

PACCARWORLD

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

nummer 2, 2006



Weltpremiere:
DAF Telematics and
Infotainment System
der neue Standard
im Flottenmanagement



DAF Trucks auf der IAA Hannover 2006
Für jeden Einsatz ein LKW nach Maß

DAF

A PACCAR COMPANY

Bekommen Sie Ihr bestes AdBlue bei Ihrem DAF-Händler!



GreenChem ist der bevorzugte AdBlue-Ausrüster der DAF Trucks. GreenChem und DAF kooperieren seit vielen Jahren in Tests der SCR Technologie. GreenChem liefert AdBlue zur Erstbefüllung in die Produktionsstätten Eindhoven und zu den Leyland Trucks.

GreenChem ist Spezialist in AdBlue und liefert die umfangreichsten und flexibelsten Lösungen rund um AdBlue. GreenChem's AdBlue ist überall in Europa in einem stark wachsenden Netzwerk verfügbar. Wo in Ihrer Region? Kontaktieren Sie den örtlichen DAF-Händler oder besuchen Sie www.greenchem-adblue.com

GreenChem ist empfohlen von DAF und auch bei Ihrem DAF-Händler verfügbar.

Das BlueCard-Netzwerk



GreenChem erleichtert die Betankung auf der Straße mit dem BlueCard-Netzwerk. Wir bilden gerade ein Netzwerk von 2.000 Tankstationen aus, zu dem jeden Monat Dutzende hinzukommen.

Holen Sie sich Ihre kostenlose BlueCard bei Ihrem DAF-Händler, damit auch Sie ständigen Zugang zu dem BlueCard-Netzwerk der Tankstellen haben.

GreenChem GmbH

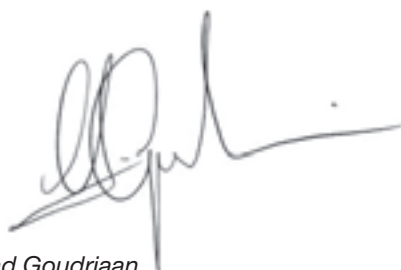
Oekonomierat-Peltzmeier-Platz 2-4
D-59063 Hamm - Deutschland
Tel. +49(0)2381 436 2850 - Fax +49(0)2381 436 2851
E-mail: gerharddraband@greenchem-adblue.com
www.greenchem-adblue.com

- 4 DAF Nachrichten
- 6 DAF Trucks auf der IAA Hannover 2006
- 10 Der neue Standard im Flottenmanagement
- 13 Neue Reifengeneration für eine neue LKW-Generation
- 17 Niederländisches Zugpferd bei der Tour de France
- 19 Digitaler Fahrtenstreifen in EU Pflicht
- 20 Transports Reheul und seine Fahrer schwören auf DAF
- 20 „Mein eigener Teileverwalter.“
- 21 PACCAR World
- 22 Harley-Spediteur SKS vertraut auf DAF
- 24 Trends im Fahrzeugaufbau und Karosseriebau
- 26 Christian Salvesen

Faktor Mensch

In den vergangenen Jahrzehnten haben sich LKWs von relativ unkomplizierten Lieferfahrzeugen zu technisch ausgereiften Transportlösungen entwickelt. Vor allem in den letzten Jahren konnte die Technologie für Nutzfahrzeuge und verwandte Produkte enorme Fortschritte verzeichnen und wurde so zu einer echten Hightech-Industrie. Das manuelle Schaltgetriebe wurde innerhalb kurzer Zeit durch automatische Schaltsysteme ersetzt. Die heutige Kraftstoffeffizienz und die niedrigen Emissionswerte wären ohne moderne, elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzsysteme völlig undenkbar. ABS, ASR und EBS sind zum Standard geworden und Systeme wie Brake Assist, Vehicle Stability Control, Hill Start Aid und Kameraüberwachung haben Einzug gehalten, um im LKW für noch mehr Sicherheit zu sorgen. DAF stellt selbstverständlich alle diese Systeme bereit. Lane Departure Warning Systems und Adaptive Cruise Control werden in naher Zukunft ebenfalls verfügbar sein. Daneben befinden sich eine Reihe weiterer Technologielösungen in der Entwicklung, um LKWs und den Verkehr allgemein künftig noch sicherer zu gestalten. Doch solange Menschen am Steuer sitzen – und daran wird sich meiner Meinung nach so schnell nichts ändern – sind Unfälle durch menschliches Versagen nie auszuschließen. Jüngste Studien zeigen, dass es zu vielen LKW-Unfällen kommt, weil der Fahrer abgelenkt und mit etwas anderem beschäftigt ist, statt auf den Verkehr zu achten. Selbstverständlich können auch moderne Elektroniksysteme zur Unfallvermeidung beitragen, z. B. indem der Fahrer mit einem Signalton gewarnt wird, wenn er die Fahrbahnbegrenzungslinie überschreitet. Ein System wie VSC greift sogar ein, wenn eine Kurve zu schnell durchfahren wird.

Doch trotz modernster Technologien und Systeme bleibt der Mensch der entscheidende Faktor. Darum legt DAF Trucks neben der Entwicklung und Anwendung neuer Technologien sehr viel Wert auf den Faktor Mensch und seine Schnittstelle zur Technik. Aspekte wie Komfort, Ergonomie und eine unkomplizierte Darstellung von Informationen haben hohe Priorität, damit der Fahrer nicht unnötig abgelenkt wird. Informationen über das Fahrzeug, die Fahrstrecke oder z. B. den Transportauftrag müssen auf einem gut ablesbaren Bildschirm im Sichtfeld des Fahrers angezeigt werden. Der Bordcomputer muss leicht bedienbar sein, ohne dass sich der Fahrer durch eine komplizierte Menüstruktur hangeln muss. Das DAF Telematics and Infotainment System ist ein hervorragendes Beispiel dafür. Der sinnvolle Einsatz verfügbarer Technologien und optimale Aufmerksamkeit für den Faktor Mensch können künftig für noch mehr Sicherheit im Transportwesen sorgen.



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

Gestaltung und Druck: GPB bv, Leiderdorp

Festliche Eröffnung von DAF Frankfurt

Die DAF Frankfurt GmbH wurde vor kurzem mit einer feierlichen Veranstaltung eröffnet. Genau wie die Vertriebsniederlassungen in Prag, Heathrow und Budapest ist auch die DAF Frankfurt GmbH zu 100 % in Konzernbesitz.

Das beeindruckende neue Gebäude auf einem rund 16.000 Quadratmeter großen Grundstück liegt strategisch günstig im Norden der fünftgrößten Stadt Deutschlands, dort wo sich die wichtigen Autobahnen A5 und A661 kreuzen. Das Gebäude weist eine Fläche von 2.757 Quadratmetern auf, wovon 1.764 Quadratmeter auf die ultramodernen Werkstatt mit sieben Toren entfallen.

Äußerst umweltfreundlich

Der Warteraum für Kunden und Fahrer mit Blick auf die Werkstatt ist u. a. mit Duschen, Toiletten, Getränkeautomaten, Fernseher und Datenverbindungen ausgestattet. Auf Umweltfreundlichkeit wurde besonderer Wert gelegt. So wurden einige Böden mit einer sechs Millimeter dicken, flüssigkeitsabweisenden Schicht überzogen, damit keine Schadstoffe ins Grundwasser gelangen können. Müll wird in einem separaten Gebäudeteil gesammelt. Selbst die Rolltore der Werkstatt sind umweltfreundlich, denn sie sind sechs Meter hoch – 1,5 Meter mehr als üblich. Dadurch fällt mehr Tageslicht ein, und die Stromkosten sinken.

Schlüsselübergabe

Während der Eröffnungsfeier überreichte der Bauunternehmer den Schlüssel für DAF Frankfurt symbolisch an Aad Goudriaan, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks N.V. Dieser gab den Schlüssel an Gerhard Haas weiter, den Geschäftsführer der DAF Trucks Frankfurt GmbH. „Mit diesem ultramodernen Unternehmen setzen wir in vielen Bereichen neue Maßstäbe. Dadurch können wir unseren Kunden einen optimalen Service bieten“, so Goudriaan. „Diese Region zeichnet sich durch starke wirtschaftliche Aktivitäten und ein entsprechendes Transportvolumen aus. Grund genug, hier in eine völlig neue Vertriebsniederlassung zu investieren.“

1000. LKW von Bertschi ist ein DAF

Mit einer Flotte von 1000 LKWs ist die Schweizer Bertschi AG einer der führenden Logistikdienstleister in Europa. Das Unternehmen verfügt über ein europaweites Netzwerk für intermodalen Transport und hat sich ganz auf den Transport und die Logistik von Flüssigkeiten, Schüttgütern und Containern spezialisiert. Anlässlich seiner 50-Jahr-Feier nahm Bertschi vor kurzem seinen 1000. LKW in Betrieb: einen DAF CF85 mit 12,9-Liter-Motor PACCAR MX in Euro 5-Ausführung.

„DAF spielt für uns eine wesentliche Rolle“, so Unternehmenschef Hans-Jörg Bertschi, der in den vergangenen vier Jahren mehr als vierhundert LKWs dieser Marke bestellt hat. „Der Preis ist nicht alles“, begründet er seine Wahl. „Oberste Priorität hat ein guter Service. Und den finden wir bei DAF, durch einen führenden Ersatzteilvertrieb in ganz Europa und ein hohes Serviceniveau der Händler.“

Die DAF-Flotte von Bertschi besteht zu einem großen Teil aus CFs. „Die idealen Fahrzeuge für Flüssigkeits-, Schüttgut- und Containertransport“, so Bertschi. „Der CF weist ein niedriges Eigengewicht und damit eine hohe Nutzlast auf. Diese Eigenschaft ist in unserem Marktsegment sehr wichtig. Außerdem haben wir uns aufgrund des niedrigen Kraftstoffverbrauchs für den CF entschieden. Als umweltbewusstes Unternehmen legen wir zudem Wert darauf, dass die LKWs von DAF bereits jetzt den Euro 5-Emissionanforderungen entsprechen.“

Speziell für den intermodalen Transport bietet DAF mit dem so genannten FTP-Konzept eine maßgeschneiderte Lösung: ein LKW mit einer leichten, anhebbaren 4,4-t-Vorlaufachse mit 17,5"-Rädern. Bei Überlastungen der Antriebsachse wird die Vorlaufachse automatisch abgesenkt, um weitere rund vier Tonnen Traglast zu ermöglichen.



Offizielle Schlüsselübergabe für DAF Frankfurt.

V. l. n. r.: Karl-Heinz Beez (Bauunternehmen Leonard Weiss), Jochen Metzger (Bauunternehmen Leonard Weiss), Aad Goudriaan (Vorstandsvorsitzender DAF Trucks N.V.), Andreas Köhnlein (Bauunternehmen Leonard Weiss), Gerhard Haas (Geschäftsführer DAF Trucks Frankfurt GmbH)



DAF CF85 erneut 'Fleet Truck of the Year'

Der DAF CF85 wurde Mitte Juli bei der Verleihung der renommierten „Motor Transport Awards“ in London erneut als „Fleet Truck of the Year“ ausgezeichnet. In den vergangenen sechs Jahren hat der CF85 diesen Titel bereits vier Mal erhalten – ein einzigartiger Erfolg, der die herausragende Stellung des CF85 als Zugmaschine für Flotten unterstreicht. Stuart Hunt, Geschäftsführer von DAF Trucks UK Ltd, nahm die Auszeichnung im Namen von DAF und den DAF-Händlern entgegen. „Ganz besonders freut es mich, wie die Jury diese höchste Ehrung für den CF85 begründet“, erklärte er. „Nach Meinung der Jury überzeugt der CF unter all den vielfältigen Aspekten, die beim Kauf eine zentrale Rolle spielen, wie etwa Kraftstoffverbrauch, Zuverlässigkeit, Betriebskosten und erstklassiger Service der DAF-Organisation.“



Bereits drei Auszeichnungen für den XF105 „LKW des Jahres 2006 in Polen“

Die Leser der führenden Transportfachzeitschrift *Polski Traker* haben den DAF XF105 zum „LKW des Jahres 2006 in Polen“ gewählt. Der Preis wurde in der DAF-Hauptverwaltung in Eindhoven überreicht.

DAF in Taiwan

Im Oktober 2005 unterzeichnete DAF mit der Formosa Automobile Corporation einen Vertrag über die Montage und den Verkauf von DAF-LKWs in Taiwan. Wenige Monate später rollten in einer nagelneuen Montagehalle die ersten DAF-CFs vom Band. DAFs, made in Taiwan.

Die Formosa Automobile Corporation ist ein Tochterunternehmen der Formosa Plastics Group, eines der weltgrößten Unternehmen der Petrochemie. Der Automobilbereich ist für die Vermarktung, den Verkauf, den Kundendienst sowie die Montage von Personen- und Nutzfahrzeugen zuständig.

CF-Montage

Direkt nach der Vertragsunterzeichnung wurden die Vorbereitungen für die Montagelinie in Taiwan in die Wege geleitet. Kurze Zeit später startete die Montage der ersten CF-SKD-Pakete („Semi Knocked Down“), die von DAF in Eindhoven angeliefert wurden. Diese Pakete enthalten ein vollständiges Fahrerhaus, die Achsen und den Motor sowie das Getriebe. Alle anderen Komponenten werden einzeln geliefert. Der gesamte LKW-Markt in Taiwan umfasst ein jährliches Volumen von rund 5.000 Schwerfahrzeugen. DAF strebt innerhalb von drei Jahren einen Marktanteil von 15 bis 20 % an.

„Zum dreizehnten Mal in Folge haben wir die Leser von *Polski Traker* aufgefordert, den nationalen LKW des Jahres zu wählen“, so Boguslawa Zimmer, Geschäftsführerin der Fachzeitschrift mit einer monatlichen Auflage von 15.000 Exemplaren. „Nur eine einzige andere Marke hat den Preis in den letzten dreizehn Jahren gleich drei Mal erhalten. 1998 ging der erste Platz an den 95XF, ein Jahr später an den CF85.“

„Dass der XF105 dieses Jahr von unseren Lesern zum LKW des Jahres gewählt wurde, zeigt das große Vertrauen in dieses neue Spitzenmodell“, sagt Aleksander Glus, Chefredakteur und gleichzeitig Jurymitglied bei der Wahl des internationalen LKWs des Jahres. „Der XF105 ist schließlich erst seit kurzem auf dem Markt und viele der Leser, die für ihn gestimmt haben, kennen seine erstklassigen Eigenschaften bisher nur aus der Presse. Es ist aber allgemein bekannt, dass dieser LKW auf Basis des hervorragenden XF95 entwickelt wurde. Dank zahlreicher Verbesserungen ist der neue XF105 sogar noch attraktiver.“

Weitere Auszeichnungen

Der neue XF105 hat auch in anderen Ländern bereits Auszeichnungen erhalten. So wurde er im Rahmen der führenden Transportausstellung Autotec 2006 im tschechischen Brno zum „LKW des Jahres in Tschechien und der Slowakei“ gewählt. Auf der ungarischen Messe Truck-Expo 2006 wurde der XF105 durch eine Jury aus weiblichen Journalisten zum „Schönsten LKW“ gewählt.



V. l. n. r.: Aad Goudriaan (Vorstandsvorsitzender), Kerry McDonagh (Leiter Marketing & Vertrieb), Boguslawa Zimmer (Geschäftsführerin *Polski Traker*), Ron Borsboom (Leiter der Produktentwicklung) und Aleksander Glus (Chefredakteur *Polski Traker*)

Presselob für den neuen XF105

Mittlerweile wurden erste Artikel veröffentlicht, in denen die Fachpresse über eigene Testfahrten mit dem neuen XF105 berichtet. Die Journalisten loben nicht nur den Komfort und die Fahreigenschaften, sondern insbesondere auch den niedrigen Kraftstoffverbrauch des neuen PACCAR-MX-Motors.

Transport en Logistiek (Niederlande) Diese Fachzeitschrift ist mit einem XF105.460 auf ihrer üblichen Teststrecke gefahren. Der Autor des Artikels verrät bereits in der Einleitung alles Wesentliche: „Durch seine schöne Fahrerhausausstattung, die hervorragenden Fahreigenschaften und die beeindruckende Leistungsstärke nimmt der XF105 erneut eine führende Position ein. Mit einem Kraftstoffverbrauch von 26,3 Litern pro 100 Kilometer auf der üblichen Teststrecke beweist dieser DAF, dass Euro 5 sparsames Fahren ermöglicht.“

Transport Echo (Belgien) „Glanzeistung auf Euro 5-Niveau“, titelt *Transport Echo*. Auch diese Zeitschrift hat den XF105 auf ihrer eigenen, anspruchsvollen Teststrecke durch Belgien eingehend geprüft. „Der DAF XF105 hat gute Verbrauchswerte erzielt“, berichtet die Zeitschrift. „Der MX-Motor in Euro 5-Version lieferte auf der schweren Teststrecke von *Transport Echo* eine Glanzleistung ab und hat sich dabei auch noch als sparsam erwiesen.“

DVZ (Deutschland) „Mit 32,5 l/100 km im aktuellen Einzeltest des XF105.460 zeigt der Prüfling, dass seine Väter nicht zuviel versprochen haben..... um immerhin 1,9 l/100 km oder 5,6 Prozent unter dem Ergebnis des 430er aus der 95-Reihe (DVZ vom 21.2.2006).“ Soweit der Kommentar der führenden deutschen Fachzeitschrift DVZ. Die Testredaktion errechnete, dass die Kosten pro Kilometer beim XF105 um 1,8 % niedriger lagen als die seines Euro 3-Vorgängers. Fazit: „Mit mehr Hubraum, mehr Leistung und viel mehr Drehmoment kann der neue 12,9-Liter-Motor des DAF XF105 alles besser als sein Vorgänger. Daß zum Spaß am Fahren auch der Spaß am Sparen kommt, ist eine der ganz großen Stärken des neuen DAF XF105.“





DAF Trucks auf der IAA Hannover 2006



Nicht weniger als 12 gelbe LKWs stehen auf dem beeindruckenden, 2.500 Quadratmeter großen DAF-Stand auf der IAA 2006 in Hannover. Neben der vor kurzem runderneuten Produktpalette mit dem Flaggschiff XF105, der vielseitigen CF-Baureihe und der LF-Baureihe für den Lieferverkehr (alle mit neuen und sparsamen PACCAR-Motoren ausgerüstet) präsentiert DAF auf der IAA sein branchenführendes Telematiksystem. Des Weiteren werden ein EEV-Motor (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) für LKWs und Busse sowie der Prototyp eines LF-LKWs mit Hybridantrieb ausgestellt. After Sales und die Serviceorganisation von DAF präsentieren sich gemeinsam mit PACCAR Financial an zentraler Stelle auf dem Stand, um ihre Bedeutung zu unterstreichen.

GR (Euro 4) mit einer Leistung von 165 kW/224 PS bis 210 kW/285 PS, den CF75 mit 9,2-Liter-Motoren PACCAR PR mit einer Leistung von 183 kW/249 PS bis 265 kW/360 PS und die neue CF85-Reihe, deren 12,9-Liter-Motoren PACCAR MX eine Leistung von bis zu 375 kW/510 PS liefern – einzigartig in diesem Marktsegment! Die Motoren PACCAR PR und MX sind sowohl in Euro 4- als auch in Euro 5-Ausführung erhältlich.

Die CF-Baureihe wurde für verschiedenste Transporteinsätze entwickelt und ist daher mit unterschiedlichen Achskonfigurationen, Radständen und Getrieben lieferbar, darunter auch das automatisierte Getriebe AS-Tronic. Das multifunktionale, flache Fahrgestell eignet sich perfekt für jeden Einsatzbereich.

Die neue LF-Baureihe

Die zum „International Truck of the Year 2002“ gekürte DAF LF-Baureihe ist ein echter Siegertyp. Dank dem modernen und geräumigen Fahrerhaus, dem geringen Eigengewicht für höchste Nutzlast, dem optionalen Getriebe AS-Tronic, einem kleinen Wendekreis, dem einfachen Ein- und Ausstieg und den perfekten Fahreigenschaften eignet sich die DAF LF-Baureihe optimal für die städtische und regionale Distribution. Die neuen PACCAR-Motoren mit vier bzw. sechs Zylindern bieten bis zu 20 % mehr Leistung und Drehmoment und sind mit 140 bis 280 PS erhältlich. Außerdem erfüllen sie alle die Euro 4-Emissionsanforderungen, ohne dass ein Partikelfilter zum Einsatz kommt.

DAF hat innerhalb eines Jahres seine gesamte Produktpalette runderneuert. Den Anfang machte dabei der XF105, der im Oktober letzten Jahres im Rahmen der Amsterdam Transport Show erstmals vorgestellt wurde. Der XF105 setzt in puncto Betriebskosten, Transporteffizienz, Zuverlässigkeit und Lebensdauer neue Maßstäbe und bietet dem Fahrer gleichzeitig höchsten Komfort und hervorragende

Fahreigenschaften. Der XF105 verfügt über einen 12,9-Liter-Motor PACCAR MX, der von DAF entwickelt und produziert wurde, mit einer Leistung von 410 PS (330 kW) bis 510 PS (375 kW) und einem beeindruckenden Drehmoment von 2.000 bis 2.500 Nm. Der XF105 ist als Euro 4- und Euro 5-Version erhältlich. Außerdem ist der XF105 mit verschiedenen Fahrgestell- und Achskonfigurationen verfügbar, einschließlich doppelt angetriebener Varianten, um eine breite Palette an Transportlösungen zu bieten.

Die neue CF-Baureihe

DAF präsentiert auf der IAA auch die umfassend modernisierte CF-Baureihe: die CF65-Reihe mit 6,7-Liter-Motoren PACCAR





Weltpremiere:

DAF Telematics and Infotainment System

Mit dem DAF Telematics and Infotainment System präsentiert DAF ein Datenkommunikations- und Flottenmanagementsystem, das neue Maßstäbe setzt. Das System, das ab Mitte 2007 für die DAF CF- und XF-Baureihen und später im Jahr auch für den LF erhältlich sein wird, ermöglicht Unternehmen die weitere Optimierung ihrer Flottenverwaltung und Betriebsabläufe. Das System überzeugt durch zahlreiche einzigartige, durchdachte Funktionen, einen denkbar einfachen Zugriff auf die benötigten Daten, intuitive Bedienung und nicht zuletzt höchste Qualität. Weitere Informationen über das DAF Telematics and Infotainment System finden Sie auf Seite 10.

Hybridtechnologie

PACCAR Inc., die Muttergesellschaft von DAF, hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, innerhalb von sieben Jahren bei bestimmten mittelschweren Fahrzeugen eine Verbesserung der Kraftstoffeffizienz um 30 % zu erzielen. Dieses Ziel soll vor allem mit Hilfe der Hybridtechnologie erreicht werden. Durch sein umfassendes weltweites Hybridprogramm möchte PACCAR Energiemanagementsysteme auf den Markt bringen, die zugleich Vorteile für den Kunden wie die Umwelt bieten. Als Teil dieses Programms präsentiert DAF auf der IAA einen Prototyp für die erfolgreiche LF-Baureihe. Das Fahrzeug wurde gemeinsam mit Eaton und Leyland Trucks, einem weiteren PACCAR-Unternehmen, entwickelt und nutzt ein

ultramodernes Hybridsystem mit Diesel- und Elektroantrieb. Da das Hybridsystem die beim Bremsen freigesetzte Energie speichert, eignet es sich insbesondere für die Distribution, bei der viel abgebremst und beschleunigt wird. Dies ermöglicht eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 30 %. DAF verfügt über langjährige Erfahrungen mit Hybrid-LKWs. Bereits in den 80er-Jahren entwickelte DAF ein hybrides Buskonzept, auf das in den 90er-Jahren ein Prototyp für einen hybriden Liefer-LKW auf Basis des CF folgte. Aber allein schon seine Batterien wogen 3.000 kg – für ein Lieferfahrzeug eindeutig zu viel. Die neuesten technologischen Entwicklungen haben zu Batterieeinheiten mit nur noch 150 bis 200 kg geführt. Dadurch gelangt die Hybridtechnologie in greifbare Nähe.

Enhanced Environmentally Friendly Vehicles – EEV

Ebenfalls vertreten am DAF-Stand auf der IAA ist DAF Component Sales. Dieser



Die EEV-Motoren von DAF basieren auf dem neuen 9,2-Liter-PR-Motor für Euro 5 und sind mit einem passiven Rußfilter ausgestattet.





Die IAA in Hannover findet vom 21. bis 28. September 2006 statt. Der DAF-Stand befindet sich in Halle 17 des riesigen Gebäudekomplexes. Die Ausstellung ist täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet.

Bereich ist für den Komponentenverkauf von z. B. Fahrerhäusern, Achsen und Motoren an Dritte zuständig, darunter Auto- und Reisebushersteller und Spezialfahrzeugbauer. Am DAF-Stand präsentiert DAF Component Sales den 9,2-Liter-EEV-Motor von DAF. Dieser Motor für so genannte „Enhanced Environmentally Friendly Vehicles“ sorgt für Abgas-emissionswerte, die sogar noch unter der strengen Euro 5-Norm liegen, die erst 2009 in Kraft tritt. Die EEV-Motoren von DAF basieren auf dem neuen 9,2-Liter-PR-Motor für Euro 5 und sind mit einem passiven Rußfilter ausgestattet. Mit diesem Filter wird eine weitere Emissionssenkung bei Feststoffpartikeln um 50 % auf lediglich 0,015 g pro kWh erzielt – 25 % unter der EEV-Norm! Der 9,2-Liter-EEV-Motor von PACCAR stößt nur 2 g NOx, 0,05 g CO und 0,1 g Kohlenwasserstoffe pro kWh aus, und die sichtbare Rauchgasemission ist nahezu vernachlässigbar. Ab Anfang nächsten Jahres – oder noch früher, falls technisch möglich – steht der 9,2-Liter-EEV-Motor von PACCAR (mit einer Leistung von 250 bis 360 PS) für den Einsatz in Bussen zur Verfügung. Später im Jahr 2007 wird der Motor auch für LKWs erhältlich sein. Der 12,9-Liter-MX-Motor von PACCAR wird ebenfalls als EEV-Version verfügbar sein, mit einer Leistung von 360 bis 510 PS und mit einem passiven Rußfilter ausgerüstet.

Zentrale Präsenz der DAF-Services

After Sales, PACCAR Financial, PACCAR Parts und TRP präsentieren sich an zentraler Stelle auf dem DAF-Stand, um zu unterstreichen, dass DAF und seine rund tausend Vertriebs- und Servicepartner höchsten Wert auf erstklassige Dienstleistungen legen. Gleiches gilt für den International Truck Service von DAF, die MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträge und die Systeme, mit deren Hilfe die DAF-Händler ihre Kunden beim Verkaufsgespräch optimal beraten. DAF-Händler verfolgen das Prinzip „One Stop Shopping“: Die Transportunternehmer erhalten alle Services aus einer Hand und können sich somit ganz auf ihre eigentlichen Aufgaben konzentrieren.

Vollständig aufgebaute Transportlösungen In Zusammenarbeit mit führenden europäischen Karosserie- und Aufbauherstellern können die DAF-Händler für jedes Transportproblem die passende Lösung bieten. Als Beweis, dass sich DAF-LKWs für jeden Einsatzbereich und jeden Aufbau optimal eignen, hat DAF auf dem Stand in Hannover diverse vollständige LKWs aufgebaut, darunter auch eine spezielle deutsche BDF-Variante. Komplettiert wird die Ausstellung durch einen CF 8x4 mit Meiller-Kipper, einen CF75 6x4 mit VDL-Hakenarm-Containersystem und einen LF55 mit Portalarmsystem von VDL Container Systems, allesamt perfekte Transportlösungen für die Baubranche.



DAF in Deutschland – die Nummer 1 der Importeure

In den letzten Jahren konnte DAF seine Aktivitäten in Deutschland stark ausbauen. Zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte wurden 2005 mehr als 5.000 DAF-LKWs neu zugelassen. Im Segment über 6 Tonnen zGG stieg der DAF-Marktanteil von 1,8 % im Jahr 1995 auf 6,1 % in der ersten Hälfte 2006. Im schweren Segment (> 15 Tonnen zGG) belegte DAF mit 9,6 % Marktanteil den dritten Rang, direkt hinter den deutschen Marken Mercedes-Benz und MAN. Im Zugmaschinensegment lag der Marktanteil von DAF zur Jahresmitte bei rund 13,5 %.



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 —

DAF Telematics and Infotainment System: der neue Standard im Flotte



Mit dem DAF Telematics and Infotainment System präsentiert DAF Trucks ein Datenkommunikationssystem, das neue Maßstäbe setzt. Das System, das ab Mitte 2007 optional für die DAF CF- und XF-Modelle erhältlich ist, ermöglicht Unternehmern die weitere Optimierung ihrer Flottenverwaltung und Betriebsprozesse. Das System überzeugt durch zahlreiche einzigartige, durchdachte Funktionen, einen denkbar einfachen Zugriff auf die benötigten Daten, intuitive Bedienung und nicht zuletzt höchste Qualität.

Bei der Einführung neuer Technologien verfolgt DAF nie das Ziel, als erster am Markt zu sein. Viel wichtiger ist, dass neue Technologien vor der Markteinführung auf Herz und Nieren geprüft werden und dem Anwender einen echten Mehrwert bieten. Diese Philosophie galt auch bei der Entwicklung dieses Systems. Die Zielsetzung lautete, ein System höchster Qualität bereitzustellen, das für Spediteure, Transportplaner, Fahrer und Werkstätten neue Maßstäbe setzt.

Das DAF Telematics and Infotainment System besteht aus einem im Armaturenbrett integrierten Bedienmodul mit Zentralcomputer im LKW selbst und einem so genannten „Internetportal“ für die Verbindung mit der Zentrale. Fahrzeug und Zentrale sind über GPRS verbunden, um Fahrdaten und Routeninformationen auszutauschen. Sowohl für das Bedienmodul

Management



Das DAF Telematics and Infotainment System überzeugt durch zahlreiche einzigartige, durchdachte Funktionen, einen denkbar einfachen Zugriff auf die benötigten Daten, intuitive Bedienung und nicht zuletzt höchste Qualität.

Der Fahrer empfängt gesendete Informationen über ein Bedienfeld (2-DIN) mit 6,3"-Farbbildschirm, das sich gut ins Armaturenbrett einfügt und sich durch Übersichtlichkeit wie Bedienerfreundlichkeit auszeichnet.



als auch für das „Portal“ stellte DAF spezielle Anforderungen auf, die aus umfangreichen Marktanalysen unter Spediteuren und Fahrern abgeleitet wurden.

Zugriff per Internet

Aus den Marktanalysen ergab sich u. a. die Forderung nach einem einfachen Zugriff von der Zentrale auf die verfügbaren Informationen. Da Spediteure nicht in zusätzliche Hardware und Software investieren möchten, um Telematiktechnologie nutzen zu können, genügt beim DAF Telematics and Infotainment System ein gewöhnlicher Internetzugang. In vorhandene, umfassende IT-Umgebungen lässt das System sich ebenfalls problemlos integrieren. Die benötigten Daten werden sehr übersichtlich dargestellt. In der Zentrale ist auf einen Blick zu erkennen, wo sich das Fahrzeug befindet, welche Fahrdaten vorliegen und beispielsweise auch, wann die

nächste Wartung ansteht, damit diese am optimalen Ort eingeplant werden kann. Das übergeordnete Ziel besteht in einer weiteren Optimierung der Flottenverwaltung zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung.

Verbindung Navigation – Berichtsfunktion

Das DAF Telematics and Infotainment System bietet eine einzigartige direkte Anbindung des modernen Navigationssystems an die „Berichtsfunktion“. In der Zentrale kann die optimale Route bestimmt werden, die anschließend an den LKW übermittelt und dort automatisch im Navigationssystem eingelesen und programmiert wird. Dank der so genannten „Geofencing“-Funktionalität kann dabei standardmäßig ein Bericht an die Zentrale geschickt werden, wenn ein LKW z. B. eine bestimmte Entfernung vom Zielort erreicht hat, oder wenn er nach einer Reparatur weiterfährt, um die Planung zu optimieren.

Integriertes Bedienfeld

Der Fahrer empfängt gesendete Informationen über ein Bedienfeld mit Farbbildschirm, das sich bei der CF- und XF-Baureihe gut ins Armaturenbrett einfügt und durch Übersichtlichkeit wie Bedienerfreundlichkeit überzeugt. Das Bedienfeld enthält ganze sieben Menütasten, und die Menüstruktur hat nur drei Ebenen, sodass der Fahrer – während der Fahrt – immer mit wenigen Tastendrücken zur gewünschten Funktion gelangt. Das garantiert eine intuitive Bedienung und vor allem maximale Sicherheit. Dass für Zusatzfunktionen keine weiteren Geräte im Fahrerhaus angebracht werden, dürfte ebenfalls ganz im Sinne des Fahrers sein. Beim DAF Telematics and Infotainment System handelt es sich nämlich um ein kontrolliertes offenes System. Dies bedeutet, dass sich z. B. Anwendungen für die Lohnabrechnung ohne

Das DAF Telematics and Infotainment System bietet eine einzigartige direkte Anbindung des modernen Navigationssystems an die „Berichtsfunktion“



In der Zentrale kann die optimale Route bestimmt werden, die anschließend an den LKW übermittelt und dort automatisch im Navigationssystem eingelesen und programmiert wird

Zusatzausstattung integrieren lassen. Optional können spezielle Funktionen hinzugefügt werden, darunter Temperaturmessung im Anhänger, Sicherheitsinformationen und laufende Überwachung des Nebenabtriebs.

In einem späteren Stadium sollen die Möglichkeiten des DAF Telematics and Infotainment System noch erweitert werden, z. B. um iPod-Anschluss, MP3, Bluetooth, eine Telefonfunktion und zusätzliche Kameras. Außerdem soll eine

Verbindung zum International Truck Service von DAF eingerichtet werden, die Ferndiagnosen ermöglicht.

Das DAF Telematics and Infotainment System ist ab Mitte 2007 für die CF- und XF-Modelle ab Werk oder zum nachträglichen Einbau lieferbar. Dies gilt für alle CF- und XF-Typen ab Euro 3. Später in diesem Jahr wird das System auch für die LF-Baureihe und für den Einsatz in anderen LKW-Marken verfügbar sein.

Ab Mitte 2007 bietet das DAF Telematics and Infotainment System die folgenden Funktionen:

- **Messaging:** Nachrichtenaustausch in beiden Richtungen. Dies ermöglicht eine direkte Kommunikation, weniger Telefongespräche und damit Zeit- wie Kostenersparnis.
- **Navigation:** Steuerung im Fahrerhaus bzw. von der Zentrale aus. Der Fahrer verfährt sich nicht mehr, weniger Zeitverlust, Staus können umgangen werden und das Fahrzeug ist maximal verfügbar. (Wahlweise mit zwei- oder dreidimensionaler Anzeige und mit Sprachanweisungen erhältlich.)
- **Routenplanung:** Von der Zentrale kann die Route an den LKW übermittelt und dort automatisch ins Navigationssystem übernommen werden. Das bedeutet maximalen Komfort für den Fahrer und höchste Effizienz.
- **Geofencing:** Die Zentrale erhält eine Meldung, wenn der LKW z. B. eine bestimmte Entfernung vom Zielort erreicht hat oder nach einer Reparatur weiterfährt.
- **Tracking & Tracing:** In der Zentrale kann genau verfolgt werden, wo das Fahrzeug sich befindet, um die Planung zu optimieren und immer auf dem aktuellen Stand zu bleiben.
- **Leistungsüberwachung:** In der Zentrale können Kennzahlen wie Geschwindigkeit, Kraftstoffverbrauch und z. B. auch Einsatz der Motorbremse ausgelesen werden, um die Fahrzeugleistung zu optimieren und die Betriebskosten zu senken.
- **Kamera:** Auf dem Bildschirm im Fahrerhaus werden die Bilder einer mitgelieferten Kamera angezeigt, die an einer beliebigen Stelle am LKW montiert wird – für zusätzliche Sicherheit.

Neue Reifengeneration für eine neue LKW-Generation



Die LKW-Technologie entwickelt sich in rasantem Tempo weiter, insbesondere im Bereich der Federung und Steuerung. So ist Luftfederung in Kombination mit elektronischen Steuerungssystemen, die für mehr Sicherheit und Fahrkomfort sorgen, inzwischen zum Gemeingut geworden. Auch bei Bremsanlagen und Scheibenbremsen gibt es in rascher Folge neue Entwicklungen. Zur optimalen Nutzung dieser neuen Technologien entwickelt auch Goodyear regelmäßig neue Reifen, die speziell für die LKWs des 21. Jahrhunderts konzipiert sind.

In den letzten Jahren hat sich die Reifentechnologie in zweierlei Hinsicht weiterentwickelt: bei der Konstruktion des Reifens und bei seinen Einsatzgebieten. In der Reifenkonstruktion haben neue Technologien und Materialien eine wesentliche Rolle gespielt. Eine bessere Konstruktionsweise und komplexe Reifenprofile sorgen für optimalen Grip, kürzere Bremswege, längere Lebensdauer, geringeren Kraftstoffverbrauch und leiseres Fahrverhalten. Für verschiedene Einsatzgebiete wurden spezielle Reifenfamilien entwickelt: Ferntransport, regionaler Transport, gemischter Einsatz und Offroad. Außerdem gibt es ständig neue Reifengrößen, die oft in enger Zusammenarbeit mit LKW- und Anhängerherstellern entwickelt werden, damit sie den sich ständig ändernden Transportproblemen gerecht werden.

Spezialentwicklung

Der jüngste Beweis für die Innovationsstärke von Goodyear ist das

erste Modell aus einer neuen Generation von LKW-Reifen, die dem Spediteur große Vorteile bietet. Der neue Goodyear Regional RHS II („Regional Haul Steer“) wurde speziell für die heutige Fahrzeuggeneration entwickelt, die im regionalen Güterverkehr eingesetzt wird. Sicherheit, Effizienz und Zuverlässigkeit wurden stark verbessert, doch die größten Fortschritte wurden beim Bremsen auf nasser Fahrbahn und bei der Lebensdauer erzielt. Letztere kann bei diesen Reifen bis zu 25 % länger sein. Goodyear zufolge gilt der Regional RHS II in seinem Marktsegment bereits als Benchmark.

Klassenbesten

Der Vorgängerreifen Regional RHS war bereits „Klassenbesten“ in puncto geringer Rollwiderstand, ein wichtiger Faktor für einen niedrigen Kraftstoffverbrauch. Sein Nachfolger setzt noch einen drauf: Tests haben ergeben, dass der Rollwiderstand rund 12 % unter dem des

Hauptkonkurrenten liegt. Und beim Bremsen auf nasser Fahrbahn haben Tests einen Vorsprung von mindestens zehn Prozent gegenüber dem Vorgänger und der Konkurrenz ergeben.

Breiteres Profil

„Multi Radius Tread“-Technologie sorgt für einen besseren Fahrbahnkontakt und eine gleichmäßigere Druckverteilung. Bei jeder Reifengröße ist das Profil des Regional RHS II mindestens 10 Millimeter breiter als bei früheren Reifen. Dadurch entsteht ein sehr homogener und maximaler Fahrbahnkontakt, der durch ein neues Reifenprofil zusätzlich verstärkt wird.

Unterschätzt

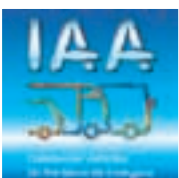
Die Bedeutung der richtigen Reifenwahl wird häufig unterschätzt. Nicht nur die Lebensdauer, sondern auch Sicherheit und Kraftstoffverbrauch sind gute Gründe, die optimalen Reifen für das Fahrzeug und seinen Einsatzbereich zu wählen.

Die modernste Produktpalette auf dem Markt

Für jeden Einsatz ein LKW nach Maß



Jeder Transporteinsatz erfordert ein bestimmtes Fahrzeug. Darum ist jeder DAF-LKW einzigartig. Er wird nach Kundenwunsch hergestellt und sorgfältig aus einer breiten Auswahl an Fahrerhäusern, Fahrgestellen, Antriebssträngen und Achskonfigurationen zusammengestellt. Drei Fahrzeugkonzepte (XF, CF und LF), ein Qualitätsstandard: der beste! Beim Kauf stellt der DAF-Vertriebsspezialist mithilfe modernster Software sicher, dass genau die richtigen Fahrzeugspezifikationen ausgewählt werden. DAF bietet für jedes Transportproblem die passende Lösung.



Für jeden Einsatzbereich gibt es dank der breiten Auswahl an Fahrerhäusern, Motoren, Antriebssträngen und Achskonfigurationen immer einen DAF-LKW, der Ihre speziellen Anforderungen genau erfüllt.



Die modernste Produktpalette auf dem Markt



Die neue LF-Baureihe Konzipiert für den Verteilerverkehr

Die zum „International Truck of the Year 2002“ gekürte DAF LF-Baureihe ist ein echter Siegertyp. Dank dem modernen und geräumigen Fahrerhaus, dem geringen Eigengewicht für die höchste Nutzlast der Klasse, einem kleinen Wendekreis für optimales Rangieren, dem einfachen Ein- und Aussteigen und den PKW-ähnlichen Fahreigenschaften eignet sich die DAF LF-Baureihe optimal für die städtische und regionale Distribution. Durch leistungsstärkere Motoren mit optionalem automatisiertem Schaltgetriebe AS-Tronic, einem noch moderneren Außendesign und einer neuen Innenausstattung ist die LF-Baureihe noch attraktiver als ihr preisgekrönter Vorgänger. Die neuen PACCAR-Motoren mit vier bzw.

sechs Zylindern verfügen über einen größeren Hubraum und damit bis zu 20 % mehr Leistung und Drehmoment über einen breiten Drehzahlbereich. Dies führt zu höherer Fahrleistung, noch mehr Wendigkeit, weniger Schaltvorgängen und einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Alle Motoren entsprechen den Euro 4-Emissionsanforderungen, ohne dass ein Rußfilter zum Einsatz kommt. Dies ist der Hochdruck-Kraftstoffeinspritzung und der SCR-Technologie zur Abgasnachbehandlung zu verdanken. Das automatisierte Schaltgetriebe AS-Tronic ist mittlerweile für alle LF-Typen erhältlich. Die DAF LF-Baureihe ist mit einer breiten Auswahl an zGGs und Radständen sowie mit Tages- oder Fernfahrerhaus verfügbar.

Der LF45 ist mit einem zGG von 6 bis 12 Tonnen erhältlich, während der LF55 mit einem zGG von 12 bis 21 Tonnen und einem maximalen Gespanngewicht von 32 Tonnen geliefert wird. Bei allen Versionen gewährleistet das geringe Eigengewicht die größte Nutzlast der Klasse und höchste Produktivität. Sowohl das Tages- als auch das Fernfahrerhaus vereinen kompakte Außenmaße für optimale Wendigkeit mit einem erstaunlich großzügigen Innenraum. Das problemlose Ein- und Aussteigen, die hervorragende Sicht auf den übrigen Verkehr und die ergonomische Anordnung der Bedieninstrumente unterstreichen, dass die Bedürfnisse der Fahrer bei der Entwicklung des neuen LF in hohem Maße berücksichtigt wurden.



Die neue CF-Baureihe *Der effiziente Allrounder*

DAF präsentiert auf der IAA auch die umfassend modernisierte CF-Baureihe: die CF65-Reihe mit 6,7-Liter-Motoren PACCAR GR (Euro 4) mit einer Leistung von 165 kW/224 PS bis 210 kW/285 PS, den CF75 mit 9,2-Liter-Motoren PACCAR PR mit einer Leistung von 183 kW/249 PS bis 265 kW/360 PS und die neue CF85-Reihe, deren 12,9-Liter-Motoren PACCAR MX eine Leistung von bis zu 375 kW/510 PS liefern – einzigartig in diesem Marktsegment! Die von DAF entwickelten und produzierten Motoren PACCAR PR und MX sind sowohl in Euro 4- als auch in Euro 5-Ausführung

erhältlich. Der neue Motor PACCAR PR des CF75 zeichnet sich durch eine Reihe fortschrittlicher Technologien aus, die DAF auch im neuen 12,9-Liter-Motor MX einsetzt, wie etwa das Hochdruck-Einspritzsystem SMART und die gekapselte elektrische Verkabelung. Das Ergebnis: hervorragende Leistung, hohe Effizienz, maximale Zuverlässigkeit und Lebensdauer. Die CF-Baureihe verfügt über eine neue Fahrgestellkonstruktion mit einer kompakten SCR-Einheit und möglichst vielen Komponenten an der Innenseite des Fahrgestells. Dadurch entsteht sehr viel Freiraum für die Montage von Stützfüßen

für Ladekräne, Werkzeugkästen oder anderen Komponenten.

Die CF-Baureihe wurde für verschiedenste Transporteinsätze entwickelt und ist daher mit unterschiedlichen Achskonfigurationen, Radständen und Getrieben lieferbar, unter anderem auch mit dem automatisierten Schaltgetriebe AS-Tronic für optimalen Fahrkomfort. Das multifunktionale, flache Fahrgestell eignet sich perfekt für jeden Einsatzbereich. Wenn der Fahrer hinter dem ergonomischen Lenkrad mit optionalem Airbag und beleuchteten Bedienschaltern für die verschiedenen Funktionen Platz nimmt, wird ihm sofort bewusst, dass



XF105 *Der neue Maßstab*

Sicherheit, Komfort und Bedienerfreundlichkeit bei der Entwicklung der CF-Reihe oberste Priorität hatten. Die neue Innenausstattung bietet das Qualitätsniveau eines Spitzen-PKWs und erfüllt alle Wünsche und Anforderungen des Fahrers bei seiner täglichen Arbeit.

Der XF105 setzt in puncto Betriebskosten, Transporteffizienz, Zuverlässigkeit und Lebensdauer neue Maßstäbe und bietet gleichzeitig dem Fahrer einen optimalen Innenraum und Komfort sowie erstklassige Fahreigenschaften. Der XF105 verfügt über einen 12,9-Liter-Motor PACCAR MX, der von DAF entwickelt und produziert wurde, mit einer Leistung von 410 PS (330 kW) bis 510 PS (375 kW) und einem beeindruckenden Drehmoment von 2.000 bis 2.500 Nm. Der vollständig neu entwickelte Sechszylinder-Reihenmotor vereint hervorragende Leistung mit einem niedrigen Kraftstoffverbrauch. Der

Einsatz hochwertiger Materialien wie CGI (Compact Graphite Iron) und eine stärkere Integration der Motorkomponenten sorgen für eine hohe Zuverlässigkeit und lange Lebensdauer. Der PACCAR MX-Motor verfügt über ein SCR-System zur Abgasnachbehandlung und erfüllt die Euro 4- und Euro 5-Emissionsanforderungen. Der DAF XF105 setzt auch bei der Innenausstattung neue Maßstäbe, genauer gesagt bei der Materialauswahl und Farbgebung sowie beim Innenraum und dessen praktischer Nutzung. Der niedrige Motortunnel ermöglicht einen problemlosen Fahrerhausdurchgang und eine komfortable



Standhöhe, sowohl im Space Cab als auch im Super Space Cab. Das Ergebnis ist ein optimaler Aufenthalts- und Stauraum. Seit der Markteinführung der 4x2-Zugmaschinen zu Beginn dieses Jahres hat DAF das Lieferprogramm um verschiedene Fahrzeuggestell- und Achskonfigurationen erweitert, einschließlich doppelt angetriebener Varianten, um eine breite Palette an Transportlösungen zu bieten.

DAF SCR Technology
For a bright future



DAF SCR Technology
for a bright future

Zur Einhaltung der Euro 4- und Euro 5-Emissionswerte hat DAF sich für „Selective Catalytic Reduction“ (SCR) entschieden. SCR ist die beste und derzeit auch die einzige wirtschaftlich vertretbare Technik, um nicht nur die Euro 4-, sondern auch die noch strengeren Euro 5-Normen zu erfüllen. SCR-Technologie erweist sich als einfach, zuverlässig und effizient. Ein Abgasnachbehandlungssystem mit SCR ermöglicht eine optimale und daher sparsame Motoreinstellung. Doch SCR-Technologie von DAF bietet noch mehr! DAF präsentiert mit der DAF SCR-Technologie auch eine vollkommen neue Generation von PACCAR-Motoren: die 4,5- und 6,7-Liter-Motoren PACCAR FR und GR für Euro 4, den 9,2-Liter-Motor PR für Euro 4 und Euro 5 sowie den 12,9-Liter-Motor MX, ebenfalls für Euro 4 und Euro 5. Diese Motoren sorgen für einen optimalen Verbrennungsprozess und damit einen minimalen Kraftstoffverbrauch, optimale Leistung, lange Lebensdauer und hohe Zuverlässigkeit. Dadurch sind sie der ideale Garant für niedrige Betriebskosten und einen hohen Restwert.

Mit vierzehn Gespannen fast vier Wochen lang unterwegs **Niederländisches Zugpferd be**



Dienstag, 4. Juli, früh morgens um acht. Die malerische südniederländische Kleinstadt Valkenburg steht ganz im Zeichen des weltweit bedeutendsten Radsportereignisses: Heute Nachmittag gegen fünf Uhr erreicht die Tour de France unweit des Stadtzentrums ihr nächstes Etappenziel. Entlang der abgesperrten Straßen drängen sich bereits die ersten Schaulustigen. Sie sind schon früh vor Ort, um sich einen guten Platz zu sichern. Aber nicht so früh wie die 28 Mitarbeiter von Movico.

Sie sind bereits zum zehnten Mal dabei. Fast vier Wochen lang fahren sie dem Peloton voraus, um die wichtigsten Einrichtungen an den Start- und Zielorten bereitzustellen. In vierzehn Gespannen werden Zuschauertribünen, komplett ausgestattete Presseeinrichtungen, Fernsehstudios, luxuriöse VIP-Räume und

verschiedene Podien transportiert. Außerdem ist Movico für ein komplettes mobiles ZDF-Fernsehstudio verantwortlich.

Anstrengend

Aber zurück nach Valkenburg, wo am Ziel bereits ein vollständiges Dorf aus dem Boden gestampft wurde. Das Movico-Team

legt an die Einrichtungen letzte Hand an. Auffällig ist, wie konzentriert, aber entspannt hier gearbeitet wird – erstaunlich angesichts des täglichen Zeitplans. Denn der ist sehr anstrengend, so Wim van de Waarsenburg, Gründer und Geschäftsführer von Movico: „Jeden Tag beginnen wir etwa eine Stunde nach der Zielankunft mit dem Abbau der Einrichtungen. Zwischen acht und neun Uhr abends fahren wir zum Zielort der nächsten Etappe. Dort kommen wir um Mitternacht an und schlafen bis morgens halb sechs. Dann beginnen wir mit dem Aufbau. Um halb neun frühstücken wir gemeinsam, bevor wir weitermachen. Bis um zehn Uhr muss alles fertig sein. Denn schließlich sind wir das erste Glied in der Kette, und viele andere Beteiligte, z. B. Caterer und Fernsehstationen, können mit ihrer Arbeit erst beginnen, wenn wir fertig sind. Nach beendetem Aufbau gehen wir uns duschen und umziehen. Um zwölf Uhr

i der Tour de France



Movico und DAF

Movico hat von Beginn an eng mit DAF zusammengearbeitet. Warum? „Ich bin in Eindhoven geboren und aufgewachsen, deshalb wohl“, meint Wim van de Waarsenburg scherzhaft (Eindhoven ist Sitz der Hauptverwaltung von DAF, Anm. d. Red.). Er fährt fort: „Aber das war natürlich nicht der einzige Grund. Die LKWs von DAF zählen zu den besten, die es überhaupt gibt. Außerdem – und das ist in unserer Branche wichtig – sehen DAFs hervorragend aus.“ Die Flotte von Movico besteht fast vollständig aus imposanten XF95- und XF105-LKWs mit Super Space Cab, die auf Hochglanz poliert sind. „Wir fahren keine weiten Strecken“, erklärt Wim van de Waarsenburg, „aber wir wählen immer das größte Fahrerhaus. Aus Imagegründen, aber vor allem, weil die Crew von Movico zu zweit in einem LKW schläft. Ein DAF ist äußerst geräumig, komfortabel und bietet sehr viel Stauraum. Die Fahrer sind ganz begeistert davon.“ Ein weiteres wichtiges Argument bei der Entscheidung für DAF war ITS, der International Truck Service von DAF. Wim van de Waarsenburg: „Fällt ein LKW aus, haben wir ein akutes Problem. Denn jedes transportierte Objekt ist einzigartig, d. h. wir können es nicht auf die Schnelle ersetzen. Zuverlässigkeit hat daher oberste Priorität. Sollte einmal ein Problem auftreten, hilft ITS uns sofort weiter. Außerdem sind alle DAF-Händler auf der Tour-Strecke über unsere Ankunft informiert. Sie stehen sozusagen in den Startblöcken, falls wir sie brauchen.“



Movico übernimmt seine Verpflegung selbst, denn zum Team gehören auch ein Koch und ein Hilfskoch.

essen wir gemeinsam Mittag und besprechen die Planung für den nächsten Tag. Nach dem Mittagessen wird ausgeruht oder noch etwas geschlafen. Und abends um halb sechs geht alles wieder von vorne los.“

Entspannt

Genau wie das Movico-Team macht auch Wim van de Waarsenburg selbst einen entspannten Eindruck. „Das ist ein Zeichen unserer Stärke“, erklärt er ohne jede Arroganz. „Ich muss mir keinen Stress machen. Jeder hat seinen Verantwortungsbereich und weiß genau, was zu tun ist. Ich muss mich nicht ständig selbst um alles kümmern. Denn welchen Eindruck macht es beim Kunden, wenn der Chef ständig unter Stress steht?“ Dieser Kunde ist die „ASO“ (Amaury Sport Organisation), die für dieses weltgrößte Radsportereignis verantwortlich zeichnet. „Ein äußerst strenger, aber sehr professioneller und hervorragender

Partner“, meint Wim van de Waarsenburg. „Wir sehen es als Privileg, hier dabei zu sein.“

Unverzichtbar

Geschäfte sind auch in der heutigen Zeit noch eine Frage des persönlichen Kontakts – und genau auf diese Weise konnte Movico die ASO als Kunden gewinnen. „1996 startete die Tour in den Niederlanden“, erzählt Wim van de Waarsenburg. „Wir stellten damals einen Bewirtungsstand für einen anderen Kunden bereit. Tour-Direktor Jean-Marie Leblanc war davon dermaßen beeindruckt, dass ich zu einem Gespräch nach Paris eingeladen wurde. Im folgenden Jahr durften wir einen Bewirtungsstand für die Tour liefern. Mittlerweile stellen wir 80 % aller Zieleinrichtungen bereit und können mit Recht sagen, dass wir einen unverzichtbaren Beitrag zum Tour-Erfolg liefern. Die ASO ist offensichtlich sehr zufrieden mit



Bei brütender Hitze setzt Matthias Kessler (rechts) zu einem fulminanten Sprint an und gewinnt die Etappe Esch-sur-Alzette - Valkenburg.

Zeitplans und der Menschenmassen als völlig unmöglich.“ Die Gesamtverantwortung für alle Aufgaben während der Tour tragen die Movico-Mitarbeiter Stef Mertens und Serge Danen. In entspannter Atmosphäre informiert Stef Mertens das Team beim Mittagessen über die nächste Etappe. „Das gehört zu meinen täglichen Aufgaben“, erzählt er nach dem Mittagessen. „Aber eigentlich weiß jeder genau, was er zu tun hat, und packt bei Bedarf mit an. Wir sind eine gut geölte Maschine. Ich selbst bin eigentlich nur das Verbindungsglied.“

Image

Über die Jahre konnte Movico sich einen ausgezeichneten Ruf als Dienstleister für große bis sehr große Veranstaltungen erwerben. Neben der Tour de France hat das Unternehmen seine Sporteinrichtungen inzwischen auch für andere bedeutende Etappenrennen bereitgestellt: in Deutschland, Österreich, Portugal und vor kurzem erstmals auch beim Giro d'Italia. Bei Klassikern wie dem Amstel Goldrace, Lüttich-Bastogne-Lüttich und Paris-Roubaix werden die Dienste von Movico ebenfalls gerne in Anspruch genommen. Und Wim van de Waarsenburg ist überzeugt: „Die Vuelta haben wir irgendwann auch im Programm.“

Nächste Etappe

Nachmittags, zehn nach fünf. Bei brütender Hitze setzt Radsportler Matthias Kessler fünfzig Meter vor dem Ziel zu einem fulminanten Sprint an. Er gewinnt die Etappe Esch-sur-Alzette – Valkenburg und darf sich nun ausruhen. Ganz anders das Team von Movico: Die ersten Tribünen werden bereits zusammengeklappt, und nachdem alle Gäste gegangen sind, beginnen die Movico-Mitarbeiter mit der restlichen Arbeit. Sie müssen die ganze Nacht durchfahren, damit sie am nächsten Morgen alles wieder rechtzeitig aufbauen können. Fast vier Wochen lang.

unserer Arbeit, und wir tun alles, damit es so bleibt.“ Diese Zufriedenheit mit Movico spiegelt sich u. a. im Vertrag zwischen der ASO und Movico wieder: „Wir sind der einzige Lieferant mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr“, erklärt Wim van de Waarsenburg.

Eigenentwicklung

Neben Zuverlässigkeit und Professionalität liegt eine der Stärken von Movico in der Innovationskraft. Alle Einrichtungen werden selbst entworfen und anschließend extern hergestellt. Das Material von Movico überzeugt nicht nur durch sein attraktives Aussehen, sondern auch durch geniale Lösungen. Beispiel: Die Presskabinen lassen sich mithilfe eines speziellen Drehtisches auf dem LKW binnen weniger Minuten aufstellen. Auch die Tribünen lohnen eine genauere Betrachtung: Eine komplette Tribüne kann im eingeklappten Zustand mit

nur einem Hubwagen aus dem Auflieger geladen werden. Nach dem Ausklappen der Füße wird die Tribüne aufgestellt, und mit wenigen einfachen Grandgriffen lassen sich die Stühle aufklappen – fertig. Das Prinzip erinnert an die jedem Heimwerker bekannte Werkbank Workmate. Aufbauzeit: eine halbe Stunde, im Vergleich zu einem halben Tag mit der herkömmlichen „Gerüstbaumethode“.

Mittagessen

Zwölf Uhr mittags. Sauber und frisch gekleidet sitzt das gesamte Team beim Mittagessen. Movico übernimmt seine Verpflegung selbst, denn zum Team gehören auch ein Koch und ein Hilfskoch. Ihnen steht eine professionelle mobile Küche zur Verfügung. „Wir möchten völlig unabhängig sein“, hatte Wim van de Waarsenburg bereits am Morgen erklärt. „Im ersten Jahr dachten wir noch, dass wir unterwegs essen können, doch das erwies sich angesichts des engen



Erste Erfahrungen

Nicht nur für Speditionen ist der neue digitale Fahrtenschreiber gewöhnungsbedürftig, auch die Behörden müssen noch regelmäßig einen Blick in die Bedienungsanleitung werfen. Und der Fahrer hat statt fünfzehn Scheiben plötzlich nur noch eine Karte in der Hand.

Ab Mai dieses Jahres muss jeder neu gelieferte LKW in der EU über einen digitalen Fahrtenschreiber verfügen. Dieses Gerät soll in Europa für mehr Sicherheit auf den Straßen sorgen, für einen fairen Wettbewerb und bessere Arbeitsbedingungen für die Fahrer. Wichtig ist auch die Harmonisierung in der EU mit Blick auf die Gesetzgebung und ihre praktische Umsetzung. Letztere wird aber noch auf sich warten lassen. Ein Grund dafür ist, dass nicht alle Mitgliedsstaaten den digitalen Fahrtenschreiber zeitgleich eingeführt haben.

Der Fahrer muss keine Scheiben mehr ausfüllen: Er schiebt seine Karte in das Gerät, und kann losfahren. Allerdings muss er jetzt präziser als zuvor angeben, ob er fährt, wartet oder eine Pause einlegt. Auf der Karte bleiben die Daten 28 Tage lang gespeichert. Auf dem Papier also nur Vorteile: Sämtliche Daten sind sauber dokumentiert und bilden eine solide Grundlage für die Gehaltsabrechnung. Dafür setzen viele Unternehmen aber bereits ein Flottenmanagementsystem ein, weshalb dieser Vorteil in der Praxis entfällt. Der Wechsel zwischen „digitalen“ und „analogen“ Fahrzeugen geht jetzt mit einem erheblich größeren Verwaltungsaufwand

einher, denn der Fahrer muss nicht nur an seine Karte denken, sondern auch einen Ausdruck erstellen und diesen zu den Scheiben der anderen Fahrzeuge legen. Außerdem muss er seine Aktivitäten der letzten 15 Tage nachweisen können. Das bleibt auch dem „analogen“ Fahrer nicht erspart: Seit Anfang dieses Jahres muss auch er seine Scheiben der letzten zwei Wochen plus einem Tag vorweisen können!

Der digitale Fahrtenschreiber wird zweifellos den Unternehmen gerecht, die sich genau an die Vorschriften halten. Durch das Gerät wird eigenmächtiges Verhalten so gut wie unmöglich. Das klassische Pinboard mit Hunderten von Scheiben wird über kurz oder lang verschwinden. Viele Unternehmen werden noch mit nostalgischen Gefühlen daran zurückdenken, denn erste Erfahrungen zeigen, dass der digitale Fahrtenschreiber genauso viel Verwaltungsaufwand erfordert. Vor allem das langsame Auslesen ist vielen Transportunternehmen ein Dorn im Auge. Es muss derzeit noch im Fahrzeug selbst erfolgen und kann bis zu 20 Minuten dauern. Entscheidend wird außerdem sein, wie

die Kontrolldienste in den EU-Ländern ihre Aufgaben wahrnehmen – vor allem deshalb, weil der digitale Fahrtenschreiber alle Daten fast eines gesamten Jahres enthält. Hier ist Harmonisierung dringend geboten, denn im Zweifelsfall findet ein übereifriger Kontrolleur immer etwas.

Einem Sprecher des niederländischen Verkehrsministeriums zufolge handelt es sich alles in allem überwiegend um Anlaufprobleme. Vermutlich dürfte er Recht behalten – denn auch der Übergang vom Fahrtenbuch zur Scheibe war seinerzeit gewöhnungsbedürftig.

Die gesammelten Daten werden übersichtlich aufbereitet



Transports Reheul und seine Fahrer schwören auf DAF

Transports Reheul aus dem belgischen Warcoing besteht seit 53 Jahren – die meisten davon vertraute die Spedition hauptsächlich auf DAFs. Die Geschichte dieses internationalen Transportunternehmens aus Wallonien beginnt 1953, als André Reheul sich einen Fünftonner zum Kohlentransport anschaffte.

Mittlerweile, 53 Jahre später, verfügt das Familienunternehmen über eine Flotte mit fünfzig LKWs, darunter etwa vierzig DAFs. „Wir fahren bereits seit über dreißig Jahren DAF“, betont Geschäftsführer Luc Reheul. „Unser Unternehmen bietet allgemeine Transportdienste, von Granulat, Sand, Kohle, Erz und Zement bis hin zu Getreide, Dünger und Rüben. Sammelladungen zählen ebenfalls zu unserem Aufgabengebiet. Wir fahren so gut wie alle Zielorte an, doch der Schwerpunkt liegt in Frankreich, Italien, Spanien und den Niederlanden.“

Sechs neue DAFs

Vor kurzem erweiterte Reheul seine Flotte um sechs neue

DAFs: drei CF85 410 und drei XF 95.430 AS-Tronic, die wie gewohnt vom Universal Trucks-Händler im etwas weiter entfernten Tournai bezogen wurden. „Universal Trucks Tournai – mit dem wir eine hervorragende Geschäftsbeziehung haben – bietet einen sehr guten Service“, so Luc Reheul. „Unsere Fahrer sind mit DAF ebenfalls hochzufrieden.“

4,7 Millionen Kilometer ohne Panne

Besonders gefreut auf seinen neuen DAF XF 95.430 AS-Tronic hat sich Jean-Marie Staelens (63). „Ich arbeite seit 1971 als Fahrer und bin bereits dreißig Jahre für Transports Reheul



unterwegs“, erzählt er. „Mit meinem vorigen DAF, einem XF95.380, habe ich seit 1998 rund 1.100.000 Kilometer zurückgelegt. Ohne jegliches Problem. Trotz der hohen Kilometerzahl musste der Motor noch nie geöffnet werden. Diese LKWs sind einfach toll. Ich kann

mir keine besseren vorstellen“, schwärmt Jean-Marie Staelens.

Jean-Marie Staelens hat mit seinen verschiedenen DAFs inzwischen rund 4.680.000 Kilometer zurückgelegt, und das ohne irgendein Problem.

“Mein eigener Teileverwalter”

Als Inhaber zweier erfolgreicher Unternehmen im südöstlichen Schottland ist es für Tom Leddy mehr als praktisch, dass er sich auf seinen Ersatzteillieferanten (den DAF-Händler) an sieben Tagen der Woche rund um die Uhr verlassen kann – für ihn ist dieser Service ein regelrechtes Muss. Tom Leddy besitzt die Spedition Spence Haulage und das Abschleppunternehmen T&M Jets Vehicle Recovery.

„Ich leite zwei anspruchsvolle Firmen“, so Tom Leddy. „Um beide auf dem richtigen Kurs zu halten, muss ich einfach an meinen Ersatzteillieferanten genauso hohe Ansprüche stellen. Glücklicherweise wird mein Händler Lothian DAF diesen Ansprüchen mehr als gerecht. Craig Scott, TRP-Spezialist von

Lothian, gehört quasi zu meinem Team. Bei einer Flotte von über dreißig LKWs bin ich froh, praktisch meinen eigenen Teileverwalter zu haben.“

Lokomotiven

Tom Leddys Spedition Spence Haulage fährt mit dreißig DAFs, jeder einzelne davon wunderschön beschriftet und überraschenderweise nach Dampflokomotiven benannt. „Ich habe einst als Lokführer angefangen“, erklärt Tom Leddy. „Genau wie mein Vater und Großvater. Lokomotiven liegen mir im Blut.“ Tom Leddy besitzt seit vielen Jahren eine eigene Werkstatt für seine LKWs und

Anhänger. Diese hat er vor kurzem stark erweitert, u. a. um eine Spritzerei, sodass er nun sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten selbst durchführen kann, auch für andere Speditionen in der Gegend.

Erweiterungspläne

Tom Leddy plant jedoch noch mehr Erweiterungen. Derzeit richtet er ein neues Ersatzteillager in der neuen Werkstatt ein. Das jetzige Lager wird in ein DAF-Teilelager umgewandelt, während im neuen Lager TRP-Teile anderer Hersteller aufbewahrt werden, einschließlich Anhängerteilen. „Erstklassige Teile sind nur dann von Nutzen, wenn sie tatsächlich verfügbar sind“, meint Tom Leddy. „Ich kann mich stets darauf verlassen, dass ich von Lothian DAF alle benötigten Teile geliefert bekomme, unter allen Umständen.“



Craig Scott



Truck & Trailer Parts

Das TRP-Programm (Truck & Trailer Parts) von DAF bezieht sich auf Ersatzteile für Anhänger und Ladeklappen sowie für andere LKW-Marken. Daneben umfasst das Angebot auch Werkzeug und Werkstattzubehör. Dadurch kann sich der Kunde für alle Fahrzeuge, unabhängig von der Marke, an den DAF-Händler wenden.



Kenworths schleppen Schiff durch vier US-Bundesstaaten

Wie bekommt BC Ferries eine Fähre von der Wüste in Utah zu einem See in British Columbia, ohne dass das Schiff nass wird? Emmert, Spezialist für Schwertransporte, hatte mit seinen bewährten Kenworth T800s die Antwort parat.

Die Fähre „John Atlantic Burr“ war 20 Jahre lang auf dem Lake Powell an der Grenze zwischen Utah und Arizona im Passagier- und Fahrzeugtransport im Einsatz. Das Schiff wurde von BC Ferries im fast 3.000 km entfernten British Columbia (Kanada) erworben.

Vier Sektionen

Für den Transport wurde der Schiffsrumpf in vier Segmente zerlegt. Mit zwei Transporten wurden je zwei Segmente auf der Straße befördert. Jedes Segment wog rund 50 Tonnen und wurde mit einem separaten Transportgestell an sechs hydraulischen Dollys befestigt. In Tacoma im Bundesstaat Washington angekommen, wurden die Segmente auf ein Schiff verladen, das sie zu einer Werft in North Vancouver beförderte.

Kraft und Zuverlässigkeit

Für den größten Teil des Auftrags verließ sich Emmert auf zwei Kenworth T800. „Wir sind auf die Kraft und Zuverlässigkeit unserer Kenworth-LKWs angewiesen“, sagt Michael Emmert, Vice-President des Familienbetriebs. „Zuverlässigkeit ist für unsere Arbeit unerlässlich – und Kenworth bietet sie. Dies sind unsere ersten neu gekauften Kenworth-LKWs, und sie bewähren sich hervorragend.“ Die Kenworth T800 sind mit einem 475 PS starken Caterpillar-Motor und einem 18-Gang-Getriebe ausgerüstet. Ein vergrößerter Kühler sorgt für zusätzliche Kühlung.

PACCAR unter den führenden Herstellern

PACCAR Inc. wurde vor kurzem von der renommierten US-Fachzeitschrift „Industry Week“ zum zweiten Mal in Folge als einer der fünfzig leistungsstärksten Hersteller in den USA aufgelistet.

„Für PACCAR ist es eine große Ehre, in einem Atemzug mit Unternehmen wie Chevron, Qualcomm, Dell, Nucor und McGraw-Hill genannt zu werden“, so Mark C. Pigott, Chairman und CEO. „Diese ehrenvolle Auszeichnung verdanken wir dem Engagement und dem Talent der 23.000 PACCAR-Mitarbeiter weltweit, und sie bestätigt den Qualitätsansatz von PACCAR in den Bereichen Technologie, Innovation und Aktionärsrendite.“

Rekord-Nettogewinn

Bei der Auswahl der fünfzig besten Unternehmen beurteilte Industry Week nicht nur das Umsatzwachstum, die Gewinnmargen und die Rentabilität der Aktiva, sondern auch die Umschlagzeit der Lagerbestände und die Eigenkapitalrentabilität. Bei allen Kennzahlen wurden die letzten drei Jahre berücksichtigt, wobei der Schwerpunkt auf dem vergangenen Jahr lag. 2005 erzielte PACCAR einen Rekord-Nettogewinn von 1,13 Milliarden US-Dollar bei einem Umsatz von 14 Milliarden US-Dollar.

Diversifizierung

„Die ausgewogene weltweite Diversifizierung von PACCAR hat für das kontinuierliche Wachstum von Umsatz und Gewinn eine zentrale Rolle gespielt“, erklärt Vice Chairman Mike Tembreull. „2005 erzielte PACCAR mehr als 50 % seines Umsatzes außerhalb der USA. In den letzten zehn Jahren erreichte



PACCAR beim Gewinn pro Aktie einen Zuwachs von 16,3 % pro Jahr, verglichen mit 7,5 % beim Standard & Poor's 500 Index. Die Eigenkapitalrentabilität von PACCAR betrug in den letzten drei Jahren im Schnitt 26,1 %. 2005 lag sie bei 30,1 %.

Vertrag zwischen PACCAR und Cummins

PACCAR Inc. und Cummins Inc. haben vor kurzem einen Vertrag abgeschlossen, durch den die 6- und 8-Liter-Motoren von Cummins ab dem 1. Januar 2007 exklusiv in den mittelschweren nordamerikanischen LKWs von Peterbilt und Kenworth eingesetzt werden. Die beiden Unternehmen entwickeln derzeit spezielle Eigenschaften dieser Motoren, die eine PACCAR-Kennzeichnung erhalten.

„Dieser Vertrag ist eine logische Fortführung der Zusammenarbeit, die DAF und Cummins in Europa bereits seit sieben Jahren pflegen“, so Tom Plimpton, President von PACCAR. Die 4- und 6-Liter-Motoren von Cummins (mit PACCAR-Kennzeichnung) sind exklusiv für den DAF LF bestimmt. Der DAF LF ist der in Großbritannien am meisten verkaufte leichte LKW und hat in Europa einen Marktanteil von rund zehn Prozent. Plimpton fügt hinzu: „Durch diesen Nordamerika-Vertrag kann PACCAR auf vergleichbare Weise mit Produzenten konkurrieren, die für die mittelschwere Klasse ihre eigenen Motoren haben. Außerdem sorgt dieser Vertrag für erhebliche Einsparungen bei der Zulassung verschiedener Motoren, die den EPA-Anforderungen 2007 entsprechen müssen.“ Im schweren Segment („Class 8“) bieten Peterbilt und Kenworth ihren Kunden weiterhin verschiedene Motoren an.

Joe Loughrey, President und CEO von Cummins, erklärt: „Durch diese interessante Entwicklung zwischen zwei erstklassigen Unternehmen sind Cummins und PACCAR in der Lage, die Antriebsstränge der mittelschweren Kenworth- und Peterbilt-LKWs zu optimieren.“

Der Vertrag ist eine Fortführung der Zusammenarbeit, die DAF und Cummins bereits in Europa pflegen. Die 4- und 6-Liter-Motoren von Cummins sind exklusiv für den DAF LF bestimmt.

Vom Motorradliebhaber zum Harley-Davidson-Exklusivspediteur

Harley-Spediteur SKS vert



5 x 510 PS – ordentlich aufgereiht auf dem Betriebsgelände der Schröder-Kießling-Spedition (kurz SKS). Fünf fabrikneue DAF XF 105 in der Super Space Cab-Ausführung haben ihre neuen Besitzer gefunden: Annette und Adrian Kießling, beide Geschäftsführer der SKS-Spedition.

Der erfahrene Transportunternehmer Kießling lernte DAF vor zwei Jahren auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover kennen. Den gelernten Speditionskaufmann imponierten auf Anhieb die hochwertige Ausstattung der Fahrerkabine und effizienten Leistungsdaten der schweren XF-Baureihe. „Aber nicht nur die Technik ist überzeugend, auch das Engagement hinter der Marke DAF hat mir gefallen. Da habe ich sofort eine Gemeinsamkeit entdeckt.“ beschreibt Kießling die erste Begegnung.

Leidenschaft

Schaut man sich Adrian Kießling an, so weiß man sofort, welcher Marke seine ganze Leidenschaft gilt: Schwere Bikerboots und Lederjacke, auf dem Rücken ein schwarz-orange-farbenes Emblem mit dem selbsterklärenden Schriftzug „Harley-Davidson Motorcycles“. Kießling und seine Frau lieben und leben den amerikanischen Traum auf zwei Rädern. Schon seit vielen Jahren verbringt das junge Unternehmerpaar ihre gemeinsame Freizeit auf Motorradtreffen und -Rennen. Die Passion wurde erst 1998

zur Profession, als Kießling eine bis heute anhaltende Geschäftsbeziehung mit der Harley-Davidson GmbH Deutschland einging. Damals bekam er den begehrten Job als Exklusivspediteur für die schweren, chromverzierten Edelbikes aus dem amerikanischen Milwaukee. Seitdem beliefert Kießling alle Vertragshändler in Deutschland und Österreich mit Neufahrzeugen. Gleichzeitig begleitet er mit seinen Speditions-Fahrzeugen alle offiziellen Motorradereignisse mit Harley-Davidson-Beteiligung in ganz Europa. Immer mit dabei: einer seiner fünf neuen DAF XF 105 mit Super Space Cab und Mehrzwecktrailer.

Leidenschaft trifft Know-how

„Sensible Güter verlangen Spezialisten – das war schon immer so,“ erklärt Bernhard Gneithing, Marketing Direktor von Harley-Davidson. „Der Transport unserer Neufahrzeuge und der Maschinen unserer Kunden

traut auf DAF



Adrian Kießling: „Die Zuverlässigkeit, die unsere Kunden von uns erwarten, die erwarten wir von unseren LKW. Deshalb fahren wir DAF.“



verlangt ein Höchstmaß an Vertrauen und Know-how. Beides haben wir bei der SKS-Spedition gefunden.“ Vor allem Kießlings unbedingte Bereitschaft zur Dienstleistung und sein Spezialwissen waren ausschlaggebend für die Zusammenarbeit. Den größten Teil der Überzeugungsarbeit leistete dabei sein selbst entwickeltes Transportkonzept. Es beinhaltet nicht nur die Entsorgung der Überseeverpackungen, sondern vor allem ein effizientes Transportsystem. Dabei dient ein variabel einstellbares Metallprofil als Rahmen bzw. Schutzkäfig, in dem die wertvollen Zweiräder stehend verzurrt werden. Diese simple Konstruktion erwies sich als derart zuverlässig, dass die Schadensquote bei Auslieferung schlagartig auf unter 0,1 Prozent sank. Doch nicht nur der Schutz der Motorräder rechnete sich. Dank Transportbox passen nun bis zu 34 Motorräder hinter das Fahrerhaus des XF 105.

Bernhard Gneithing,
Marketing-Direktor H-D
„Wir können uns glücklich schätzen, auf einem derart hohen Markenimage aufbauen zu können.“

Gut verzurrt, lassen sich die Motorräder nun übereinander stapeln und per Gabelstapler bequem be- und entladen. „Die geladenen und verzurten Transportboxen sind extrem stabil. Selbst den wildesten Seegang auf einer spanischen Fähre

haben die Bikes schon schadlos überstanden“, erklärt Kießling stolz.

Motivation im Team

Seit Kießlings Mitarbeiter im Auftrag von Harley-Davidson arbeiten, hat sich die Motivation und Identifikation in seinem Team vervielfacht. Ein Beispiel: Voraussetzung für die Einstellung als Berufskraftfahrer im SKS-Team ist der Motorradführerschein. Doch selbst Mitarbeiter aus der Buchhaltung und Verwaltung erwerben freiwillig eine Lizenz, um im Zweifelsfall Hand anlegen zu können. „Solch eine Begeisterung für die Marke spüren wir und wissen das zu schätzen“, erklärt Marketing-Direktor Gneithing. „Wir können uns glücklich schätzen, auf einem derart hohen Markenimage aufbauen zu können. Harley-Davidson ist und bleibt die Verkörperung von Freiheit und des amerikanischen Lebensraums.“

Reinhard Eggers, führender Vertreter der deutschen Fahrzeugbauer

Trends im Fahrzeugaufbau



Reinhard Eggers erwartet sich auch viel von der Weiterentwicklung der in Deutschland so beliebten BDF-Systeme.

Die Aufbauindustrie in Deutschland ist außerordentlich spezialisiert und bietet für jede erdenkliche Transportaufgabe individuelle Lösungen an. Welche Faktoren die zukünftige Entwicklung des Fahrzeugbaus beeinflussen erklärt Reinhard Eggers, ein führender Vertreter der deutschen Fahrzeugbau-industrie.

Der Trend geht seit geraumer Zeit eindeutig zum Sattelaufleger. Der Gliederzug wird zwar nicht aussterben aber weiter an Bedeutung verlieren. Sattelaufleger sind überwiegend industriell gefertigte Serienfahrzeuge. Deren Markt wird sich weiter beruhigen, der Bedarf an Volumenfahrzeugen aber zunehmen. Das meint Reinhard Eggers, Fahrzeugbauer und Nutzfahrzeug-Chef des deutschen Zentralverbandes Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF). Indiz für diese Entwicklung ist das Ausschreibungsverhalten der großen Logistiker. Der individuelle

Fahrzeugbau kann hier Trends setzen. Die Verlagerung von Einzel- und Sonderfahrzeugen in die Serie sieht Eggers als einen ständigen Prozess, wenn der Markt spürbar auf bisher als individuell eingestufte Fahrzeuge reagiert. Bestes Beispiel: Der „Tautliner“, zunächst individuell gebaut, ist heute serienweise verbreitet.

Neue Werkstoffe im Fahrzeugbau

Gestalten Werkstoffe wie Aluminium oder Kohlefaser das Nutzlastverhältnis günstiger? Kommen die „Plastik-Laster“? Skepsis:

„In Sachen Gewichtsoptimierung ist nicht mehr viel Luft, auch nicht durch andere Werkstoffe. In den USA scheiterte ein Trend zu Alu-Fahrgestellen an Problemen mit den Festigkeitsanforderungen.“ Die technische Entwicklung von Fahrgestellen, insbesondere von Anhängern und Sattelanhängern, orientiert sich weniger an der Werkstoff-Auswahl. Gefragt sind vielmehr konstruktive Lösungen in Verbindung mit hochfesten Stählen wie beispielsweise Auflieger mit extrem gelochten Chassis. Das Know How zur Verarbeitung von Feinkorn- und anderen Hochfeststählen ist bei den Fahrzeugbauern vorhanden. Bei Kohlefaser-Komponenten werden zum Beispiel ganz andere Produktionseinrichtungen benötigt, die sich derzeit nur bei einer industriellen Fertigung rechnen würden. Auch Rohölabhängigkeit und Recyclingfähigkeit spielen bei Kunststoffen eine nicht unbedeutende Rolle mit Blick auf die Marktchancen.

und Karosseriebau

Die Branche der Fahrzeugbauer strukturiert sich in Deutschland neben wenigen industriell fertigenden Herstellern überwiegend in etwa 800 meist kleine und mittlere, oft inhabergeführte Unternehmen mit annähernd 20.000 Beschäftigten.



Chancen für 25-Meter-Züge

Lichtblicke gibt es bei der Ausdehnung der Gewichtsklasse und Längenmaße. „Bisher fehlt es in vielen EU-Ländern am politischen Willen. Bei deutschen Behörden ist aber seit Jahresmitte eine steigende Bereitschaft für Ausnahmelösungen zu erkennen, wie die Genehmigung des Landes Niedersachsen zeigt.“ Kommt die große Lösung, sieht Eggers die wahrscheinlichste Fahrzeugkonfiguration in der Kombination von Vierachs-Motorwagen und Dreiachs-Hänger, also eine Gewichtsverteilung von 32 bis 36 Tonnen (LKW) plus 30 Tonnen (Anhänger), maximal jedoch 60 Tonnen Gesamtzuggewicht. Werden entsprechende Fahrzeuge zum Beispiel für Skandinavien bisher vom Individual-Fahrzeugbau gefertigt, könnten sie dann in die industrielle Serienfertigung wechseln - Individualfahrzeugbau als Trendsetter.

Über große Lastzüge bedingen veränderte Transportwege. Sie müssen Güterverteilzentren vor den Städten anlaufen. Von hier aus nehmen dann Fahrzeuge unter 12 Tonnen die weitere Verteilung vor.

BDF

Mit Blick auf realisierbare Gesamthöhen problematisch präsentiert sich die

Entwicklung bei den in Deutschland traditionell so beliebten BDF-Systemen. Die Wechselsysteme nutzen die Verriegelungsmaße der international genormten 20“ Container-Chassis, sind aber erheblich flexibler einsetzbar und nutzen die Fahrzeugmasse besser. Positiv auch das Handling: Absetzen und Aufnehmen geschehen ohne technische Hilfsmittel.

Individuelle Aufbauten weiter gefragt

Verbands-Funktionär Eggers sieht die Zukunft der Branche positiv: „Die Individualität der Transportlösungen hat sich weiter belebt.“ Das Argument, Einzelanfertigungen und Sonderkonstruktionen seien zu teuer, entkräftet er mit wirtschaftlichen Daten: „Neben einer zeitnahen und kostengünstigen Lieferung ist die Frage der Werthaltigkeit über den Lebenszyklus wichtig. Bei der Restwertbestimmung zeigt die Erfahrung, dass neben der Verwendungsart besonders die Qualität eine große Rolle spielt. Es gibt sogar „Hitlisten“ über Aufbauhersteller, mit denen sich das Gebrauchtfahrzeug besser verkaufen lässt.“ Der Aufbauhersteller sollte seine Produktqualität nicht nur am Auftraggeber ausrichten sondern darüber hinaus - auch wenn der sich für das „Danach“ nicht interessiert.

Zur Person

Reinhard Eggers (58) führt zusammen mit seiner Ehefrau seit 1970 ein Fahrzeugbau-Unternehmen (gegründet 1953) in Stuhr bei Bremen mit 70 Mitarbeitern in der 2. Generation. Er ist seit 1994 Vizepräsident des Zentralverbandes Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) und oberster NFZ-Repräsentant im ZKF. Außerdem ist er Vorsitzender der ARGE NKF, einem Zusammenschluss der NFZ-Interessen des ZKF und des Bundesverbandes Metall BVM.



Eggers: „Es ist mehr Bereitschaft für die Genehmigung abweichender Transportlösungen zu spüren.“

Einer der größten DAF-Kunden:

Christian Salvesen



Mit einem Fuhrpark von rund 3.400 LKWs – 80 % davon DAFs – ist der Logistikdienstleister Christian Salvesen einer der größten Flottenbesitzer in Europa und auch einer der wichtigsten DAF-Kunden. John Finn, Fleet Director des Unternehmens, erklärt im Interview: „Ein Mix aus DAF-Händlern und eigenen Werkstätten ist für uns die beste Lösung.“

Das Unternehmen operiert von acht europäischen Ländern aus und beschäftigt mehr als 13.000 Mitarbeiter. Im Jahr 2005 wurde ein Umsatz von 1,2 Milliarden Euro erzielt, mit einem breiten Angebot an speziellen Logistikservices in einer ebenso breiten Palette von Industriezweigen – vom Autotransport bis hin zum Kühltransport.

Doppelte Wartungsstrategie

Die Verantwortung für diese gigantische Flotte trägt Fleet Director John Finn. Von Northampton in den englischen Midlands aus verwaltet er die Flottenstrategie von Christian Salvesen in Großbritannien, Frankreich, Spanien und den Beneluxländern. Allein in Großbritannien kümmert er sich um 24 Distributionszentren, von denen elf über eine eigene Wartungswerkstatt verfügen. Für die Wartung der Flotte wurde in Großbritannien ein Ansatz gewählt, der für das Unternehmen am praktischsten erscheint: Ein Teil der Wartung findet beim örtlichen DAF-Händler im Rahmen von DAF MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträgen statt, der andere Teil erfolgt in den eigenen Werkstätten. Durch diese

doppelte Strategie kann das Unternehmen die Kosten der eigenen Werkstatt mit den Preisen von DAF MultiSupport vergleichen. Dank der Flexibilität von MultiSupport kann Christian Salvesen auf ein umfangreiches Serviceangebot zugreifen, sodass viele der zuvor in der eigenen Werkstatt durchgeführten Arbeiten nun vom DAF-Händlernetzwerk übernommen wurden. „Die Kosten beider Ansätze sind vergleichbar. Die Größe und Komplexität unserer Anhängerflotte (über 3.300 Stück) erfordert eine Wartung im eigenen Hause. Eine Mischung aus DAF-Händlern und eigenen Werkstätten ist für uns die beste Lösung“, erklärt John Finn.

Fahrerforum

In den letzten Jahren haben die Fahrer immer mehr Mitspracherechte in der Einkaufspolitik von Christian Salvesen erhalten, erklärt John Finn: „Vor einiger Zeit mussten wir bei den Fahrern eine hohe Fluktuationsrate feststellen. Diese konnten wir durch die Einführung unseres Fahrerforums erfolgreich senken. Dadurch kam es bei der Anschaffung von LKWs zu

Änderungen. Nun wird über Space Cab-Fahrerhäuser, Klimaanlage und Automatikgetriebe diskutiert.“ Salvesens Erfahrungen mit dem automatisierten Getriebe AS-Tronic (fast 300 LKWs der Flotte sind damit ausgerüstet) fallen äußerst positiv aus. Obwohl die Spitzenfahrer es wahrscheinlich noch einen Tick besser können, sorgt AS-Tronic beim Durchschnittsfahrer für ein besseres Fahrverhalten und damit einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Teileverschleiß. Das Unternehmen nutzt als eines der ersten einen LF55 mit AS-Tronic und hat bislang sehr gute Erfahrungen damit gemacht.

Einkaufsstrategie

„Unsere Einkaufsstrategie, für die meisten unserer Aktivitäten vor allem DAFs anzuschaffen, hat sich über einen Zeitraum von mehr als acht Jahren entwickelt“, so John Finn. „Die Gründe liegen auf der Hand: Unsere DAFs weisen sehr niedrige Betriebskosten auf, die Verbrauchskennzahlen und der Kundendienst sind hervorragend, und unsere Fahrer zeigen sich rundum begeistert.“ John Finn fügt hinzu, dass durch die Erfahrungen mit anderen LKW-Marken in der Flotte die Qualität der DAFs erst wirklich deutlich wurde. Er berichtet, dass es sich bei der Mehrzahl der angeschafften DAFs um 18-Tonnen-LF55 und CF85-Zugmaschinen mit Space Cab handelt. Die CFs werden pro Jahr schätzungsweise 180.000 bis 200.000 Kilometer zurücklegen. Pro CF werden zwei Fahrer eingesetzt, um eine maximale Produktivität zu erzielen.

PACCAR Financial

DAF macht es Christian Salvesen so einfach wie möglich: feste Anlaufstellen in ganz Europa für Verkauf, Service und Ersatzteile sowie ein Kundenbetreuer bei PACCAR Financial, der sich exklusiv um Salvesen kümmert. Alle LKWs von Christian Salvesen sind geleast, und die kurzen Kommunikationswege zu PACCAR Financial bedeuten einen großen Vorteil, genau wie der hervorragende Service von



„Unsere Einkaufsstrategie, für die meisten unserer Aktivitäten vor allem DAFs anzuschaffen, hat sich über einen Zeitraum von mehr als acht Jahren entwickelt“, so John Finn. „Die Gründe liegen auf der Hand: Unsere DAFs weisen sehr niedrige Betriebskosten auf, die Verbrauchskennzahlen und der Kundendienst sind hervorragend, und unsere Fahrer zeigen sich rundum begeistert.“

DAF ITS in Europa und DAFaid in Großbritannien.

Euro 4 und Euro 5

Ein Blick in die Zukunft bedeutet für John Finn verschiedene Herausforderungen: die

Einführung des digitalen Fahrtenschreibers und der zugehörigen Infrastruktur sowie die große Debatte über Euro 4 und Euro 5. „Am liebsten würden wir direkt auf Euro 5 umsteigen, aber ich glaube nicht, dass es in Großbritannien ohne staatliche

Unterstützung machbar ist.“

Bis jetzt finden sich in der Flotte von Christian Salvesen vier Euro 4-Fahrzeuge. Bei Redaktionsschluss hatten sie noch nicht genügend Kilometer zurückgelegt, um ein erstes Fazit zu ziehen, doch bei den beiden 18-Tonnen-Kastenwagen ergab sich tatsächlich die von DAF versprochene Kraftstoffeinsparung von 5 % gegenüber Euro 3. „Das ist etwas mehr, als wir erwartet haben“, so John Finn. „Bisher sind wir also zufrieden.“

Seiner Meinung nach verursacht die Umstellung auf SCR-Technologie, die AdBlue erfordert, keine größeren Schwierigkeiten. „Das Tanken von AdBlue ist kein Problem. Für den Fahrer ist es nur eine weitere Routineaufgabe.“



DAF und PACCAR Financial: Finanzdienstleistungen für die Transportbranche

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

