermarktketten“, so Direktor Johan van den Heuvel. „Die müssen uns hundertprozentig vertrauen können, daher war ich anfangs nicht besonders begeistert, als DAF uns fragte, ob wir am Feldversuch teilnehmen möchten, denn man weiß ja nie, was alles passieren kann. Doch unsere Bedenken waren völlig unbegründet, denn unser Feldversuch-XF ist voll einsatzfähig wie ein normales Fahrzeug. Wir haben in knapp einem Jahr bereits 181.000 Kilometer, vorwiegend nach England und Spanien, damit zurückgelegt.“

Eindhoven

HeuvelTrans verfügt über eine eigene Tankstelle für die unter dem Namen AdBlue bekannte Harnstofflösung. So ist sichergestellt, dass der PACCAR MX-Motor die Euro 5-Abgasgrenzwerte einhält. „Es gibt überhaupt keine Probleme“, so Johan. „Der XF wird rund um die Uhr eingesetzt. Dem Lkw ist ein bestimmter Hauptfahrer zugeteilt, doch wenn dieser mal nicht da sein sollte, springt ein Ersatzfahrer, ein so genannter ‚Springer‘, für ihn ein. Beide Fahrer sind sehr

erfahren und können daher das Leistungsvermögen des PACCAR MX-Motors kompetent bewerten. Gelegentlich fahren wir den Lkw zum Werk in Eindhoven, um ihn von unseren Technikern durchchecken zu lassen, und diese haben so gut wie nie etwas zu beanstanden.“ Was geschieht mit dem XF, wenn der Feldversuch abgeschlossen ist? „Er bleibt einfach weiter in unserer Fahrzeugflotte, so Van den Heuvel. „Schließlich hat er bewiesen, wie zuverlässig er ist.“

HeuvelTrans und DAF

1992 legte sich HeuvelTrans seinen ersten DAF zu. „Ich kann mich noch ganz genau an die Anmeldung erinnern, aber das geht mir bei allen unseren Lkws und Aufliegern so“, sagt Direktor Johan van den Heuvel und belegt somit gleichzeitig, wie sehr er in das Tagesgeschäft involviert ist. Der Fuhrpark von HeuvelTrans besteht jetzt zu 50 % aus DAF-Fahrzeugen, d. h. 45 CFs und XF. „Wir sind sehr zufrieden mit unseren DAFs“, so Johan. „Sie sind zuverlässig, wirtschaftlich, und die Fahrer lieben sie – insbesondere wegen des großzügig bemessenen Fahrerhauses und der besonderen Funktionsmerkmale.“ Zum Thema Händlerbeziehung hat er eine eindeutige Meinung: „Ein guter Service ist für einen Händler vielleicht noch wichtiger als der Verkauf von Fahrzeugen“, meint Johan. „Im Lkw-Geschäft geht es in erster Linie um Menschen. Ein guter Händler steht immer zur Verfügung, er kann sich in den Kunden hineinversetzen und dessen Wünsche schnell in die Tat umsetzen. HeuvelTrans strebt für seine Kunden ein Serviceniveau von 100 % an. Dies ist nur möglich, wenn der Händler das genauso sieht. Die Beziehung zum Händler muss hundertprozentig intakt sein. Die Beziehung zu unserem Händler Van Tilburg-Bastianen ist wirklich ausgezeichnet.“

Fahrer Gerrit van Holland: „Zugkraft ohne Ende“

Der 58-jährige Gerrit van Holland ist der Hauptfahrer des Feldversuch-XF von HeuvelTrans. Er fährt hauptsächlich nach England. „Das geht sieben Tage in der Woche so“, sagt er. Seine langjährige Erfahrung als Fahrer war für Johan van den Heuvel der Grund, Gerrit für den Feldversuch-XF auszuwählen. Wie lautet Gerrits Fazit? „Er ist perfekt“, so sein kurzes Urteil. „Der XF ist zuverlässig und hat jede Menge Zugkraft. Ich musste nur wenige Male wegen kleinerer Probleme zum Händler. Das gehört aber dazu, schließlich handelt es sich um einen Feldversuch. Lediglich das AS-Tronic-Getriebe war gewöhnungsbedürftig, insbesondere bei Bergabfahrten. Das liegt jedoch an mir, weil ich jahrelang mit einem manuellen Getriebe unterwegs war. So gesehen bin ich ein Fahrer der alten Schule. Ich muss zugeben, dass eine Automatik wie die des XF exzellent funktioniert.“ Gerrit gibt seine Erfahrungen mit dem PACCAR MX-Motor anhand einer umfangreichen Checkliste weiter. Einer der wichtigsten Punkte ist dabei natürlich der Kraftstoffverbrauch. „Im Schnitt benötigt der XF ungefähr 30 Liter auf 100 Kilometer, dabei müssen jedoch die zahlreichen Staus und das Gesamtgewicht von 40 Tonnen berücksichtigt werden“, so Gerrit. „Nicht schlecht, wenn man bedenkt, dass es sich um ein Testfahrzeug handelt. Ich bin mir sicher, dass die DAF-Ingenieure da noch mehr rausholen können.“





Ganz links: Cracken des Pleuellagerdeckels, der beim PACCAR MX-Motor als Teil des Motorblocks gegossen wird. Motor und Deckel werden mit großer Kraft und äußerster Genauigkeit getrennt, um die Montage der Kurbelwelle zu ermöglichen. Vorteil: eine einzigartige und überaus robuste Verbindung.

Links: Besonders sicherheitsrelevante Schraubverbindungen werden automatisch hergestellt, wobei der Computer sicherstellt, dass die Schrauben mit dem richtigen Anzugsmoment festgezogen werden.

Erstklassige Lkws von einem



Oben: Die Motoren werden automatisch in die ideale Position für die Arbeiter gebracht.



Im Blechkomponentenwerk produzieren Fachkräfte mithilfe moderner Schweißroboter, Plasmaschneidemaschinen und eindrucksvoller Pressen eine breite Palette an Abstützteilen, Klammern, Fahrerhaus- und Achsenteilen sowie Kraftstofftanks.



Rechts: Die Fertigungsstraße des DAF-Montagewerks in Eindhoven wurde um 50 Meter verlängert, damit eine höhere Produktivität erzielt werden kann.



Die Spritzprozesse im Achsenwerk in Westerlo sind vollständig automatisiert. So werden Qualität und Arbeitsbedingungen verbessert.

Bei der Montage von Fahrerhäusern im Fahrerhauswerk in Westerlo spielen Schweißroboter eine zentrale Rolle.



Weltklasseunternehmen



Produktion auf Weltklasseniveau

DAF hat sich dem Motto „Produktion auf Weltklasse niveau“ verpflichtet und ist ständig bestrebt, Qualität und Effizienz weiter zu verbessern. Der Grundsatz lautet, dass es immer Raum für weitere Verbesserungen gibt. Bei der „Produktion auf Weltklasseniveau“ ist man stets bemüht, dass alles gleich beim ersten Mal gelingt, so dass Energie und Materialien nicht unnötig verschwendet werden und die bestmögliche Qualität erzielt wird. Dabei ist die Kooperation aller Mitarbeiter von zentraler Bedeutung, denn schließlich handelt es sich bei ihnen um Fachkräfte, die am besten wissen, wie ihre Arbeit besser und effizienter erledigt werden kann. Das Wissen und die Kompetenzen der Mitarbeiter von DAF stellen die Grundlage für eine ständige Verbesserung der Prozesse dar. Ein Weltklasseprodukt stammt also nicht nur aus einem Weltklassewerk, sondern wird auch von erstklassigen Mitarbeitern hergestellt.

In den vergangenen Jahren wurden bedeutende Investitionen in die Produktionseinrichtungen von DAF in Eindhoven und Westerlo vorgenommen. Sie gehören nun weltweit zu den modernsten ihrer Art und zählen in den Gebieten Qualität und Effizienz zur Weltspitze.

Im ersten Quartal 2006 beginnt DAF mit der Serienproduktion des neuen XF105, der mit dem neuen, von DAF entwickelten 12,9-Liter-PACCAR MX-Motor ausgestattet ist. Dieser Motor wurde von Grund auf neu entworfen und zeichnet sich durch eine Kombination aus fortschrittlicher, bewährter Technologie und einer Vielzahl technischer Innovationen aus. Bei der Produktion dieses Motors liegt der Schwerpunkt auf maximaler Präzision und Sauberkeit, damit eine optimale Qualität erzielt wird. Für maximale Zuverlässigkeit wurde beispielsweise eine große Anzahl an Leitungen sowohl in den Motorblock als auch in den Zylinderkopf des MX-Motors integriert. Zu diesem Zweck werden die Motorblöcke und Zylinderköpfe nach Bedarf in unterschiedlichen Winkeln positioniert, um die Vielzahl der Feinbohr- und Fräsvorgänge zu ermöglichen. Da kein Bohr- oder Frässtaub in den Kanälen verbleiben darf, werden die Motorblöcke und Zylinderköpfe während des Vorgangs ständig sorgfältig gereinigt – sowohl innen als auch außen.

Maximale Präzision

Hier steht die Qualität im Mittelpunkt. Im Motorenwerk von DAF erhalten die Mitarbeiter auf Bildschirmen standardisierte Arbeitsanweisungen. Für die Vorgänge, bei denen die Technologie den Menschen hinsichtlich Präzision übertrifft, werden Roboter eingesetzt. Dies gilt beispielsweise für das Einpassen der Dichtung zwischen Motorblock und Schwungradgehäuse oder für die Befestigung des Schwungrads. Auch Prozesse, die schwere körperliche Arbeit erfordern, werden dem Menschen von Robotern abgenommen. Im Rahmen der Komplettrenovierung des Motorenwerks wurde der Schaffung optimaler Arbeitsbedingungen oberste Priorität eingeräumt. Die Motorblöcke werden automatisch von

einem Arbeitsplatz zum nächsten transportiert und befinden sich in der zum Arbeiten idealen Position. Auch das steht für Qualität.

Kapazitätserweiterung

Produktion auf Weltklasseniveau (siehe Kasten) bedeutet, dass nur das Beste gut genug ist. Dies gilt nicht nur für das Motorenwerk, sondern für alle Werke von DAF, z. B. das Blechkomponentenwerk. Hier produzieren Fachkräfte mithilfe moderner Schweißroboter, Plasmaschneidemaschinen und eindrucksvoller Pressen eine breite Palette an Abstützteilen, Klammern, Fahrerhaus- und Achsenteilen sowie Kraftstofftanks. Ein weiteres Beispiel ist das Achsen- und Fahrerhauswerk in Westerlo, Belgien. Hier wurden im vergangenen Jahr neue, hochmoderne, CNC-gesteuerte Maschinen sowie Schweiß- und Spritzroboter untergebracht, die die Qualität und die Arbeitsbedingungen weiter optimieren sollen. Selbstverständlich ermöglichen sie auch eine weitere Effizienzsteigerung, die für eine höhere Produktionskapazität erforderlich ist, denn schließlich ist die Nachfrage nach Lkws von DAF so hoch wie nie zu vor.

Aus demselben Grund wurde die Fertigungsstraße des DAF-Montagewerks in Eindhoven um 50 Meter verlängert. Der Fließbandprozess wurde durch Maßnahmen wie die weitere Standardisierung der verwendeten Leitungssätze und die Montage von Kabelbäumen in die bestehende Infrastruktur integriert. Dies führte zu einer weiteren Verbesserung der Effizienz und Qualität.

All diesen Innovationen ist es zu verdanken, dass die Weltklasse-Lkws von DAF, die in Werken der Spitzenklasse produziert werden, den Kunden maximale Qualität, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit gewährleisten.



Service Rapido 2.0

Die nächste Generation eines optimalen Service

Der überragende Auslastungsgrad ist DAFs größter Trumpf beim Kundendienst. Je weniger Zeit ein Lkw in der Werkstatt verbringt, desto größer ist der Gewinn für den Spediteur. In einer Zeit sinkender Gewinnmargen und immer weiter steigender Kraftstoffpreise ist dies eine wichtige Voraussetzung für den wirtschaftlichen Fortbestand.

1994 führte DAF das Teilesystem „Rapido“ ein. Zu diesem Zeitpunkt war es das einzige System seiner Art auf dem Markt, und auch heute noch ist es wegweisend. Dieses DVD- oder internetbasierte System enthält Informationen zu allen Teilen aller Modelle, die sich gegenwärtig im Einsatz befinden, und macht damit das zeitaufwändige Nachschlagen in Teilekatalogen überflüssig. Anhand der Fahrgestellnummer lässt sich unmittelbar erkennen und exakt bestimmen, aus welchen Teilen ein bestimmter Lkw aufgebaut ist und welche Softwareversionen in den elektronischen Systemen eingesetzt werden. Wenn man sich einmal vor Augen hält, dass bei DAF mehrere zehntausend verschiedene Lkw-Konfigurationen möglich sind, erkennt man schnell die potentielle Zeitersparnis durch Parts Rapido. Diese Zeitersparnis bedeutet auch kürzere reparaturbedingte Lkw-Standzeiten für den Kunden.

DAVIE XD

Bei der Reparatur und Wartung eines Lkw geht es um mehr als das Auswechseln von Teilen. Entscheidend ist vor allem eine korrekte Diagnose und qualitativ hochwertige Reparaturarbeit. Dabei spielt „DAVIE XD“ (kurz für „DAF Vehicle Investigation Equipment, Xcellence in Diagnostics“) eine wichtige Rolle. Dieses einzigartige Diagnose- und Programmiersystem, das speziell von DAF entwickelt wurde, kann 48 verschiedene elektronische Systeme im Fahrzeug überprüfen und dadurch viel Zeit und Kosten einsparen.

Ein neues Zeitalter

Die Einführung des neuen XF105 von DAF läutet zugleich ein neues Zeitalter bei Wartung und Reparatur ein: „Service Rapido 2.0“. Hierbei handelt es sich um ein einzigartiges System, in das zum ersten Mal alle Reparaturverfahren, Reparaturzeiten,

Arbeitsanweisungen, Spezialwerkzeuge, technischen Daten und erforderlichen Teile integriert wurden – für jeden einzelnen Lkw. Die Zeit der voluminösen Werkstatthandbücher und Teilekataloge, abgegriffen und nur unzureichend indiziert, ist damit vorbei. Ein Laptop mit Internetanschluss reicht völlig aus.

Wie funktioniert Service Rapido 2.0?

Nach Eingabe der Fahrgestellnummer eines bestimmten Lkw und der Serviceaufgabe erhält der Techniker einen detaillierten Überblick mit allen Reparaturschritten und den entsprechenden Reparaturzeiten. Ein Arbeitsplan mit Abbildungen erleichtert die einzelnen Schritte. Angaben zu technischen Daten (z. B. Anzugsmomente) und den erforderlichen Spezialwerkzeugen sind ebenso enthalten wie eine Übersicht über die benötigten Teile mit entsprechenden Abbildungen. All diese Informationen kann der Techniker mit wenigen Mausklicks abrufen. Service Rapido 2.0 bietet unzählige Vorteile, sowohl für Händler als auch für Kunden. Mit Service Rapido 2.0 können Werkstätten die Dauer einer bestimmten Reparatur exakt planen und sich besser darauf vorbereiten. Des Weiteren müssen

Mit diesem einzigartigen System festigt DAF seine Stellung als Marktführer im Bereich After Sales. Der Kunde steht immer an erster Stelle, ohne wenn und aber.



Die Zukunft

Die Entwicklung bei After Sales geht ständig weiter. Um dies zu verdeutlichen, unterhält DAF in Eindhoven einen „elektronischen Vertragshändler“, der den Einsatz moderner Informationsträger zur optimalen Unterstützung der Geschäftstätigkeiten seiner Händler und Endkunden wirkungsvoll demonstriert. Dazu nutzt DAF Informationstechnologie auf dem neuesten Stand der Technik, sowohl bei Hardware als auch bei Software.

So ist es möglich, dass Kunden mit einem Smart Tag im Zündschlüssel am Eingang automatisch erkannt werden und der Händler alle Personen- und Fahrzeugdaten sofort abrufen kann. Alle PC-Anwendungen sind drahtlos, für die Lagerhaltung werden spezielle Barcodeleser eingesetzt. Die IT steht jedoch nicht im Vordergrund, sondern nimmt eine unterstützende Rolle ein. Im Mittelpunkt steht die Funktionalität, sowohl für Kunden als auch für Händler.

Händler keine wöchentlichen Aktualisierungen mehr in ihre gedruckte Werkstattliteratur aufnehmen: Service Rapido ist immer auf dem neuesten Stand. Darüber hinaus sind die Arbeitsanweisungen besser verständlich als in einem gedruckten Handbuch und exakt auf den jeweiligen Lkw zugeschnitten. Von diesen Vorteilen profitieren auch die Kunden enorm, da sie nun sicher sein können, dass ihre Lkws nicht eine Minute länger als nötig in der Werkstatt verbringen und dass Fehler (z. B. Bestellung der falschen Teile oder unzulässige Anzugsmomente) ausgeschlossen sind.

Service Rapido 2.0 wird gegenwärtig in allen DAF-Niederlassungen eingeführt und ist bereits bei einigen Händlern in England im Einsatz. Bis Anfang 2006 werden alle europäischen DAF-Händler mit Service Rapido 2.0 ausgestattet. Mit diesem einzigartigen System festigt DAF seine Stellung als Marktführer im Bereich After Sales. Der Kunde steht immer an erster Stelle, ohne wenn und aber.

Erfolg basiert nicht allein auf einem guten Lkw

Gelegentlich fragt mich ein Kunde nach dem Geheimnis hinter dem Erfolg von DAF. „Haben Sie einen Moment Zeit?“, antworte ich dann, da die Antwort nicht so einfach ist. Natürlich bauen wir großartige Lkws, aber das macht nur einen Teil unseres Erfolgs aus. Das Händlernetz, das hinter unseren Produkten steht, ist mindestens genauso wichtig. Der Kunde kauft nicht nur einen guten Lkw, er kauft in erster Linie Gewissheit. Die Gewissheit, dass er seine Flotte jederzeit zu den geringstmöglichen Kosten optimal einsetzen kann. Die Gewinnmargen im Transportwesen sind ja sowieso schon niedrig genug...

Kurz gesagt verfolgt DAF im Bereich After Sales folgende Ziele: ein optimaler Auslastungsgrad einerseits, niedrige Kosten andererseits. Das sind nicht nur schöne Worte, wir arbeiten jeden Tag hart für diese Ziele – indem wir großartige, zuverlässige Produkte anbieten, aber auch zahlreiche Dienstleistungen und einzigartige Neuerungen wie Service Rapido, worüber sie ebenfalls in dieser Ausgabe lesen können. Einige dieser Innovationen gibt es bereits seit 33 Jahren, z. B. DAF International Truck Service. Oft kopiert, aber nie erreicht.

Das wahre Geheimnis von DAF sind jedoch die Mitarbeiter in den Werken, Entwicklungsabteilungen und Büros sowie bei den über 1.000 Vertragshändlern und Servicewerkstätten in Europa. Mitarbeiter, die die Wünsche der Kunden kennen. Sie haben dieses Wissen nicht aus teuren Berichten, sondern aus persönlichen Gesprächen mit den Kunden über ihre Wünsche und Anforderungen sowie die täglichen Herausforderungen im Transportwesen. Genau darin liegt die Stärke von DAF: die Branche der Kunden zu kennen. Ganz gleich, wie gut unsere Lkws sind und wie viele Dienstleistungen wir anbieten, im Transportwesen kommt es nach wie vor auf die Qualität der Mitarbeiter an.

Pieter de Grauw,
Director After Sales DAF Trucks N.V.





Eindrucksvolle Bauwerke für eine bessere Infrastruktur

Veraltete Infrastruktur, überlastete Straßen und Verkehrsstaus erschweren die Arbeit der Logistikunternehmen in Europa. Zahlreiche Beispiele belegen jedoch auch, dass Infrastrukturmaßnahmen für einen Gewinn an Zeit und Effizienz bei den Spediteuren sorgen können. Beispielsweise die neue Talbrücke in der Nähe der französischen Stadt Millau, zwischen Clermont-Ferrand und Béziers, sowie viele andere Meisterwerke der Ingenieurskunst, die sich gerade im Bau befinden.

Text: Hans van Zwet



Der höchste Pylon der Talbrücke bei Millau ist höher als der Eiffelturm. Die Spannweite zwischen den sieben Pylonen beträgt jeweils 342 m.

Das elegante, von dem weltberühmten Architekten Sir Norman Foster entworfene Bauwerk wurde am 17. Dezember 2004 fertig gestellt und ermöglicht eine wesentlich effizientere Streckenführung auf der A75. Aus diesem Grund wurde es von den Spediteuren, die zwischen Nordeuropa und Südfrankreich oder Spanien verkehren, positiv aufgenommen. Vor der Eröffnung führte die bevorzugte Route von Paris nach Perpignan über die A6, A7 und A9 an Lyon vorbei. Der Verkehr im Tarn-Tal um Millau (mit seinen engen Straßen) rechtfertigte diesen Umweg von 60 km. Seit die neue Talbrücke für den Verkehr freigegeben wurde, ist die Route über die A10, A71 und A75 kürzer und schneller. Der Preis ist ebenfalls akzeptabel: Obwohl für Sattelzüge (Klasse 4) eine Gebühr von 20,31 € (24,20 € inklusive Steuer) für die Benutzung der Brücke erhoben wird, liegen die Fahrtkosten für die Strecke zwischen Paris und Perpignan leicht unter den Kosten der Route über Lyon. Dazu kommt der Zeitgewinn von mindestens einer halben Stunde in der Nebensaison und bis zu vier Stunden in der Hauptsaison.

Ein Bauwerk der Superlative

Der Eigentümer der Talbrücke bei Millau, die Compagnie Eiffage du Viaduct de Millau, ist stolz auf die Superlative, die mit der Brücke verbunden sind. Die Spannweite zwischen den sieben Pylonen beträgt 342 m. Der größte Pylon ist 343 m hoch und überragt den

Eiffelturm damit um gut 21 m. Die Brücke bleibt die nächsten 75 Jahre im Besitz der Compagnie. Die Konstruktion wurde auf eine Lebensdauer von 120 Jahren ausgelegt. Die ersten Entwürfe entstanden 1987, aber der Bau begann erst am 14. Dezember 2001. Die Talbrücke wurde exakt drei Jahre und drei Tage später für den Verkehr freigegeben. Die Baukosten betrugen 400 Millionen €.

Messina und Gibraltar

Neben der Talbrücke von Millau sind langfristig noch weitere beeindruckende Meisterwerke der Ingenieurskunst in Europa geplant, z. B. eine Brücke über die Straße von Messina und möglicherweise eine dauerhafte Verbindung zwischen Europa und Afrika über die Straße von Gibraltar. Mit dem ersten der erwähnten Projekte soll bis 2012 die süditalienische Stadt Calabria mit Sizilien verbunden werden, der größten Mittelmeerinsel und am dichtesten besiedelten Region Italiens. Fünf Millionen Menschen leben auf der 25.708 Quadrat-kilometer großen Insel. Die Hauptstadt Palermo ist nach Rom, Mailand, Neapel und Turin die fünftgrößte Stadt in Italien, aber gegenwärtig ist die Insel nur über Fähren mit dem Festland verbunden.

3.300 Meter Hauptspannweite

Derzeit werden die Angebote zweier Bauunternehmen beurteilt und seit dem 1. September nimmt die italienische Regie-

rung keine Anfragen für die Versicherung des Projekts während des Baus mehr entgegen. Für die Brücke sind zwei Spuren und ein Seitenstreifen in beide Richtungen, eine zweigleisige Schienenanbindung und eine Betriebsstraße geplant. Insgesamt wird die Brücke 604 m breit. Die italienische Regierung geht davon aus, dass die Brücke 2012 für den Verkehr freigegeben wird. Die Kosten für dieses Projekt betragen 4,6 Mrd. €. Der Kunde, Stretto di Messina S.P.A., gibt eine Hauptspannweite von 3.300 m an. Im Vergleich dazu hat die Brücke über den Großen Belt eine Hauptspannweite von 1.624 m und die Fatih Sultan Mehmet-Brücke, die zweite Brücke über den Bosphorus bei Istanbul, eine Hauptspannweite von 1.090 m. Die neue Brücke über die Straße von Messina übertrumpft auch die momentan längste Brücke der Welt, die 1998 erbaute Akashi Kaikyo-Brücke mit einer Hauptspannweite von „nur“ 1.991 m. Die zwei Pylone für die Seilführung werden 382,6 m hoch sein, mehr als 60 m höher als der Eiffelturm.

Vulkane und Terroristen

Die erwartete Lebensdauer der Brücke beträgt 200 Jahre, solange sich kein Erdbeben mit einer Stärke von mehr als 7,1 auf der Richterskala ereignet. Die Brücke ist so ausgelegt, dass sie weniger starke Erdbeben übersteht. Bedenken hinsichtlich der Erdbebensicherheit sind



Die Brücke über die Straße von Messina sieht eine Hauptspannweite von 3.300 m vor und wird Erdbeben bis zu einer Stärke von 7,1 auf der Richterskala widerstehen.

nicht unbegründet: Die Brücke entsteht in der Nähe des Ätna, des einzigen aktiven Vulkans in Europa. Darüber hinaus liegen die untätigen Vulkane Stromboli und Vesuv ebenfalls in der Nähe. Die Brücke muss Windgeschwindigkeiten von 200 km/h widerstehen. Es wurden auch Bedenken hinsichtlich der Sicherheit gegen Terroranschläge mit Flugzeugen geäußert, die Ingenieure sind sich jedoch sicher, dass die Brücke auch diesen widersteht.

Gibraltar-Tunnel

Ein noch weit futuristischeres Projekt befindet sich momentan in der Entwurfsphase: eine Verbindung zwischen Afrika und Europa, die 2020 fertig gestellt werden soll. Das Projekt trägt noch keinen offiziellen Namen, und es steht noch nicht einmal fest, ob ein Tunnel oder eine Brücke gebaut werden soll. Zurzeit werden verschiedene Studien auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Es gibt eine

Studie für eine Brücke, aber genauso existiert eine Studie für einen freitragenden Tunnel, der 150 m unter dem Meerespiegel schwebt und am Meeresgrund verankert ist. Diese Konstruktion ist aufgrund der geographischen Gegebenheiten erforderlich: An der mit 13 km schmalsten Stelle ist die Straße von Gibraltar 600 m tief, daher ist ein konventioneller Tunnel technisch nicht möglich. Es wird auch untersucht, ob es möglich ist, die Straße von Gibraltar westlich der schmalsten Stelle zu überqueren. Dort ist das Meer nur 300 m tief, der Tunnel müsste dann aber 38,5 km lang sein.

Wer trägt die Kosten?

Die Möglichkeit einer permanenten Verbindung zwischen Europa und Afrika rückte am 12. Dezember 2004 einen Schritt näher, als König Juan Carlos von Spanien und König Mohamed der Sechste von Marokko

ein Abkommen über weitere Untersuchungen unterzeichneten. Es ist noch unklar, ob die EU eine Subventionsanfrage bewilligt. Eine Verbindung nach Afrika ist im Gegensatz zu der Verbindung nach Sizilien nicht Teil des Trans European Network (TEN), in dem die Regierungen der 25 Mitgliedsstaaten die wichtigsten Verbindungen in Europa festgelegt haben. Die wirtschaftlichen Aktivitäten zwischen den beiden Kontinenten rechtfertigen offensichtlich noch keine permanente Verbindung über die Straße von Gibraltar, auch wenn gerade Marokko anderer Meinung ist. Ein wichtiger Sicherheitsaspekt ist bei dieser Verbindung der Zustrom illegaler Einwanderer. Erst einmal muss jedoch geprüft werden, ob diese Verbindung technisch überhaupt möglich ist und wer die enormen Kosten trägt. Der vergleichbare Tunnel unter dem Ärmelkanal kostete seinerzeit 20 Mio. € und war damit das teuerste Infrastrukturprojekt der Geschichte. Fürs Erste müssen Menschen und Güter die Straße von Gibraltar daher mit Flugzeugen oder Fähren überqueren.

Die längsten und tiefsten Tunnel

- **Der Seikan-Tunnel in Japan, eine Schienenverbindung zwischen zwei Inseln, ist mit 53,9 km der längste Tunnel der Welt. Auf Platz zwei folgt der Eurotunnel mit 39 km.**
- **Der längste Fahrzeugtunnel befindet sich in Norwegen: Der 2000 fertig gestellte Lærdal-Tunnel bei Bergen ist 24,5 km lang.**
- **Der Nordkap-Tunnel ist der wahrscheinlich tiefste Tunnel: Die 7 km lange Unterwasserstraße verbindet die Insel Magerøya seit 1999 mit dem Festland und befindet sich 212 m unter dem Meeresspiegel.**

Verfügbarkeit von AdBlue nimmt rasch zu

Um die neue Abgas-Emissionsnorm Euro 4 zu erfüllen, haben sich fast alle europäischen Lkw-Hersteller für das SCR-System (selektive katalytische Reduktion) entschieden. Zur Erfüllung der Euro 5-Norm haben sogar alle Hersteller dieses System gewählt, bei dem AdBlue-Flüssigkeit in die Abgase gespritzt wird, um die Stickstoffoxidemissionen zu reduzieren. Nun stellt sich die Frage: „Wie sieht es mit der Verfügbarkeit von AdBlue aus?“

Text: Hannah Dyson



Univar, die Muttergesellschaft von Dureal, hat eine Vereinbarung mit Texaco getroffen.



GreenChem arbeitet mit Q8 zusammen.



AdBlue ist auch an der wichtigen Grenzstation La Jonquera in Spanien erhältlich.

Alle Betreiber, die über Lkws mit SCR-System verfügen, müssen genau darüber informiert werden, wo sie diese einfache, aber unverzichtbare Flüssigkeit erhalten. Zwischen Lieferanten, Vertreibern und Händlern bestehen bereits verschiedene Abkommen, mit denen sichergestellt wird, dass AdBlue in den nächsten Monaten an Hunderten von Tankstellen in ganz Europa sowie an vielen Fernfahrraststätten erhältlich ist.

Führende Anbieter von AdBlue für europäische Kunden sind Air 1 (Partnerschaft zwischen dem Harnstoffhersteller Yara und dem Vertreter Brenntag), Univar und GreenChem. Diese drei Unternehmen haben zu Versuchszwecken bereits viele AdBlue-Tankstellen an Fernfahrraststätten, Tankdepots und öffentlichen Plätzen eingerichtet. Sie treffen außerdem Vereinbarungen mit den großen Mineralölkonzernen, um die Verfügbarkeit von AdBlue an Tankstellen in den nächsten zwei bis drei Jahren weiter zu verbessern. Andere Hersteller, etwa Blue Sky in Deutschland (Partnerschaft zwischen SKW Piesteritz und KRUSE Chemie KG) und BlueCat in Großbritannien (gegründet von J&H Bunn), haben bei der Versorgung mit

AdBlue in erster Linie jeweils ein bestimmtes Land im Visier. Der Mineralölkonzern OMV wird bis zum Jahr 2007 67 seiner Tankstellen mit AdBlue-Tankmöglichkeit aufrüsten, wobei der Schwerpunkt in Österreich, Deutschland sowie Zentral- und Osteuropa liegt.

Die große Vielfalt der von den AdBlue-Vertreibern angebotenen Lagerungs- und Lieferoptionen ermöglicht es den Mineralölkonzernen, ihre Verkaufsstrategie für diesen wachsenden Markt an die eigenen Anforderungen anzupassen. So wird Shell bis zum Jahresende etwa über 1.500 AdBlue-Verkaufsstellen verfügen, wobei AdBlue jedoch nur in 5-Liter-Kanistern abgegeben wird. Der französische Konzern Total möchte in den nächsten drei Jahren 400 Tankstellen und AS24-Fernfahrraststätten in Europa mit AdBlue beliefern, wobei dies sowohl in Großmengen als auch in Kanistern abgegeben wird. Bis Ende des Jahres wird Q8 an einigen ausgewählten Stellen AdBlue in Kanistern anbieten und Pumptankstellen an strategisch günstigen Tankstellen, etwa an Grenzübergängen, installieren haben.

www.findadblue.com

Die britische Beratungsfirma Integer Research hat im Oktober in Zusammenarbeit mit AdBlue-Produzenten, Vertriebsgesellschaften und Lkw-Herstellern die Website „FindAdBlue.com“ eingerichtet. Transportunternehmen und Fahrer können hier mit einem einfachen Mausklick nach allen europäischen AdBlue-Verkaufsstellen suchen.



Opzeeland's 'Dutch Connection'



DAF-Pionier auf der anderen Seite d

Mit einer Fläche von 270.000 km², einer wunderschönen Natur, einer Fülle von Rohstoffen und einer Bevölkerung von nur 4 Mio. ist Neuseeland bekanntlich das letzte Paradies auf Erden. Kein Wunder, dass viele Menschen sich dort ein neues Leben aufbauen möchten. So ging es auch Cor van Opzeeland, der die Niederlande in der Nachkriegszeit 1952 auf der Suche nach einer neuen Herausforderung verließ. Als er 1956 begann, mit einem einzigen Lkw verschiedene Güter (u. a. Kohle) zu transportieren, konnte er nicht ahnen, dass sein Name fast 50 Jahre später immer noch auf der Seite von Lkws stehen würde. Lkws aus seinem Heimatland.

2005 wurde sein Sohn John Geschäftsführer eines mittelständischen neuseeländischen Unternehmens, das mit einer Flotte von 35 Fahrzeugen und verschiedenen Waren-depots im ganzen Land in den Bereichen Lagerung, Verteilung und Verpackung tätig ist. Das Unternehmen befördert eine Vielzahl von Gütern wie Holz, Nahrungsmittel und Verpackungsmaterial. Opzeeland beschäftigt

John (links im Bild) ist heute Geschäftsführer des Transportunternehmens, das sein Vater Cor van Opzeeland 1956 gründete.

etwa 55 Mitarbeiter, darunter 35 Fahrer. Der Hauptsitz befindet sich in Christchurch im Osten von South Island. Vater Cor, inzwischen 79 Jahre alt, schaut immer noch jeden Tag vorbei und legt mit Hand an.

Pionierleistungen

Als DAF vor etwa sechs Jahren in den neuseeländischen Markt eintrat, war Opzeeland einer der ersten Kunden. Beim Kauf der niederländischen Lkws spielte Opzeelands Herkunft eine wichtige Rolle, meint John van Opzeeland: „Natürlich schien es ein wenig

riskant, Lkws eines zu diesem Zeitpunkt in Neuseeland noch völlig unbekannten Herstellers zu erwerben“, führt er aus. „Aber die Spezifikationen waren vielversprechend, und unsere Kontakte in den Niederlanden konnten bestätigen, dass DAF einen ausgezeichneten Ruf hat. Wir haben dort Verwandte, die ebenfalls im Transportwesen tätig sind, einige von ihnen sogar unter dem Namen Opzeeland.“

Stets einsatzbereit

Zur Flotte von Opzeeland gehören inzwischen 13 DAFs, genauer gesagt CF- und XF-Modelle. John van Opzeeland macht keinen Hehl aus seiner Begeisterung. „Alles funktioniert hervorragend“, erklärt er. „Die DAFs sind zuverlässig, preiswert, relativ verbrauchsarm und bei den Fahrern sehr beliebt. Darüber hinaus sind Vertrieb und After Sales hervorragend organisiert. Der DAF-Importeur, Southpac Trucks, unterhält Servicewerkstätten im ganzen Land und die Kommunikationswege sind kurz, auch zum Werk in Eindhoven. Fragen an DAF werden immer schnell beantwortet. Es kommt einem so vor, als ob DAF direkt nebenan ist.“

Vier Achsen

Der Verkehr in Neuseeland wird durch einen großen Anteil vierachsiger Lkws geprägt,





er Welt



die oft vierachsige Anhänger ziehen. Die Zuggesamtlänge beträgt dann 20 m bei einem Zuggesamtwicht von 45 t. Diese Besonderheit geht auf die neuseeländische Gesetzgebung zurück, sehr zum Leidwesen von John van Opzeeland: „Die Regierung ist der Ansicht, dass Lastzüge bei einem Gesamtgewicht von mehr als 39 t mit insgesamt acht Achsen und einem Lkw mit Doppelachsanantrieb (d. h. 8x4 oder 6x4) ausgestattet werden müssen. Nur so könne der Fahrer die Straßenverhältnisse in Neuseeland bewältigen“, erklärt er. „Ein moderner zweiachsiger Lkw mit einem dreiachsigen Anhänger ist dieser Aufgabe jedoch mehr als gewachsen. So wie es jetzt ist haben wir eine Menge unnötiges Gewicht, weniger Zuladung und höhere Kraftstoffkosten.“

Hohe Effizienz

Die DAFs werden bei Opzeeland sowohl für lange als auch für kurze Strecken eingesetzt. John bezeichnet die Straßenverhältnisse in Neuseeland nicht ohne Grund als „schwierig

für Lkws“. Neuseeland ist ausgesprochen gebirgig und die klimatischen Verhältnisse sind äußerst wechselhaft. Die DAFs von Opzeeland legen pro Jahr 75.000 bis 175.000 km zurück. Die CFs werden überwiegend auf South Island eingesetzt. „Die CF-Fahrer machen sich gegen Abend auf den Weg, legen einige hundert Kilometer zurück und übernachten dann meist in einem Fahrerhotel“, erzählt John. „Die XFs mit Space Cab werden hauptsächlich für Transporte nach North Island eingesetzt. Die Fahrer sind oft drei bis vier Tage unterwegs und schlafen in Ihren Lkws, die standardmäßig mit einem geräumigen und komfortablen Space Cab ausgestattet sind. Die Fahrer sind jedenfalls hellauf begeistert. Schon ab Werk lassen die Lkws keine Wünsche offen. Ich muss mit dem Händler zusammen kaum Änderungen vornehmen, was einen großen Vorteil darstellt. So können wir Kosten sparen und die Lkws sind nach der Lieferung aus den Niederlanden schneller einsatzbereit.“

Mittelständische Unternehmen

„Die neuseeländische Wirtschaft ist von mittelständischen Unternehmen geprägt“,



so John van Opzeeland. „Daher müssen unsere Lkws möglichst flexibel sein und viele verschiedene Güter transportieren können. ‚Alles und jederzeit‘ ist das Motto der Spediteure. Unsere DAFs sind dafür hervorragend geeignet, insbesondere aufgrund ihres geringen Eigengewichts.“



DAF Endurance Used Trucks

DAF-Gebrauchtfahrzeuge:
so gut wie neu



Mehr Flexibilität, mehr Sicherheit, mehr Vorteile. Ob Profi Liner, Cool Liner oder Mega Liner – KRONER hat das gesamte Programm mit innovativen Detaillösungen die Ihnen einen Vorsprung bei allen Transporten sichern.



Besuchen Sie uns: **European Road Transport Show**
in Amsterdam, Halle 08, Stand 055 und bei der
Trailer 2005 in Kortrijk, Halle 04, Stand 426.

FIRST CHOICE

KRONE
Die Trailer-Profis

Mehr Infos: Tel. 0 59 51/2 09-0

www.krone.de



C510 Twin Steer – der größte Kenworth der Geschichte

Kenworth Australia hat vor Kurzem den C510 Twin Steer eingeführt, ein straßen- und geländetaugliches Arbeitspferd mit drei Antriebsachsen für Schwerlasttransporte. Dieser Lkw ist der größte Kenworth, der je gebaut wurde, und der größte Lkw, der nach australischem Recht zulässig ist.

Der in Zusammenarbeit mit Brambles Industrial Services entwickelte C510 Twin Steer wird in Bergbau und Forstwirtschaft sowie für Schwertransporte eingesetzt.

Dieser außergewöhnliche Kenworth ist auf ein Fahrzeugesamtgewicht von bis zu 200 t ausgelegt und mit einem QSK19-Motor von Cummins mit 600 PS und 19 l ausgestattet. Der C510 verfügt über zwei gelenkte Vorderachsen und drei angetriebene Hinterachsen. Für Entwicklung, Fertigung und Homologation wurden nur 12 Monate benötigt.

Industry Week: "PACCAR führender Hersteller"

PACCAR Inc, die Muttergesellschaft von DAF Trucks N.V., wurde vor Kurzem von der einflussreichen amerikanischen Fachzeitschrift „Industry Week“ zu einem der 50 besten Hersteller der USA gekürt. „Es ist eine Ehre für PACCAR, in einem Zug mit Unternehmen wie Dell, Johnson & Johnson, Chevron und 3M genannt zu werden“, erklärte Mark C. Pigott, Chairman und CEO. „Zum einhundertsten Jahrestag von PACCAR spiegelt diese Anerkennung unser Streben nach Innovation und das Engagement der PACCAR-Mitarbeiter weltweit wieder.“

Bei der Auswahl der 50 erfolgreichsten Unternehmen berücksichtigte Industry Week nicht nur Umsatzentwicklung, Gewinnmargen und Gesamtkapitalrendite, sondern auch die Umschlaggeschwindigkeit für Lagerbestände während der letzten drei Jahre.

„PACCARs weltweite Diversifizierung war für das beständige Wachstum von Umsatz und Gewinnen ausschlaggebend“, merkte Vice Chairman Mike Tembreull an. „2004 wurden mehr als 50 % der Einnahmen von PACCAR außerhalb der USA erwirtschaftet. Während der letzten zehn Jahre konnte PACCAR ein jährliches Gewinnwachstum von 16 % erzielen. Im Vergleich dazu verzeichnet der Standard & Poor's 500 Index der erfolgreichsten Unternehmen lediglich ein Wachstum von 7 %. PACCARs Eigenkapitalrendite betrug während der letzten drei Jahre durchschnittlich 21,5 % bzw. 27,9 % im Jahr 2004.“

PACCAR Foundation Europe unterstützt Forschungslabor

Professor Alex Markham, Leiter von Cancer Research UK, war aufgrund einer Spende von 250.000 £ für ein neues Krebsforschungslabor in Manchester voll des Lobes über die „außergewöhnliche Großzügigkeit“ der PACCAR Foundation Europe. Die Spende dient zur Erweiterung und Modernisierung eines Labors des Paterson Institute for Cancer Research. Um die Spende zu würdigen, wird dieses von Cancer Research UK bezuschusste Labor in PACCAR Laboratory umbenannt.

Mark Pigott, Chairman und CEO von PACCAR, erklärte: „Die PACCAR Foundation freut sich, dass sie wichtige wissenschaftliche und klinische Studien von Cancer Research UK unterstützen kann. Fortschrittliche medizinische Forschung ist unerlässlich für eine bessere Diagnose und hoffentlich eine Heilung dieser schrecklichen Krankheit. Wir sind beeindruckt von der führenden Position und Eigeninitiative von Cancer Research UK bei Spendenaktionen zur Verbesserung des Labors.“

Die Bauarbeiten am PACCAR Laboratory haben bereits begonnen. Das Labor soll im Januar 2006 betriebsbereit sein. Die Forscher in dem neuen Labor werden sich hauptsächlich mit der Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse in praktische Behandlungsmethoden für Krebspatienten beschäftigen.

250.000. Kenworth läuft in Chillicothe vom Band



Das Kenworth-Montagewerk in Chillicothe (Ohio, USA) feierte vor Kurzem die Fertigung des 250.000. Lkw. Dieser Lkw (ein Kenworth T600) wurde an Jon Vinje übergeben, den Geschäftsführer von Halvor Lines, ein Transportunternehmen, das bereits eine Flotte von 235 Kenworth-Fahrzeugen betreibt.

Das Werk in Chillicothe wurde 1974 in Betrieb genommen und ist das größte Produktionswerk von Kenworth. Dort wird nicht nur der T600 gefertigt, sondern auch der W900, T800 und T2000.

Von links nach rechts: Scott Blue, Kenworth Factory Manager; Bill Kozek, Kenworth General Sales; Jon Vinje, Director Halvor Lines; Larry Soule, General Sales Manager des Händlers Rihm





Die ersten Lkw-Motoren von DAF

DAF entwickelt und fertigt seit fast 50 Jahren eigene Motoren. Während dieser Zeit konnte sich DAF einen ausgezeichneten Ruf für Haltbarkeit, Zuverlässigkeit und niedrige Emissionswerte erarbeiten.

Als DAF 1948 der Presse das erste Fahrgestell vorstellte, war dieses mit einem 4,62-l-Ottomotor von American Hercules mit einer Leistung von 102 PS ausgestattet. Ein Jahr später konnten Kunden auch zwischen verschiedenen Hercules- und Perkins-Dieselmotoren wählen. DAF baute damals bewusst keine eigenen Motoren. In den ersten mageren Nachkriegsjahren wären Investitionen in die Entwicklung und Fertigung von Motoren zu kostspielig gewesen, und DAF wollte sich zunächst auf die Herstellung guter Fahrgestelle sowie Vorder- und Hinterachsen konzentrieren. DAF hatte jedoch große Ambitionen und es war damals schon absehbar, dass DAF zu einem späteren Zeitpunkt eigene Motoren liefern würde.

Aufgrund des schnell zunehmenden Straßenverkehrs stieg die Nachfrage nach leistungsstärkeren Motoren, und gegen Mitte der 50er Jahre wurde deutlich, dass die inzwischen veralteten Hercules- und Perkins-Motoren ersetzt werden mussten. Ende 1955 schloss DAF ein Abkommen mit Leyland, demzufolge der britische Hersteller fürs Erste als Motorenlieferant fungieren würde. DAF erhielt im Gegenzug das Recht, nach der Fertigstellung des geplanten neuen Motorenwerks einen eigenen Motor in Lizenz zu produzieren. Im Januar 1956 wurde direkt neben dem bestehenden Lkw-Werk mit dem Bau des Motorenwerks begonnen. Sämtliche Stahlkonstruktionen für den Bau wurden von DAF selbst gefertigt, schließlich war DAF ja ursprünglich ein Stahlkonzern.

Das Motorenwerk

Das neue Motorenwerk wurde im November 1957 feierlich dort eröffnet, wo es auch heute noch steht. In diesem Werk begann die Fertigung des ersten DAF-Motors, des D575, einer Lizenzausführung des Leyland O.350. Der D575 verfügte über Direkteinspritzung und 5,76 l Hubraum mit einer Leistung von 120 SAE PS bei 2.400 U/min. Der Motor wurde auch als Industrie- und Schiffsmotor gefertigt. Innerhalb kürzester Zeit erlangte der D575 einen ausgezeichneten Ruf, und es wurde deutlich, dass dies nicht der letzte Motor bleiben würde. Anfang 1959 führte DAF vier neue Motoren ein, die aus dem D575 entwickelt wurden: zwei Ottomotoren mit 135 und 155 PS, einen kleineren Dieselmotor mit 100 PS und den DS575 mit stolzen 165 PS. Diese beeindruckende Leistung erzielten die Entwickler bei DAF über eine Steigerung des Ladedrucks mithilfe eines Abgas-turboladers. Somit brachte DAF als einer der weltweit ersten Lkw-Hersteller einen Turbomotor auf den Markt. Dies sollte für DAF der erste Schritt in Richtung Marktführerschaft auf dem Gebiet der Motortechnologie sein – ein Ruf, den DAF bis heute behaupten und mit der Einführung des PACCAR MX-Motors sogar noch weiter ausbauen konnte.



DAFs Motorproduktion 1957 (links) und 2005: Dazwischen liegen Welten.

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.



DAF XF105: der neue Maßstab

Der DAF XF105. Der neue Maßstab bei Qualität und Zuverlässigkeit. Bei Transportleistung und Produktivität. Bei Fahrverhalten, Komfort und Innenraumgestaltung. Mit einem luxuriösen und geräumigen Fahrerhaus. Und einem neuen 12,9 l PACCAR MX-Motor, lieferbar in Euro-4- und Euro-5-Ausführung, für hohe Leistung und exzellente Verbrauchswerte. DAF XF105: Die kostengünstige Transportlösung für jeden Unternehmer. Der Traum jedes Fahrers.

driven by quality

