

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

Nummer 1, 2007



'International Truck of the Year' Vorsitzender Andy Salter:

***“Sehr beeindruckt
von DAF XF105”***



DAF

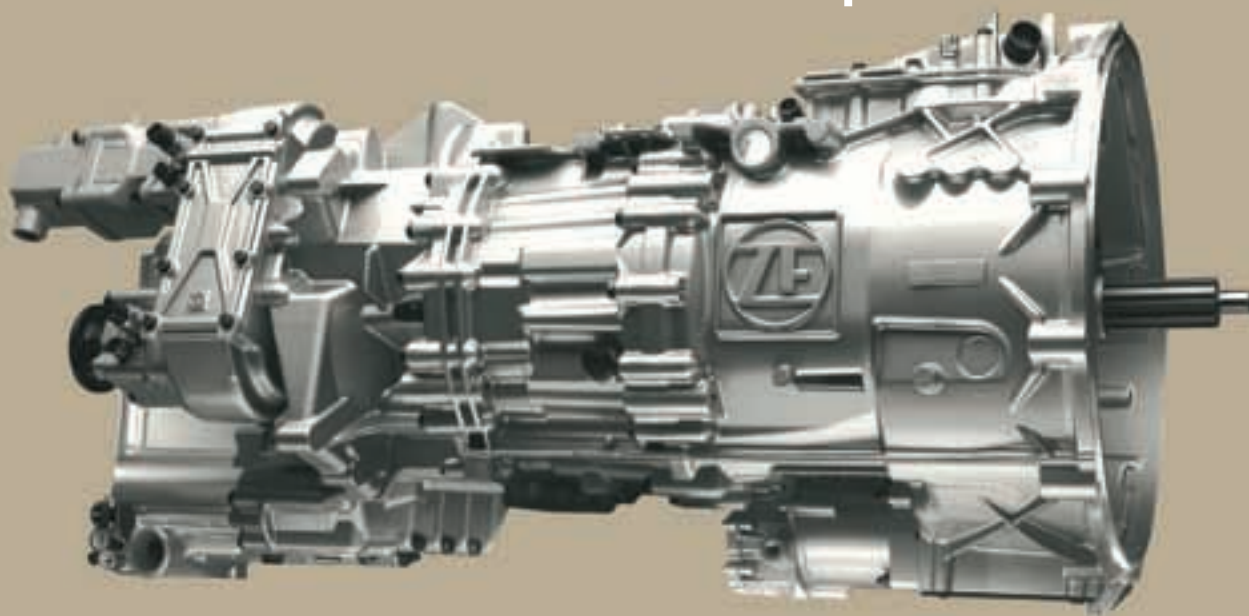
A PACCAR COMPANY



ZF AST06-2E KE-COMMUNICATION



ZF sollte drin sein.
Denn mit AS-Tronic fahren
Sie automatisch entspannt.



www.zf.com

Ob schwerer Fernverkehr, Verteilerverkehr oder Spezialfahrzeug – die Nr. 1 unter den automatischen Schaltgetrieben erleichtert Truckern die Arbeit. Entspannung auf weiten Strecken, im Stadtgewühl sowie auch beim feinfühligem Rangieren – automatisch!
DAF AS-Tronic. Entspannt fahren.

Antriebs- und Fahrwerktechnik



4. Neues von DAF
6. XF105: „International Truck of the Year 2007“
8. DAF XF105: mehr als 20.000 verkaufte Exemplare
11. Niederlande verlängern Großversuch mit langen Schwerfahrzeugen
19. PACCAR World
20. Einzigartige Marktposition von DAF Components
22. Bertschi lobt Flexibilität des DAF CF
24. Ablenkung ist größte Gefahr für Verkehrssicherheit
26. Neue Vorschriften für Sichtfelder
28. Prototyp für Hybrid-LKW
30. Van Gansewinkel – ein führender Abfalldienstleister

10 Jahre a PACCAR Company!

Im letzten November vor genau zehn Jahren hat das US-Unternehmen PACCAR alle Anteile von DAF Trucks N.V. erworben. Dadurch wurde DAF a **PACCAR Company** und gehörte über Nacht zu einem der größten und erfolgreichsten LKW-Hersteller der Welt. Wenn wir auf das Jahrzehnt unter der Führung von PACCAR zurückblicken, können wir mit dem Erreichten mehr als zufrieden sein.

In zehn Jahren wurde die Produktion auf mehr als 50.000 LKWs pro Jahr verdoppelt. Der Marktanteil in der Klasse über 15 Tonnen stieg von 8,6 % im Jahr 1996 auf mehr als 14 %. Umsatz und Gewinn haben ebenfalls Rekordhöhen erreicht. Und DAF weist unter den europäischen LKW-Herstellern nicht nur das stärkste Wachstum auf, sondern auch den höchsten Gewinn.

In allen Bereichen haben wir in den letzten Jahren einen Rekord nach dem anderen erzielt.

Es wurde mehr investiert als je zuvor, z. B. in eine vollständig neue Motorenfabrik, in umfassende Robotisierung an unseren Produktionsstandorten in Eindhoven und im belgischen Westerlo sowie in modernste Qualitätssysteme wie Six Sigma und ISO-TS 16949. Dadurch spielt DAF eine Vorreiterrolle in der LKW-Industrie. Wir haben ein äußerst fortschrittliches Gebäude für Geräuschemessungen in Betrieb genommen und investieren derzeit Dutzende Millionen in den Bau eines ultramodernen Motortestzentrums mit zwanzig Motortestzellen.

Außerdem investieren wir laufend in die Modernisierung unseres Produktprogramms, einschließlich der Entwicklung einer völlig neuen Generation von PACCAR-Motoren gemäß Euro 4 und Euro 5. Als Krönung seiner Arbeit durfte DAF in den letzten zehn Jahren außerdem drei Mal die Auszeichnung „International Truck of the Year“ entgegennehmen: für den XF95, für die LF-Baureihe und zuletzt für den neuen XF105, der zum LKW des Jahres 2007 gewählt wurde!

Wir haben in diesen zehn Jahren außerordentlich viel erreicht. Indem wir hart gearbeitet und kontinuierlich nach maximaler Effizienz und höchster Qualität gestrebt haben. Indem wir den Kunden immer in den Mittelpunkt gestellt haben. Indem wir in Produkte, Produktionsstätten und vor allem auch in Menschen – d. h. in unsere Mitarbeiter – investiert haben. Und indem wir die Synergien und anderen Vorteile, die wir als Teil von PACCAR genießen, optimal genutzt haben.

Der Erfolg von DAF Trucks ist jedoch vor allem dem herausragenden Engagement, Know-how und Wissen unserer Mitarbeiter, Händler und Lieferanten und ihren Mitarbeitern sowie nicht zuletzt der Loyalität unserer Kunden zu verdanken. Diese Loyalität lässt sich am besten durch ein perfektes Produkt und erstklassigen Service belohnen. Und dafür stehen wir mit unserem Namen!



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 und PURE

Dick Roche, irischer Parlamentsabgeordneter und Minister für Umwelt, Natur- und Kulturerbe und lokale Selbstverwaltung hat ein Projekt ins Leben gerufen, das sich gegen das zunehmende Problem von Straßenmüll und illegaler Entsorgung kleiner Abfallmengen richtet. Im Rahmen dieses regionalen PURE-Projekts (Abkürzung für „Protecting Uplands & Rural Environments“) arbeiten verschiedene Behörden aus der Region Dublin und Wicklow mit Umwelt- und Tourismusorganisationen zusammen. Es wurde eine zentrale Telefonnummer eingerichtet, bei der Straßenmüll und illegale Abfallentsorgung gemeldet werden können. Des Weiteren wurden Programme zur Bewusstseinsbildung gestartet und ein 13-Tonnen-DAF LF45 zum Abtransport von Müll in Betrieb genommen. Diesen lieferte der irische Händler Jimmy Healy & Sons Commercials in Zusammenarbeit mit DAF Distributors Ireland Ltd.

DAF Trucks N.V. erfüllt die Norm ISO/TS 16949

DAF Trucks N.V. erfüllt als weltweit erster LKW-Hersteller den neuen globalen Qualitätsstandard ISO/TS 16949. Im Vergleich zur Norm ISO 9001, die DAF bereits 1992 erfüllte, stehen beim neuen Standard bestimmte Aspekte wie kontinuierliche Verbesserung und Vermeidung von Verschwendung stärker im Mittelpunkt.

Bei ISO/TS 16949 handelt es sich um den neuen, weltweit gültigen Standard für die Automobilindustrie.

„Mit ISO/TS 16949 vollzieht DAF einen wichtigen neuen Schritt hin zu einer höheren Qualität und noch höheren Kundenzufriedenheit“, so Jos Smeters, Leiter für Betriebsabläufe bei DAF Trucks N.V. „Durch den neuen, weltweiten Standard stehen Aspekte wie kontinuierliche Verbesserung und die Vermeidung von Abweichungen und Verschwendung stärker im Mittelpunkt. Damit schließt die Norm nahtlos an das DAF-Produktionssystem und Methoden wie Six Sigma und Kaizen an, die für DAF beim ständigen Streben nach einer immer höheren Qualität und Kundenzufriedenheit wichtige Instrumente darstellen.“ Anfang November erhielt das Unternehmen die ISO/TS 16949-Zertifizierung von Lloyd's Register Quality Assurance aufgrund des folgenden Auditergebnisses: „Das Qualitätsmanagement von DAF Trucks N.V. erweist sich als wirkungsvolles Instrument für eine hohe Prozessleistung, die kontinuierlich verbessert wird.“

Am Freitag, 10. November erhielt Jos Smeters (rechts), Leiter für Betriebsabläufe, das ISO/TS 16949-Zertifikat von Ronald Pels, dem leitenden Prüfer von Lloyd's Register Quality Assurance.



V. l. n. r. Denis Healy (Jimmy Healy & Sons Commercials), Simon Tee von (DAF Distributors Ireland), Jimmy Healy (Jimmy Healy & Sons Commercials) bei der Schlüsselübergabe an Tom Lyng von Coillte (nationale irische Forstwirtschaftsorganisation). Im LKW sitzt der Parlamentsabgeordnete Dick Roche, Minister für Umwelt, Natur- und Kulturerbe und lokale Selbstverwaltung.

Ambitionierter Neueinsteiger startet mit DAF

„Kometa International Transportation Logistics Inc. Co.“ leuchtet als neuer Stern am Firmament der türkischen Transportbranche. Der DAF-Importeur und LKW-Hersteller Tirsan lieferte vor kurzem zwölf DAF XF95.480-Zugmaschinen und zwölf Tirsan Maxima-Auflieger an den ambitionierten Neueinsteiger. „Für DAF und Tirsan haben wir uns aufgrund der niedrigen Betriebskosten und des hohen Restwerts der Gespanne entschieden“, erklärt Selahattin Güner, General Manager von Kometa. Die Fahrzeuge werden hauptsächlich für den Transport von Textilprodukten des türkischen Herstellers ILK-ON nach Russland und in die Ukraine eingesetzt.



Vier DAF LF45 für Zegwaard

Vor kurzem nahm das niederländische Unternehmen Zegwaard Delft vier neue DAF LF45-Kastenwagen in Betrieb. Die LKWs werden für den Kunden „Van Dam Quality Beds“ eingesetzt, der mit sechs Niederlassungen im Westen der Niederlande bereits seit sechzig Jahren als „Autorität für gesunde Nachtruhe“ gilt.

Nachdem der Kunde bei Van Dam ein Qualitätsbett erworben hat, darf er selbstverständlich auch eine makellose Lieferung des Bettes erwarten. Die gesamte Logistik übernimmt Zegwaard Delft B.V., vom Transport bis zur Montage der Betten zu Hause beim Kunden. Alle zur Lieferung eingesetzten LF45 verfügen über eine luftgefederte Hinterachse zum einfachen Austausch der Ladebehälter.



Deutscher DAF ist „Supertruck 2006“

Der deutsche Fahrer Joachim Nowotny nahm mehr oder weniger zufällig an der Aktion „Supertruck“ der deutschen LKW-Zeitschrift „Trucker“ teil. Zu seiner großen Überraschung wählten die Leser seinen XF95 Super SpaceCab mit Auflieger zum schönsten Fahrzeug seiner Kategorie. Die Airbrush-Bilder (von Lothar Bohn) zeigen Motive der berühmten Schlacht bei Little Big Horn zwischen Indianern und der Kavallerie.



Auszeichnung für DAF LF

Die DAF LF-Baureihe wurde von der führenden polnischen Wochenzeitung „Gazeta Finansowa“ als „Bester Liefer-LKW für kleine und mittlere Unternehmen 2006“ ausgezeichnet. Bei „Gazeta Finansowa“ handelt es sich um eine Finanzzeitung, die jede Woche mit einer Auflage von 20.000 Exemplaren erscheint und sich an Geschäftsführer, Finanzleiter und Manager polnischer Unternehmen richtet. Die Auszeichnung wurde Anfang Januar offiziell überreicht.



Jean-Pierre Depaemelaere in DAF-Aufsichtsrat berufen

Jean-Pierre Depaemelaere wird zum 1. Januar 2007 in den Aufsichtsrat von DAF Trucks N.V. berufen, teilt Mark C. Pigott mit, Chairman und CEO von PACCAR sowie Aufsichtsratsvorsitzender von DAF.

Der Belgier Jean-Pierre Depaemelaere war bis zu seiner Pensionierung Mitglied des General Management Committee von Tractebel in Belgien, der Energie- und Dienstleistungssparte von SUEZ. Er blickt auf 32 Karrierejahre in der Energie- und Dienstleistungsbranche zurück, zwanzig davon im oberen Management und fünfzehn Jahre als Mitglied des General Management Committee der börsennotierten Unternehmen EBES, Electrabel, Distrigas und Tractebel. Derzeit nimmt Jean-Pierre Depaemelaere verschiedene Aufgaben wahr: Er ist Mitglied des Belgium Governance Institute und des Audit Committee Institute, leitendes Mitglied des Flämischen Zentrums für Qualitätssicherung (VCK) und Mitglied der Königlich Belgischen Akademie für angewandte Wissenschaften. 1999 erhielt er die angesehene belgische Auszeichnung „Officier in de Orde van de Koninklijke Leeuw“.

„PACCAR begrüßt den Eintritt von Herrn Depaemelaere in den Aufsichtsrat von DAF. Seine Unternehmerqualitäten, kommunikativen Fähigkeiten und seine große Erfahrung sowohl im geschäftlichen Bereich als auch im Personalmanagement bedeuten ein großes Potenzial, von dem DAF und alle Beteiligten profitieren“, erklärt Pigott. Jean-Pierre Depaemelaere ist Nachfolger von Herman Santens, der nach dreizehnjähriger Mitgliedschaft den Aufsichtsrat von DAF Trucks N.V. verlässt. „Herr Santens hat seine langjährige Erfahrung, sein Know-how und seine kritischen Analysen mit uns geteilt sowie zur Definition und Absicherung der strategischen Ausrichtung unseres Unternehmens beigetragen, insbesondere am belgischen Produktionsstandort in Westerlo. Sein außergewöhnliches Wissen über die internationale Geschäftswelt, sein Engagement und Unternehmerteil sowie seine Aufrichtigkeit in zwischenmenschlichen Beziehungen innerhalb eines weltweiten Unternehmens waren für das Wachstum von DAF Trucks N.V. von großer Bedeutung“, so Pigott.

IToY-Vorsitzender Andy Salter:

„Die Jury war vom XF105“

Mit klarem Vorsprung wurde der DAF XF105 zum „International Truck of the Year 2007“ gewählt. Andy Salter, Vorsitzender der internationalen Jury, erklärt in einem Interview über die Hintergründe dieser prestigeträchtigen Auszeichnung, warum das DAF-Flaggschiff den begehrtesten Preis in der LKW-Industrie erhalten hat. „Die Auszeichnung für den XF105 bestätigt den Ruf von DAF als Hersteller erstklassiger LKWs für lange Strecken.“

„Wenn es körperlich möglich wäre, hätte ich mit Diesel in den Adern zur Welt kommen müssen. Ich bin mit LKWs und in der Welt des Straßentransports aufgewachsen“, so Salter. „Meine Schulferien verbrachte ich größtenteils im LKW meines Vaters und fuhr mit ihm quer durch England, um Waren von Stahl bis Kartoffeln zu liefern. Von meiner frühen Jugend an galt meine Leidenschaft dem Straßentransport. Nach Abschluss meines Studiums der Politikwissenschaft und Soziologie begann ich mit einer Studie über das Leben von Fernfahrern. Im Rahmen dieser Studie wurde ich selbst LKW-Fahrer.“

Commercial Motor

Dies führte zu einer Anstellung als Testfahrer beim Truck Magazine, einer bekannten, aber mittlerweile eingestellten britischen Fachzeitschrift. Heute arbeitet Andy Salter als Redakteur bei Commercial Motor, der führenden britischen Wochenzeitschrift für das Transportwesen. Ihre neue Website für die Straßentransportbranche www.roadtransport.com geht in diesem Winter ans Netz. „2004 hat man mich zum Vorsitzenden der Jury für den International Truck of the Year gewählt. Selbstverständlich nahm ich diese Aufgabe sehr ernst und erwartete von den anderen Jurymitgliedern dasselbe. Es handelt sich um eine prestigeträchtige Auszeichnung; jedes Votum muss daher gut begründet sein.“

Auswahlkriterien

Das wichtigste Auswahlkriterium für den International Truck of the Year ist der Beitrag, den ein Fahrzeug zum effizienten Gütertransport auf der Straße leistet. Andy Salter: „Das rufe ich mir selbst und den anderen Jurymitgliedern immer wieder ins Gedächtnis. Dieser Preis wird für den Beitrag zur Transporteffizienz verliehen. Nicht an das modernste oder innovativste Fahrzeug, sondern an das effizienteste. Dies interpretiert natürlich jeder anders, daher muss die Auswahl die Situation auf den Märkten der einzelnen Jurymitglieder widerspiegeln. So gab es z. B. auf dem britischen Markt viele schlechte Erfahrungen mit Fahrzeugen, die voller Innovationen steckten und auf dem Papier sehr effizient schienen, sich in der Praxis aber als



sehr beeindruckt“



unzuverlässig erwiesen. Daher geht es bei Effizienz meiner Ansicht nach vor allem um Zuverlässigkeit, lange Lebensdauer und sparsamen Verbrauch statt um Innovation. In meinem Votum kommt das zum Ausdruck.“

International Truck of the Year 2007

Als die Stimmen für die Auszeichnung 2007 abgegeben und von einem unabhängigen Schweizer Notar (von der IRU) ausgezählt waren, hatte der DAF XF105 rund 38 % der Stimmen erhalten, der Renault Premium 27 % und der Volvo FL nur 14 %.

„Die Jury war offenbar vom XF105 sehr beeindruckt und sich bei der Abstimmung einig“, erklärt Salter. „Der DAF XF105 bestätigt das Image, das DAF sich bei erstklassigen Fahrzeugen für lange Strecken erworben hat. Dieses Marktsegment ist nach wie vor eines der größten und wichtigsten in Europa – um hier erfolgreich zu sein, muss ein LKW sowohl die anspruchsvollen Anforderungen der Fahrer als auch die der Transportunternehmer erfüllen. Die Jury würdigte insbesondere auch den beeindruckenden MX-Motor, der hervorragende Leistungsstärke für den Fahrer mit niedrigeren Betriebskosten für den Unternehmer vereint. Außerdem lobte die Jury die Verbesserungen der DAF-Ingenieure, um das Innendesign des Fahrerhauses noch attraktiver zu gestalten. DAF hat sich schon immer durch Kundennähe ausge-

zeichnet. Dies zeigt sich auch an der langen Liste kleiner Verbesserungen, durch die die Ingenieure selbst auf kleinste Detailwünsche der Fahrer und Spediteure eingegangen sind. Mit dieser Liebe zum Detail sicherte sich der XF105 bei der Wahl 2007 die meisten Stimmen.“

Trends der letzten dreißig Jahre

In den letzten dreißig Jahren seit der ersten Verleihung dieser Auszeichnung wurden in den Bereichen Fahrzeugkonstruktion, Technologie und Innovation große Fortschritte gemacht. „Der International Truck of the Year von heute unterscheidet sich deutlich vom ersten Sieger im Jahr 1975. Dies gilt sowohl für den Fahrerkomfort als auch für die Sicherheit, Leistungsstärke und Transporteffizienz“, resümiert Salter. „Gesetzgebung und Kundenwünsche sorgen dafür, dass die LKW-Entwicklung fortschreitet, und ich sehe keine Anzeichen für ein abnehmendes Entwicklungstempo. Ein anderer Trend ist die anhaltende Konsolidierung auf dem LKW-Markt. Fast jedes Jahr sinkt die Anzahl an Herstellern und damit auch das Angebot an LKW-Marken, aus denen der Kunde auswählen kann. Daraus müssen wir als Jury in den nächsten Jahren unsere Konsequenzen ziehen. Wir könnten die Auszeichnung stärker international ausrichten, beispielsweise durch IToY-Auszeichnungen auf Märkten außerhalb Europas.“

Die IToY-Jury

Der IToY-Jury gehören zwanzig Mitglieder aus ost- und westeuropäischen Ländern an. Im Laufe der Jahre wurde die Jury vergrößert, und durch die EU-Erweiterung nahm die Zahl der Journalisten aus den Beitrittsländern zu, in denen der Journalismus ein hinreichendes Niveau aufweist. So handelt es sich beim jüngsten Jurymitglied um die bekannte rumänische Journalistin Marelina Matei.



Andy Salter überreicht die Auszeichnung „International Truck of the Year 2007“ an Aad Goudriaan, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks N.V.



DAF hat die renommierte Auszeichnung „International Truck of the Year“ als einziger LKW-Hersteller in den letzten zehn Jahren gleich dreimal gewonnen.

Großer Erfolg des „International Truck of the Year 2007“



Bereits mehr als 20.000 XF105 verkauft!

Die Auszeichnung des XF105 als „International Truck of the Year 2007“ bestätigt vor allem die Kunden, die sich für das neue DAF-Spitzenmodell entschieden haben oder noch entscheiden werden. Inzwischen wurden rund 20.000 Exemplare des XF105 verkauft – in ganz Europa.



„Fahren = Kaufen“ – diese Aussage hören wir regelmäßig von Kunden, die ein Demofahrzeug des XF105 bei der täglichen Arbeit getestet haben. Die europäischen DAF-Händler verfügen über insgesamt mehr als 300 Demofahrzeuge.



DEUTSCHLAND

Das Transportunternehmen Weyand verfügt über 55 DAFs, darunter bereits 24 XF15.460-Zugmaschinen. „Wir sind sehr zufrieden mit ihnen“, meint Geschäftsführer Eric Weyand. „Die Fahrer schätzen den Komfort. Hinzu kommt, dass wir unsere LKWs mit nur einem Tank ausrüsten möchten. Ein zweiter Tank bedeutet höhere Kosten und mehr Gewicht. DAF gehört zu den wenigen Herstellern, die einen 850-Liter-Tank anbieten können – ein wichtiger Vorteil.“



SPANIEN

Frio Rens ist auf den Transport von Kühlprodukten spezialisiert. „Für den XF105 haben wir uns vor allem wegen seines leistungsstarken Motors und AS-Tronic-Automatikgetriebes entschieden“, erklärt Inhaber und Geschäftsführer Alex Rens.



TSCHECHIEN

Omega Servis Holding a.s. ist auf den Transport von AdBlue und Chemikalien spezialisiert und hat 25 Exemplare des „International Truck of the Year 2007“ erworben.



ÖSTERREICH

Das Transportunternehmen Vögel im österreichischen Vorarlberg wurde 1961 gegründet und hat sich vom Holzlieferanten zum internationalen Spediteur entwickelt. Vögel verfügt bereits über 25 XF105, weitere sind in Planung.



FRANKREICH

Die Qualität des DAF-Händlernetzes, die niedrigen Betriebskosten, die geradlinige Technologie und das komfortable Fahrerhaus – das waren für das bretonische Unternehmen Transport Bernard die Gründe zur Anschaffung von 20 XF105.410 für den Fernverkehr.



DÄNEMARK

Dansk Tanktransport A/S in Hjøllund nimmt als erstes dänisches Unternehmen den XF105 in Betrieb. Geschäftsführer Helge Jensen: „Der Großteil unserer 100 LKW starken Flotte besteht bereits aus DAFs. Daher haben wir uns logischerweise für den XF105 entschieden.“



LITAUEN

Aleksanders Dzjuba, Geschäftsführer der litauischen SIA Daleks Trans, war früher selbst LKW-Fahrer. „Schon damals habe ich für DAF geschwärmt.“ Seine DAFs werden auf Strecken zwischen den Niederlanden und Russland eingesetzt. Der Ende letzten Jahres gelieferte XF105 bildet das Flaggschiff seiner Flotte. „Meine Fahrer sind ganz begeistert von ihm.“



GRIECHENLAND

Trans Oil Ltd ist eine der größten Tankspeditionen in Griechenland. Bereits seit 18 Jahren befördert das Unternehmen u. a. Benzin, Biodiesel, Asphalt und flüssige Chemieprodukte. Die Zusammenarbeit mit dem griechischen DAF-Importeur Panergon SA begann vor zwei Jahren. Mittlerweile zählt die Flotte von Trans Oil mehr als 10 DAFs.



SCHWEIZ

Die schweizerische Bollhalder Autokran AG (Spezialist für Schwertransporte) nahm die ersten dreiachsigen XF105 in der Schweiz in Betrieb. Der Einsatz einer lenkbaren und hebbaren Vorlaufachse sorgt für eine geringere Fahrbahnabnutzung und bessere Achslastkontrolle.



POLEN

Mil-Mar übernimmt hauptsächlich Transporte von Westeuropa bis zum asiatischen Teil Russlands. „Dies erfordert zuverlässige LKWs“, meint Inhaber Miloslaw Bajek über seine Entscheidung für den XF105. Peter van Duuren von DAF Trucks Polska überreichte die Schlüssel an Miroslaw Bajek.



RUMÄNIEN

1994 gründete Radu Gusat mit zwei LKWs ein Transportunternehmen. Vor kurzem erhielt er von DAF in Eindhoven die Schlüssel seiner Neuerwerbungen: zwanzig XF105, die ersten ihrer Art in Rumänien. Die LKWs seines Unternehmens GIRO werden für den Transport von Kleidung und Stoffen zwischen Rumänien, Frankreich und England eingesetzt.



SLOWENIEN

Milan Kozelj aus Slowenien erhielt die Schlüssel seines neuen FAR XF105 mit Nachlaufachse aus den Händen von Majda Bitenc Menart, Sales Manager des DAF-Händlers Cordia. Durch die Entscheidung für Euro 5 spart Kozelj bei Fahrten in Deutschland hohe Gebühren ein.



NIEDERLANDE

Das niederländische Unternehmen Moeijes Internationale Transporten verstärkte seine Flotte um nicht weniger als 62 neue XF105-Gespanne. Der erste XF105 war zugleich der 250. DAF, den Moeijes seit 1962 erworben hat. Moeijes ist auf klimatisierte Transporte, Volumentransporte und Spezialtransporte in ganz Europa spezialisiert.



TÜRKEI

Der erste DAF XF105 in der Türkei wurde an Besler Limited Co geliefert, einen Hersteller von Holzprodukten, der den XF105 aufgrund seines hohen Fahrkomforts und der niedrigen Betriebskosten für internationale Transporte ausgewählt hat.



UNGARN

Mit einer Flotte von 200 Fahrzeugen spielt K-Sped im nationalen und internationalen Transport von Tiefkühlprodukten eine wichtige Rolle. Im Rahmen der Flottenmodernisierung nahm das Unternehmen vor kurzem zwanzig XF105 in Betrieb.

Niederlande verlängern Großversuch mit langen Schwerfahrzeugen

Der niederländische Großversuch mit langen und schweren Lastwagengespannen hat äußerst positive Ergebnisse geliefert. Zweijährige Probefahrten mit insgesamt mehr als 100 Gespannen von 25,25 m Länge haben ergeben, dass lange Schwerfahrzeuge in jeder Hinsicht genauso geeignet oder sogar besser sind als gewöhnliche Lastwagen. Am meisten fällt auf, dass sie genauso sicher, wenn nicht sogar noch sicherer sind.

Von: Bert Roozendaal



Ganz gleich, ob es sich um den klassischen skandinavischen Fahrzeugtyp mit einem Motorwagen, einem 13,60 m-Anhänger und einem Dolly oder um einen Motorwagen mit zwei Mittelachsen-Anhängerwagen handelt – in beiden Fällen lassen sich bei einer konstanten oder niedrigeren Achslast bis zu 50 % mehr Ladung transportieren.

Aus dem Bericht zu diesem Großversuch, der am 1. November dieses Jahres abgeschlossen wurde, geht außerdem hervor, dass lange Schwerfahrzeuge klare betriebswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile bieten. Sie transportieren bis zu 50 % mehr Ladung bei 33 % weniger Kraftstoffverbrauch. Dadurch kann der Abgasausstoß landesweit um drei bis fünf Prozent gesenkt werden. Das Stauaufkommen in den Niederlanden lässt sich durch den Einsatz dieser Fahrzeuge um ein Prozent senken. Die Kosten pro Ladungstonne bzw.

Transportkilometer könnten sogar um bis zu 25 % zurückgehen.

Die Ergebnisse des Großversuchs sind allerdings zum Teil rechnerischer Art. So verbraucht jedes lange Schwerfahrzeug beispielsweise rund 10 bis 15 % mehr Kraftstoff als eine normale Zugmaschine mit Auflieger. Aber da zwei lange Schwerfahrzeuge genauso viel transportieren können wie drei normale Gespanne, wird für dieselbe Ladungsmenge insgesamt ein Drittel weniger Dieseldieselkraftstoff benötigt. Der Versuch zeigt, dass in den Niederlanden

deutlich mehr als die derzeitigen 100 langen Schwerfahrzeuge eingesetzt werden könnten. Denkbar wären zwischen 6.000 und 12.000, die dann die Arbeit von 8.000 bis 16.000 normalen Zugmaschinen mit Auflieger übernehmen könnten. Dies würde 7 bis 30 % weniger Fahrten bedeuten. Dass bei diesem Ergebnis nicht einfach die Zahl der langen Schwerfahrzeuge mit anderthalb multipliziert wird, liegt an der schwankenden Auslastung. Zum anderen basieren diese Zahlen auf den Erfahrungen im Rahmen der strengen gesetzlichen Vorgaben von heute, die mehr



Auffällig war, dass die 10 Tonnen zusätzliche Nutzlast für die meisten Teilnehmer am Großversuch eher nebensächlich waren. Der Grund ist, dass die Niederlande als eines der wenigen EU-Länder bei Standard-Lastwagen bereits 50 Tonnen Ladung erlauben.

verbieten als zulassen. Könnten Spediteure ihre Fahrzeuge flexibler einsetzen, ließen sich die Einsparungen noch deutlich steigern, da in diesem Fall eine unbegrenzte Anzahl an Fahrtenkombinationen möglich wäre. Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit müssten dann allerdings neu berechnet werden.

Reverse Modal Shift

Der Großversuch zeigt einen weiteren positiven Aspekt: „Reverse Modal Shift“ ist nur in sehr geringem Umfang zu erwarten. Mit diesem Begriff bezeichnet der Bericht derzeit per Bahn und Binnenschifffahrt transportierte Ladungen, die wieder auf der Straße unterwegs wären. Die Berechnungen ergeben, dass dieser Anteil bei weniger als 0,3 % für die Binnenschifffahrt und zwischen 1,4 und 2,7 % für den Bahnverkehr liegen würde. Diese Zahlen behalten alle Beteiligten genauestens im Auge. Besonders in Deutschland wehrt sich die Deutsche Bahn aus diesem Grund gegen jede Erweiterung des Gütertransports auf der Straße.

Sicherheit

Während der Testfahrten wurden keine größeren Unfälle mit langen Schwerfahrzeugen verzeichnet. Daher kommt der Bericht im Zusammenhang mit der begrenzten Anzahl gefahrener Kilometer im Verhältnis zur Transportleistung zu dem Schluss, dass lange Schwerfahrzeuge im Straßenverkehr genauso sicher oder sogar etwas sicherer sind als normale LKWs. Bei Einsatz im großen Maßstab sinkt die Anzahl gefahrener Kilometer noch weiter, wodurch die Sicherheit zunimmt. Dies könnte nach Angaben des niederländischen Verkehrs-

ministeriums zu jährlich 4 bis 7 weniger Verkehrstoten und 13 bis 25 weniger Verletzten in den Niederlanden führen. Dabei ist anzumerken, dass die Zahl der Verkehrstoten in den Niederlanden auch ohne lange Schwerfahrzeuge jährlich weiter sinkt (817 für 2005).

Einwände

Durch den Bericht werden Einwände, die u.a. Umweltorganisationen und verschiedene Branchenverbände gegen die Einführung langer Schwerfahrzeuge vorbringen, erheblich entkräftet. Dies dürfte beispielsweise den Gegnern langer Schwerfahrzeuge in Deutschland, wo momentan heftig über derartige Fahrzeuge im Gegensatz zum 14,60 m langen Auflieger diskutiert wird, den Wind aus den Segeln nehmen. Denn auch dort werden die Ergebnisse aus den Niederlanden überzeugen: dass sowohl die Umwelt als auch der Verkehr durch die Einführung langer Schwerfahrzeuge profitieren, aber keine oder nur eine geringe Verlagerung des Transports von Schiffen und Bahnen auf die Straße stattfindet. Dem Argument der Umweltverbände, durch die

Einführung langer Schwerfahrzeuge bestehe kein Anreiz mehr für eine weitere Verlagerung auf andere Transportwege, steht die Tatsache entgegen, dass die gesamte Gütermenge in den nächsten Jahren so stark ansteigen wird, dass alle Transportwege stark in Anspruch genommen werden müssen, um den Bedarf zu decken. Daneben wurde noch ein praktischer Einwand bezüglich der Achslast vorgebracht. Kontrollen haben ergeben, dass bei 1 bis 6 % der Fahrzeuge der zulässige Achsdruck überschritten wurde. Diese Zahl muss natürlich mit dem Prozentanteil der normalen LKWs verglichen werden, die diesen Wert überschreiten, doch es wird die Forderung laut, dass lange Schwerfahrzeuge künftig mit einem Achslastmesser ausgerüstet sein müssen.

Erfahrungsphase

Die positive Bewertung der 60 Tonnen schweren und 25,25 Meter langen LKWs bedeutet nicht, dass diese Fahrzeuge nun auf den niederländischen Straßen freie Fahrt haben. Das niederländische Verkehrsministerium fordert, auf den Großversuch nun eine mehrjährige so genannte Erfahrungsphase folgen zu lassen. Dabei sollen Punkte, die der jetzigen Studie zufolge besondere Aufmerksamkeit erfordern, noch einmal genau unter die Lupe genommen werden.

Geeignete Spielregeln für diese Phase müssen noch festgelegt werden,

doch bis zu diesem Zeitpunkt dürfen die Spediteure weiterhin gemäß der derzeitigen (strengen) Gesetzgebung fahren.

Das bedeutet für die betroffenen Transportunternehmer eher einen Nachteil, da ihr größtes Hindernis in naher Zukunft

nicht beseitigt wird: das äußerst strenge





Zulassungssystem, durch das sie ihre teure Investition nur begrenzt nutzen können. Das Problem besteht darin, dass pro Teilnehmer nur 10 Verlade- bzw. Entladeadressen zugelassen werden. Dadurch wird der Einsatz eines langen Schwerfahrzeugs derzeit auf feste Strecken begrenzt.

Das Ministerium möchte den Transporteuren in diesem Punkt entgegenkommen.

Während der Erfahrungsphase kann eine Strecke, die einmal von der Straßenbehörde für ein langes Schwerfahrzeug genehmigt wurde, auch durch andere Spediteure mit langen Schwerfahrzeugen genutzt werden, ohne dass die Strecke erneut geprüft und beurteilt werden muss. Außerdem müssen

Transportunternehmer sich nicht mehr auf 10 Verlade- bzw. Entladeadressen beschränken. Das ist aus Sicht der Spediteure zwar keine optimale Lösung, verringert aber die behördlichen Formalitäten. Das Ministerium hat auf jeden Fall beschlossen, dass der Einsatz langer Schwerfahrzeuge, anders als beispielsweise in Schweden, auch in Zukunft vor allem über Autobahnen und direkte Verbindungsstraßen zu den Verlade- bzw. Entladegebieten erfolgt. Damit will sie verhindern, dass lange LKWs durch kleinere Orte, Wohngebiete und Einkaufszonen fahren. Dies ist in Schweden sehr wohl der Fall, aber möglicherweise hat das Ministerium durch ihre klare Stellungnahme

den europäischen Diskussionen einen großen Dienst erwiesen. Sie zeigt, dass lange Schwerfahrzeuge auch in einem dicht bevölkerten Land wie den Niederlanden mit relativ kurzen Entfernungen sehr gewinnbringend eingesetzt werden können, wenn es gut geplant wird und die Spielregeln eindeutig sind. Daran können andere Länder sich durchaus ein Beispiel nehmen.

DAF präsentiert nachrüstbaren Rußfilter für Euro 3-CF und -XF 50 % weniger Ausstoß von Rußpartikeln

DAF Trucks präsentiert einen Rußfilter für den Einsatz in CF- und XF-Modellen mit Euro 3-Motor. Damit wird der Ausstoß von Rußpartikeln um 50 % gesenkt. Mit diesem Rußfilter können niederländische Spediteure die Subventionsregelung in Anspruch nehmen, die am 1. Oktober dieses Jahres in Kraft trat und den Einsatz von Rußfiltern in bestehenden LKWs und Reisebussen fördern soll.

Zur Nachrüstung verwendet DAF sowohl für die 9,2-Liter-PE- als auch für die 12,6-Liter-XEC-Euro 3-Motoren einen so genannten passiven Rußfilter, der den Ausstoß von Rußpartikeln um rund 50 % reduziert. Der Filter besteht aus einer Metallspirale mit Aussparungen, wobei ein poröses Vlies die Rußpartikel abfängt. Wichtige Vorteile dieses passiven Rußfilters sind, dass er nicht verstopfen kann

und weder den Kraftstoffverbrauch erhöht noch die Zuverlässigkeit beeinträchtigt. Zudem ist der Rußfilter wartungsfrei. Die Beihilfe der niederländischen Regierung zur Nachrüstung von Rußfiltern hängt von der Leistungsklasse ab und beträgt bis zu 6.250 Euro für Fahrzeuge mit einer Motorleistung über 225 kW/306 PS. Somit können fast alle CF-Modelle und alle



XF-Modelle mit Euro 3-Motor ohne Kosten für den Spediteur mit einem Rußfilter ausgestattet werden. Für eine optimale Lebensdauer – der Rußfilter wird in der Regel über die

gesamte Nutzungszeit des LKWs verwendet – liefert DAF den nachrüstbaren Rußfilter in einem Auspuffdämpfer aus Edelstahl.

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-Peitzmeier-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



Mark Pigott, Chairman und CEO von PACCAR, neben der Baronin Van Daele und dem belgischen Botschafter Frans van Daele während ihres Besuches bei einer der PACCAR-Produktionsstätten.

Königliche Auszeichnung für PACCAR

Der flämische Ministerpräsident Yves Leterme übergab die Auszeichnung „Commandeur in de Orde van de Koninklijke Leeuw“ an Mark Pigott, Chairman und CEO von PACCAR Inc. Diese Ehrung erhielt PACCAR für seinen großen Beitrag zum Wachstum von DAF in Belgien.

„DAF zählt zu den führenden Unternehmen in Belgien“, so Ministerpräsident Leterme. „Das Engagement von DAF für langfristiges Wachstum – das Mitarbeitern, Kunden und der belgischen Wirtschaft insgesamt zugute kommt – stellt eine außergewöhnliche Leistung dar.“ Mark Pigott fügte hinzu: „Ich fühle mich geehrt, diese Auszeichnung im Namen der 2.000 DAF-Mitarbeiter im belgischen Westerlo entgegennehmen zu dürfen, die durch ihre Motivation und Kreativität einen großen Beitrag zum Erfolg des Unternehmens geleistet haben.“

Kenworth K360 auf Basis des DAF LF

„Wir freuen uns, den K360 in unser Produktprogramm aufnehmen zu können“, so Bob Christensen, General Manager von Kenworth und Vice President von PACCAR. „Dieser LKW gehört in puncto Technik, Design, Wendigkeit, Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit zur absoluten Spitzenklasse.“

Der K360 eignet sich vor allem für die städtische und regionale Distribution, die Abfallentsorgung und das Bauwesen. Der neue Kenworth basiert auf dem DAF LF55, der zum „International Truck of the Year 2002“ gekürt wurde. Europäische Kunden loben vor allem das geringe Eigengewicht des LF, das hohe Nutzlasten ermöglicht. Der Kenworth K360 wird zunächst als 4x2-Kastenwagen mit 5,9-Liter-PACCAR-Motor (220 PS) und manuellem Getriebe geliefert. Später soll der LKW auch mit Motorleistungen von 220 bis 280 PS und einer Auswahl an verschiedenen manuellen oder automatischen Getrieben verfügbar sein.



Mehr Umsatz dank Kenworth T300

Die Gärtnerei MLI Landscaping in Florida nahm ihre zwei Kenworth T300 vor allem wegen des hervorragenden Images der LKW-Marke in Betrieb. Was Inhaber Joe Morelli nicht ahnen konnte: Seine Kenworths sorgen auch für mehr Umsatz.

„Konkurrenten halten vor meiner Tür und sehen sich meine T300 an“, sagt Morelli vergnügt. „Nach Meinung unserer Kunden bestätigen die LKWs, wie erfolgreich wir sind. Dank der T300 erzielen wir mehr Umsatz – bisher rund acht bis fünfzehn Prozent.“ MLI hat sich auf Landschaftsarchitektur spezialisiert und zählt diverse bundesstaatliche und örtliche Behörden zu seinen Kunden. Das Unternehmen verfügt über elf LKWs, die täglich maximal rund 160 Kilometer fahren. „Der Kenworth T300 eignet sich hervorragend für den Transport von Pflanzen, Erde und Baustoffen mit einem Gewicht von einer bis zehn Tonnen“, so Morelli. „Einen besseren LKW als den Kenworth T300 kann ich mir nicht vorstellen. Er ist leistungsstark, zuverlässig und sieht toll aus.“ Die T300 von MLI sind mit einem 240 PS-ISC-Motor von Cummins ausgestattet, in Kombination mit einem fünfstufigen Automatikgetriebe der Marke Allison.



Ron Borsboom, Leiter der Produktentwicklung, nimmt den „Chairman's Award for Engineering Excellence“ von Mark Pigott, Chairman und CEO von PACCAR, in Empfang. Ron Borsboom und Mark Pigott flankiert von Loek van Seeters, Assistant Chief Engineering (links) und Peter de Kok, Leiter der Motorenentwicklung (rechts). Daneben steht Theo Pas, Leiter der Produkt- und Serviceplanung.

Renommiertere PACCAR-Auszeichnung für DAF

Ende letzten Jahres erhielt Ron Borsboom, Leiter der Produktentwicklung bei DAF, den „Chairman's Award for Engineering Excellence“ von Mark Pigott, Chairman und CEO der DAF-Muttergesellschaft PACCAR Inc.

Diese Auszeichnung wird jeweils an das PACCAR-Unternehmen verliehen, das in der Produktentwicklung die herausragendsten Ergebnisse erzielt. DAF erhielt den Preis für die Entwicklung des XF105 und des PACCAR MX-Motors. 1997 und 2003 ging die Auszeichnung ebenfalls an DAF. „Nachdem der XF105 zum ‚International Truck of the Year 2007‘ gekürt wurde, haben wir erneut eine erstklassige Auszeichnung erhalten“, so Ron Borsboom.

Die einzigartige Marktposition von DAF Components

‘Powered by DAF’



Immer mehr Auto- und Reisebusse werden mit Komponenten – insbesondere Motoren – von DAF ausgerüstet. „Die Verfügbarkeit noch umweltfreundlicherer EEV-Motoren wird diese Entwicklung noch verstärken“, so Jan-Jeen Seppen, Geschäftsführer von DAF Components. „Diese Dieselmotoren mit Emissionswerten unterhalb der EEV-Abgasnorm sind vor allem für den öffentlichen Verkehr optimal geeignet.“

Oben: Van Hool T9-Reisebus des niederländischen Reisebusunternehmens Ghieken.

Rechts oben: Ein Safari HD des türkischen Herstellers Temsa, der in Frankreich für den Intercity-Personenverkehr eingesetzt wird.

Rechts mitte: Dieser Magiq-Reisebus des niederländischen Herstellers VDL Bova ist der erste dreiachsige Magiq in Großbritannien.

Rechts unten: Urbino-Stadtbuss des polnischen Herstellers Solaris, der vom öffentlichen Verkehrsbetrieb STAB im französischen Bayonne eingesetzt wird.



8 % aller Busse in Westeuropa sind mit einem DAF-Motor ausgerüstet. „Wir möchten 12 % erreichen“, so Jan-Jeen Seppen, Geschäftsführer von DAF Components.

„Neben maximaler Zuverlässigkeit und niedrigen Betriebskosten spielt die Umweltfreundlichkeit in der Personenbeförderung eine wichtige Rolle“, meint Seppen. „Dies erklärt das Interesse an alternativen Kraftstoffen und Antriebsformen, wie z. B. Erdgas oder Autogas. DAF hat hier umfassende Erfahrung erworben, doch ohne kräftige finanzielle Unterstützung durch den Staat sind Gasmotoren zum Antrieb von Bussen keine Alternative: zu hohe Kosten und geringere Zuverlässigkeit. Nur die niedrigen Emissionswerte sprechen noch für Gasmotoren. Die modernen PACCAR-Euro 5-Motoren kommen der so genannten EEV-Abgasnorm bereits sehr nahe, und durch Einsatz eines passiven Rußfilters wird diese Abgasnorm sogar unterschritten. Dabei bleiben die Vorteile des Dieselmotors erhalten: niedriger Kraftstoffverbrauch, hohe Zuverlässigkeit, gute Leistung und demzufolge hoher Restwert. Auch in puncto Infrastruktur bleibt der Dieselmotor eindeutig die erste Wahl.“

Besondere Position

DAF Component Sales nimmt eine einzigartige Marktposition ein, da das Unternehmen selbst keine Auto- oder Reisebusse herstellt. Ganz im Gegensatz zu anderen Komponentenanbietern, die damit zu Konkurrenten ihrer eigenen Kunden werden. „Es gibt mehrere Bereiche, in denen wir einzigartig sind“, so Seppen weiter. „Auch beim Personentransport geht es um maximale Fahrzeugverfügbarkeit. Wichtig zu wissen ist dabei, dass jeder DAF-Händler einen Bus mit DAF-Antrieb warten und reparieren kann. DAF verfügt in Europa über rund tausend Händlerstandorte, sodass technische Unterstützung immer nah ist. Kommt es doch einmal zu einer Panne, gibt es den DAF International Truck Service (ITS) – oft kopiert, nie erreicht.“

Auto- und Reisebushändler

Rund 135 europäische DAF-Händler haben sich zusätzlich auf die Wartung und Reparatur von Bussen spezialisiert. Sie verfügen über das nötige Wissen und haben



EEV-Motoren von DAF

DAF präsentiert den EEV-Motor PACCAR PR, der auf dem neuen 9,2-Liter-PR-Motor gemäß Euro 5 basiert und mit einem passiven Rußfilter ausgestattet ist. Mit diesem Filter lässt sich der Ausstoß von Feststoffpartikeln um weitere 50 % auf lediglich 0,015 g pro kWh senken – 25 % unter der EEV-Abgasnorm! 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. Der 9,2-Liter-EEV-Motor von PACCAR ist mit einer Leistung von 250 bis 360 PS zunächst für Busse und später auch für LKWs verfügbar. Auch der 12,9-Liter-PACCAR MX-Motor wird als EEV-Version mit einer Leistung von 360 bis 510 PS erhältlich sein.

Motoren, Achsen, Fahrerhäuser

DAF Components liefert eine breite Palette an Motoren. Die 9,2-Liter-DAF PE- (Euro 3) und 9,2-Liter-PACCAR PR-Motoren (Euro 4 und Euro 5) eignen sich hervorragend für den Einsatz in Stadtbussen. Insbesondere für Reisebusse und Spezialfahrzeuge sind die 12,6-Liter-DAF XE-C- (Euro 3) und die 12,9-Liter-PACCAR MX-Motoren (Euro 4 und Euro 5) optimal. Daneben liefert DAF Components auch DAF-Achsen. An GINAF, den niederländischen Spezialisten für sehr schwere Offroad-Fahrzeuge, werden DAF-Fahrerhäuser geliefert.



Ersatzteile auf Lager, z. B. für die Wartung busspezifischer Komponenten wie Klimaanlage und sanitäre Einrichtungen. Einige von ihnen spezialisieren sich sogar voll und ganz auf Busse. Seppen: „Für unabhängige Bushersteller ist das ein enormer Vorteil, denn sie müssen selbst kein umfassendes Händlernetzwerk aufbauen.“

Ehrgeizige Ziele

Mittlerweile sind 8 % aller Auto- und Reisebusse in Westeuropa mit einem DAF-Motor

ausgerüstet. „Mittelfristig möchten wir 12 % erreichen“, so Seppen. „DAF-Motoren werden in den Bussen der größten unabhängigen Bushersteller eingebaut, z. B. VDL in den Niederlanden (VDL Bus, VDL Bova, VDL Berkhof und VDL Jonckheere), Van Hool in Belgien, Solaris in Polen und Temsa in der Türkei. Der Erfolg zieht immer weitere Kreise. Allein in Deutschland fahren Busse mit DAF-Antrieb bereits in Kassel, Bremen, Hamburg, München und Aachen. Der jüngste Triumph ist der Verkauf von 130 mit

DAF-Motoren ausgerüsteten Solaris-Bussen an die Berliner Verkehrsbetriebe. Wir sind stolz auf diese Anerkennung für unsere Spitzenprodukte, die wir über eine erstklassige Organisation bereitstellen. Diese bildet die Basis für den weiteren Ausbau unserer Aktivitäten in Westeuropa, Osteuropa und Asien.“

Bertschi AG nutzt die DAF



Die Umsetzung von innovativen Ideen ist eine der Stärken von Schweizer Transportunternehmen. Als Pionier lancierte die Bertschi AG vor über 40 Jahren den kombinierten Verkehr. Daraus ist das grösste europäische Kombinetzwerk gewachsen. Als führender Anbieter in der Bulk-Chemie-Logistik setzt die Bertschi AG über 1000 Fahrzeuge ein. Fast die Hälfte davon liefert DAF.

Im Sommer 2006 feierte die Bertschi AG in Dürrenäsch in der Schweiz ihr 50-Jahr-Jubiläum. Am Fest übernahm das Familienunternehmen den 10 000. Tank-Container und den 1000. Lastwagen.

Gebaut nach Bertschi-Standard

Einfach macht es Firmenchef Hans-Jörg Bertschi seinen Fahrzeuglieferanten nicht. Ein Pflichtenheft umschreibt die Fahrzeugkonfiguration bis ins Detail und weist einige Bertschi-Besonderheit auf. Dazu gehört beispielsweise die Vorgabe, dass auf der

rechten Chassis-Seite Montagepositionen für Zusatzaggregate wie Kompressoren oder Gebläse freigehalten werden. Links am Fahrwerk wünscht Bertschi eine Werkzeugkiste und hinten an die Kabinenwand gehört eine Box mit Feuerlöscher. Trotz Spezialausstattung setzt Bertschi aber auf eine durchgehende Standardisierung. Der Grund: Alle Fahrzeuge der Flotte sollen untereinander tauschbar sein, unabhängig davon, in welcher der 42 Niederlassungen sie stationiert sind.

Von DAF ist damit höchste Flexibilität beim

Bau der Bertschi-CF-Schlepper gefordert. Bei der Bestellung steht jeweils noch nicht fest, in welches Land das fertige Fahrzeug geliefert wird. 20 Länder, von Finnland bis Portugal, deckt das Bertschi-Netzwerk ab. Verstärkt wird die Flotte nur dort, wo auch Bedarf nach zusätzlichen Transportkapazitäten vorhanden ist.

Der CF ist leicht, sparsam und zuverlässig

Die Wahl des DAF CF begründet Hans-Jörg Bertschi mit handfesten Argumenten: «Das niedere Eigengewicht mit einer maximalen Nutzlast ist für die Flüssig-, Bulk- und Containertransporte optimal. Zudem zeigten Vergleiche mit anderen Anbietern, dass der DAF CF günstige Dieserverbrauchswerte garantiert.» Ein weiterer Pluspunkt des CF für den intermodalen Einsatz ist die FTP-Variante mit der zusätzlichen, leichten 4,4-Tonnen-Vorlaufachse. Sie erlaubt in Märkten wie Grossbritannien eine noch bessere Ausnützung der Nutzlast.

Flexibilität

„Die Bereitschaft zu einer langfristigen Partnerschaft ist ausschlaggebend. Der Hersteller muss unsere spezifischen Anforderungen verstehen und bereit sein, seine Produkte auf diese auszurichten. Zum Gesamtpaket gehören auch die Ausbildung unserer technischen Mitarbeiter und die Ausrüstung unserer Werkstätten mit den Diagnoseinstrumenten. Die Wettbewerbsfähigkeit messen wir langfristig – relevant sind die Kosten und die Zuverlässigkeit über den ganzen Lebenszyklus der Flotte.“



Die Wartung der Flotte übernimmt die Bertschi AG weitgehend mit eigenen Stützpunkten. Die Werkstätten sind entsprechend mit den DAF-Diagnose-Tools und Werkzeugen ausgestattet, die Mechaniker werden bei DAF geschult. «Mit dem 24-Stunden-ITS-Netzwerk und dem europaweiten DAF-Servicenetzen haben wir die Sicherheit, dass auch bei Pannen unterwegs eine schnelle Intervention erfolgt», unterstreicht Bertschi und lobt gleichzeitig die gut funktionierende Ersatzteilversorgung.

Interne Ausbildung ist für jeden Fahrer Pflicht

Den Grundsatz, mit möglichst wirtschaftlichem Aufwand ein Maximum an Qualität und Sicherheit zu erzielen, zieht sich bei der Bertschi AG als roter Faden durchs Unternehmen. Alle Betriebsabläufe unterliegen überdurchschnittlichen Standards. Nicht nur deswegen, weil Bertschi vor allem Chemikalien und gefährliche Güter transportiert, sondern aus Prinzip. Die Kunden anerkennen die Vorbildrolle: Sicherheitsawards und Zertifikate aller namhaften internationalen Chemiekonzerne zieren das Bertschi-Portefeuille.

Auch die Fahrer müssen besser als der Durchschnitt sein. Bevor sie im internationalen Verkehr ihre Arbeit antreten, erhalten sie am Bertschi-Hauptsitz in der Schweiz eine intensive Schulung, genauso wie jeder andere Angestellte auch. Das Anlegen der

Sicherheitsgurte war bei Bertschi weit vor dem gesetzlichen Termin Pflicht, am Tag wird konsequent mit Licht gefahren und innerhalb der Belegschaft hat sich der Verzicht auf Alkohol vor und während der Arbeitszeit längst etabliert.

Strenge Massstäbe setzt die Bertschi AG selbstverständlich auch beim Umweltschutz um. Im Kombiterminal Birrfeld im Schweizer Mittelland – einem der wichtigsten Knotenpunkte im Bertschi-Netz – entsteht für eine Million Euro eine Erweiterung der modernsten Tank- und Fahrzeugwaschanlagen von Europa. Ihre Abwässer durchlaufen neu einen Bioreaktor mit Ultrafiltration.

Startschuss für den Kombiverkehr

Den Grundstein zum Transport-Geschäft legte der Vater von Hans-Jörg Bertschi,

Bei seinem 50-jährigen Jubiläum im Sommer 2006 nahm Bertschi den 1000. LKW seiner Flotte in Empfang: einen CF85 mit Euro 5-Motor.



Hans Bertschi, 1956 mit dem Kauf des ersten Lastwagens, einem Hauber-Fahrzeug des damals noch florierenden Schweizer Herstellers Saurer. Um auch im Winter die Transporte durch die Alpen sicher stellen zu können, liess Hans Bertschi 1964 den ersten Tankzug auf die Eisenbahn verladen. Der Kombi-Verkehr war damit geboren. Zuerst zeigte sich die Schweizerische Bundesbahn über die neue Transportvariante nicht gerade begeistert. Doch das Engagement der Bertschi AG führte zum Durchbruch des Kombiverkehrs. 1967 gehörte die Bertschi AG zu den Gründern der Hupac S.A., die heute europaweit als Leader im kombinierten Transport gilt. 15 eigene Umlade- und Containerterminals bilden heute das Rückgrat des Bertschi-Logistik-Netzwerkes, in das nicht nur Schiene und Strasse eingebunden sind, sondern auch der Seeverkehr mit Containerschiffen. 2005 erzielte die Bertschi-Gruppe einen Umsatz von rund 350 Millionen Euro. Vor allem in Osteuropa in den neuen EU-Staaten und in Russland nutzte das Unternehmen in den letzten Jahren das Potential der wachsenden Güterströme. Auch hier erfolgt das Wachstum auf zwei Schienen: Für die langen Distanzen in Richtung Ural benützt Bertschi als Alternative zum katastrophalen Strassennetz die Eisenbahn, lokal werden die Container und Tanks mit dem Lastwagen zum Kunden gebracht.

Dr Marika Hoedemaeker, TNO:

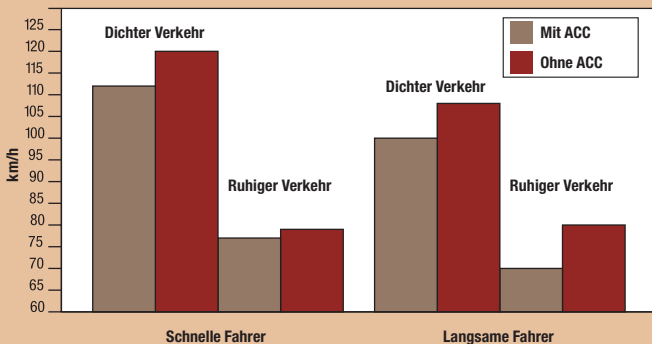
Ablenkung ist größter Risiko für Verkehrssicherheit

Als Business Developer bei TNO – dem führenden niederländischen Forschungsinstitut für angewandte Wissenschaft – konzentriert Marika Hoedemaeker sich voll und ganz auf das breite Spektrum der Verkehrssicherheit. „Welches sind die wichtigsten Unfallursachen im Straßenverkehr?“ oder „Halten technologische Innovationen immer ihre Versprechen?“ – das sind Fragen, mit denen sie sich täglich befasst. „Neue Sicherheitstechnologien dürfen den Fahrer nicht in trügerischer Sicherheit wiegen. Und: Sicherheit beginnt bei einer optimalen Ergonomie.“

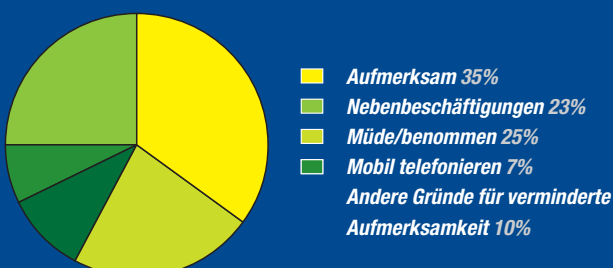
Foto: Raymond de Haan



Verhaltensänderung bei Adaptive Cruise Control: Fahrer treten stärker aufs Gaspedal



Eine umfassende Studie aus den USA (NHTSA – 100 Car Study) hat ergeben, dass 23 % aller Unfälle auf Nebenbeschäftigungen zurückzuführen sind und 25 % infolge von Übermüdung entstehen.



„Jeder PKW- oder LKW-Fahrer kennt das Gefühl ‚Bin ich schon da?‘ oder ‚Was habe ich während der letzten Kilometer gemacht?‘“. Marika Hoedemaeker zufolge ist dieses Phänomen nicht nur feststellbar, sondern auch erklärbar. „Viele Fahrer steuern ihren Wagen mehr oder weniger auf Autopilot, z. B. weil sie täglich dieselbe Strecke fahren und die Aufgabe stark vorhersehbar ist. Auch die routiniertesten Fahrer sind nicht immer 100 % aufmerksam. Telefonieren, eine CD wechseln, etwas notieren, sonstige Nebenbeschäftigungen – all das lenkt ab. Und darin lauert die Gefahr. Neueste Studien haben ergeben, dass 65 % aller Unfälle im Straßenverkehr durch Ablenkung des Fahrers entstehen. Durch die genannten Nebenbeschäftigungen

Risikofaktor

steigt das Unfallrisiko um das 1,6- bis 5,5fache. Konkret: Durch die Verwendung eines Mobiltelefons nimmt das Risiko z. B. um das 2,8fache zu. Zum Vergleich: Das Unfallrisiko eines übermüdeten Fahrers steigt um das 4,5- bis 8,5fache.

Zu viele Informationen lenken ab

Um das Unfallrisiko der Fahrer möglichst weitgehend zu senken, stehen heute zahlreiche moderne Technologien bereit. „Dabei muss verhindert werden, dass ein Fahrer zu viele Informationen erhält, sodass er oder sie den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr sieht. Erhält der Fahrer zu viele Informationen, bewirken diese genau das Gegenteil“, erklärt Marika Hoedemaeker. „Dies zeigte sich auch bei den ersten Generationen des Lane Departure Warning Assistant – der Technologie, die den Fahrer warnt, wenn das Fahrzeug die Fahrbahn oder die Straße zu verlassen droht. In ersten Versionen dieses Systems wurden die Fahrer unnötig oft gewarnt, sodass sie das System verärgert ausschalteten. Dadurch verfehlt eine solche Technologie ihr Ziel.“

Trügerische Sicherheit

„Damit wären wir beim Thema trügerische Sicherheit“, so Marika Hoedemaeker. „Darunter verstehen wir alle Situationen, in denen sich der Fahrer vollständig auf die Technologie verlässt, diese aber nicht immer den Erwartungen gerecht wird.“ Als Beispiel nennt die Sicherheitsexpertin das ABS. „Als es eingeführt wurde, dachte so mancher Fahrer, er könnte jetzt stärker aufs Gaspedal treten, weil ja nichts mehr passieren kann – denn das Fahrzeug ist ja mit ABS ausgerüstet. Das System schien ein Freibrief für ungestraft schnelles Fahren. Auch das Adaptive Cruise Control, wovon die erste Generation nun auf den Markt gebracht wurde, hat ähnliche Nebenwirkungen. Experimente zeigen, dass dabei dichter aufgefahren wird, dass die Fahrer mehr aufs Gaspedal drücken und dass zudem stärker und abrupter gebremst wird. Derartige Risikokompensationen müssen uns bewusst sein. Dabei möchte ich betonen, dass ich eine starke Befürworterin solcher Systeme bin. ABS, Vehicle Stability Control, Brake Assist und die neue Generation des Lane Departure Warning Assistant können der Verkehrssicherheit zweifellos zugute kommen. Diese Systeme sind ausgereift und erfüllen ihr Versprechen unter allen Bedingungen. Daneben ist die Akzeptanz durch den Fahrer eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrssicherheit.“

Als weitere wichtige Voraussetzungen nennt Marika Hoedemaeker eine gute Ergonomie und die sinnvolle Präsentation der Informationen für den Fahrer. „Funktionen müssen möglichst stark integriert werden“, erklärt sie. „Ein und dasselbe Display lässt sich problemlos für mehrere Anzeigen verwenden. Es muss gut überlegt werden, wie, wann und wo der Fahrer die Informationen erhält. Außerdem: Je freundlicher und komfortabler das Fahrerhaus gestaltet ist, desto niedriger ist die Arbeitsbelastung für den Fahrer und desto besser kann er oder sie sich auf das eigentliche Fahren konzentrieren. Oder anders gesagt: Desto stärker sinkt das Risiko von Ablenkungen.“

Ron Borsboom, Leiter der Produktentwicklung:

„Perfekte Mensch-Maschine-Schnittstelle“

DAF führt neue Technologien erst dann ein, nachdem sie auf Herz und Nieren geprüft wurden und ihr Mehrwert feststeht. Dies gilt auch für Sicherheitstechnologien.

Dazu zählen z. B. ABS, EBS, Brake Assist und Vehicle Stability Control. DAF bietet eine vollständige Palette an Sicherheitstechnologien – standardmäßig oder gegen Aufpreis – und ab Beginn 2007 auch einen Lane Departure Warning Assistant. Borsboom: „Damit der DAF-Fahrer das System nicht ausschaltet, weil er sich über unnötige Meldungen ärgert, wird er nur gewarnt, wenn das Fahrzeug die Straßenbegrenzung wirklich überschreitet. Durch die Breite eines LKWs kommen die Reifen regelmäßig in die Nähe der Fahrbahnbegrenzung oder berühren sie, ohne dass der Fahrer deshalb die Kontrolle verliert. Bei Adaptive Cruise Control ist noch eine Weiterentwicklung erforderlich. Systeme von heute können nur schwer unterscheiden, ob ein bewegungsloses Objekt ungefährlich ist, oder ob es sich z. B. um ein Stauende handelt. Die heutigen Systeme greifen immer wieder grundlos ein.“

Ablenkung vermeiden

„Der Fahrer darf nicht den Eindruck erhalten, dass Sicherheitssysteme die gesamte Verantwortung übernehmen. Genau aus diesem Grund legt DAF – zusätzlich zur Entwicklung und Prüfung neuer Technologien – so viel Wert auf die ‚Mensch-Maschine-Schnittstelle‘. Wir optimieren den Komfort, minimieren Geräusche und Vibrationen und präsentieren Informationen, die der Fahrer benötigt, auf möglichst einfache Weise. Daher zeichnen sich unsere Armaturenbretter durch ein übersichtliches Layout aus, ohne überflüssige Anzeigen und farbige Displays. Der Informationsbildschirm befindet sich direkt vor dem Fahrer und vermittelt nur Informationen, die abgerufen wurden oder notwendig sind. Alle Bedienelemente für das eigentliche Fahren sind auf praktische Weise an der Lenksäule angeordnet. Solange

wir nicht über vollautomatische Transportsysteme verfügen, bleibt der Fahrer verantwortlich. Ablenkung müssen wir so weit wie möglich verhindern.“



Ron Borsboom, Leiter der Produktentwicklung: „Solange wir nicht über vollautomatische Transportsysteme verfügen, bleibt der Fahrer verantwortlich.“

Die „Technology Demonstrators“ sind Labors auf Rädern, mit denen DAF neue (Sicherheits-)Technologien bewertet.





Neue Vorschriften



Am 26. Januar 2007 wird die neue europäische Spiegelrichtlinie für LKWs erweitert. Alle ab diesem Datum angemeldeten Fahrzeuge müssen mit einem zugelassenen Sichtsystem ausgerüstet sein, durch das auch der Bereich bis zwei Meter vor dem Fahrzeug einsehbar wird. Die neuen Vorschriften gehen aber noch weiter.

Neben der Frontsicht gelten auch strengere Anforderungen für die Hauptsicht, Weitwinkelsicht und Bürgersteigsicht (siehe Abbildung). Für alle diese Sichtfelder sind Spiegel mit stärkerer Wölbung zulässig, um größere Blickwinkel zu erhalten. Eine weitere wichtige Gesetzesänderung schreibt vor, dass auch an der Fahrerseite ein Weitwinkelspiegel angebracht sein muss.

Investitionen

Mit Blick auf die neue Rechtslage und zum Ausbau seiner Führungsstellung in diesem

Bereich hat DAF sowohl für den LF und CF als auch für den XF eine völlig neue Spiegelausstattung entwickelt. In allen EU-Ländern werden neue DAF-LKWs außerdem bereits seit Ende 2006 standardmäßig mit einem Frontspiegel geliefert, der über der Windschutzscheibe angebracht ist. Der Spiegel ist auch als Zubehör für bestehende Fahrzeuge lieferbar.

Kamerasystem

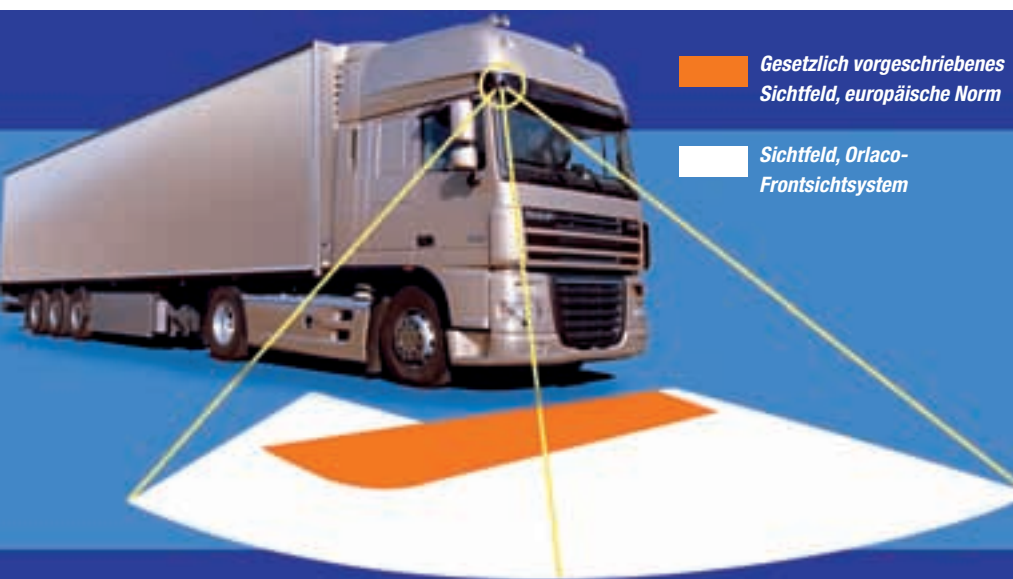
Nach dem europäischen Recht ist anstelle eines Frontspiegels auch ein Kamerasystem

zulässig. Derzeit erfüllt das Farbsystem von Orlaco als einziges Angebot auf dem Markt die neuen gesetzlichen Anforderungen. DAF liefert dieses System bereits seit Jahren über die DAF-Händler als Zubehör, kann es im Laufe dieses Jahres aber auch „ab Werk“ anbieten. Dazu wird in das Armaturenbrett des CF und XF ein Farbbildschirm integriert, beim LF wird der Bildschirm auf dem Armaturenbrett angebracht. Dabei gilt es zu beachten, dass die Frontsicht bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h laut Gesetz permanent angezeigt werden muss. Die von Orlaco gemeinsam mit DAF entwickelten Kamerasysteme können um Kameras erweitert werden, die eine Sicht auf die Ladung und das Geschehen hinter dem Fahrzeug ermöglichen. Außerdem lassen sich auf dem Monitor des Systems auch Informationen des Navigationssystems anzeigen.

Besondere Vorteile

Das Kamerasystem, das DAF als Zubehör und in Kürze auch optional ab Werk anbietet, hat gegenüber dem Frontspiegel mehrere Vorteile. Es ermöglicht ein noch größeres Sichtfeld, es muss (z. B. nach einem Fahrerwechsel) nicht neu eingestellt werden und es steht durch seine kompakten Abmessungen weniger hervor, sodass es besser geschützt ist.

für Sichtfelder



Gesetzlich vorgeschriebenes Sichtfeld, europäische Norm

Sichtfeld, Orlaco-Frontsichtsystem

Die neue europäische Spiegelrichtlinie sieht eine deutliche Erweiterung der Sichtfelder vor. Sowohl für die Hauptsicht als auch für die Weitwinkelsicht und Bürgersteigsicht sind Spiegel mit größerem Sichtfeld verbindlich vorgeschrieben. Neu in der Richtlinie ist der Frontspiegel, der den Bereich direkt vor dem LKW einsehbar macht und ggf. durch ein Kamera-Monitor-System ersetzt werden kann.



DAF mit richtungsweisendem Blick auf Sichtfelder

Die Spiegelausstattung von LKWs hat sich im Laufe der Jahre enorm weiterentwickelt. Ursprünglich waren nur zwei kleine runde Spiegel angebracht. Als der Bedarf nach größeren Sichtfeldern erkannt wurde, nahmen die Abmessungen dieser Spiegel zu. DAF hat durch größere Sichtfelder für den Fahrer einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet. DAF verwendete als erster Anbieter einen Bürgersteigspiegel, um das Einparken an Bordsteinen zu erleichtern und Radfahrer oder Fußgänger neben dem Fahrerhaus sehen zu können. Unter anderem auf Initiative von DAF wurde Anfang der achtziger Jahre neben dem Bürgersteigspiegel auch der Weitwinkelspiegel gesetzlich vorgeschrieben.

Ende der neunziger Jahre wurde in den Niederlanden der Spiegel für den toten Winkel zur Pflicht: der vierte Spiegel an der Beifahrerseite. Studien ergaben, dass ein Fahrer beim Rechtsabbiegen im Schnitt zwei Sekunden in die Spiegel sieht. Dabei spielt es keine Rolle, wie viele Spiegel an der betreffenden Seite angebracht sind. Mehr Spiegel bedeutet daher weniger Zeit pro Spiegel. Sobald der Gesetzgeber es zuließ, hat DAF – als erster LKW-Hersteller – die Wölbung der bereits vorhandenen Weitwinkelspiegel erhöht, damit sie zugleich als Spiegel für den toten Winkel dienen konnten.

Die DAF-Händler führen in der ersten Hälfte 2007 eine interessante Aktion für Kamerasichtsysteme durch.

Mit Blick auf die neue Gesetzeslage und zum Ausbau seiner Führungsstellung in diesem Bereich hat DAF sowohl für den LF und CF als auch für den XF eine völlig neue Spiegelausstattung entwickelt.



Frontspiegel wird Pflicht

Mit der Einführung des Frontspiegels wird der Bereich direkt vor dem LKW für den Fahrer einsehbar. Da der Gesetzgeber es grundsätzlich erlaubt, das Bürgersteig- und Frontsichtfeld mit einem einzigen Spiegel abzudecken, wurde untersucht, ob ein Spiegel – an der Beifahrerseite hoch an der Fahrerhauswand angebracht – als Lösung in Frage kommt. Ein solcher Eckspiegel müsste aber mit Haupt- und Weitwinkelspiegeln kombiniert werden, die sich vor der A-Säule befinden. Solche so genannten „Satellitenspiegel“, die manchmal bei Bussen eingesetzt werden, haben allerdings erhebliche Nachteile: Sie beeinträchtigen die Manövrierbarkeit und Aerodynamik des LKWs, erhöhen den Kraftstoffverbrauch und führen zu einer schnelleren Verschmutzung der Seitenfenster. Außerdem sind Anpassungen an der LKW-Konstruktion erforderlich, damit die Windschutzscheibe an der Beifahrerseite vollständig gewischt werden kann, denn der Fahrer muss durch das gewischte Feld auf seine Spiegel blicken können. Die Kombination aus Front- und Bürgersteigsichtfeld in einem Spiegel hat sich somit als nicht machbar erwiesen. Des Weiteren kann bei einem separaten Frontspiegel die Wölbung geringer ausfallen, wodurch die Sichtqualität steigt.

Kraftstoff- einsparung und Emissions- senkung



PACCAR, 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 erreichen. Dazu soll vor allem Hybridtechnologie eingesetzt werden. Im Rahmen des weltweiten Hybridprogramms von PACCAR entwickelte DAF Trucks N.V. einen Prototypen für einen Hybrid-LKW auf Basis des DAF LF45. Dieser nutzt ein modernes System mit Diesel- und Elektroantrieb.

DAF verfügt über umfassende Erfahrung mit Hybridtechnologie. 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. Doch insbesondere das Gewicht der Batterieeinheiten (rund 3.000 kg) stand einer Weiterentwicklung im Weg. Nachdem dieses Gewicht nun auf weniger als 10 % reduziert wurde, gelangt

die Hybridtechnologie in greifbare Nähe. Der Prototyp des DAF-Hybrid-LKWs auf Basis des LF45 wurde in enger Zusammenarbeit mit Eaton, TNO und Leyland Trucks Ltd. (einem weiteren PACCAR-Unternehmen) entwickelt. Das Fahrzeug verfügt über ein Hybridsystem mit parallelem Diesel- und Elektroantrieb, wobei der LKW durch den Dieselmotor, den Elektromotor oder beide gleichzeitig angetrieben wird.

den Antrieb übernehmen, aber auch als Generator eingesetzt werden kann. Die beim Bremsen freigesetzte Energie wird in den Lithium-Ionen-Batterien gespeichert und kann beim Beschleunigen wiederverwendet werden. Je nach Ladezustand der Lithium-Ionen-Batterien ermittelt ein Zentralcomputer, wann der Dieselmotor für den Antrieb sorgt und wann bzw. in welchem Umfang der Elektromotor eingeschaltet wird.

Lithium-Ionen-Batterien

Die Batterieeinheit des Hybridsystems weist ein Gewicht von rund 100 kg auf und besteht aus Lithium-Ionen-Batterien mit insgesamt einhundert 3,4-Volt-Zellen. Sind diese Batterien vollständig geladen, kann der Prototyp etwa zwei Kilometer mit elektrischem Antrieb fahren, ohne dass der Dieselmotor benötigt wird. In der Praxis genügt dies für Fahrten innerhalb der „grünen Zonen“ im Stadtzentrum.



PACCAR FR-Motor

Der Prototyp des 7,5 Tonnen schweren Hybrid-LKWs ist mit dem neuen 4,5-Liter-Dieselmotor PACCAR FR (Euro 4) ausgestattet, der eine Maximalleistung von 136 kW/185 PS aufweist und mit einem automatischen Sechsganggetriebe von Eaton (Autoshift) verbunden ist. Zwischen der Kupplung und dem Getriebe ist ein 44 kW-Elektromotor montiert, der

Geplante Markteinführung

Die Hybridtechnologie ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen. R. Borsboom, Leiter der Produktentwicklung bei DAF, betont jedoch, dass noch weitere Entwicklungen und Tests erforderlich sind, um die Zuverlässigkeit und Lebensdauer garantieren zu können. Außerdem wird es noch etwas dauern, bis Hybrid-LKWs auch aus wirtschaftlicher Sicht eine attraktive Alternative darstellen. DAF plant, ab Ende 2007 die ersten Prototypen im Rahmen von Feldtests bei Kunden einzusetzen.

**Der beste
one-stop shop**



Truck & Trailer Parts



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

Alle Teile für Lkw, Anhänger, Auflieger und Werkstatt!

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

DAF-Vollgarantie für alle Teile – kein Grund zur Sorge.

Bei jedem DAF-Händler in Europa erhältlich.

Van Gansewinkel ist ein führender Abfalldienstleister

“Standardisierung für max



Oben: Dieser sehr spezielle DAF CF 6x2 mit gelenkter Hinterachse kann zwei Hausmüllcontainer gleichzeitig leeren. Der Belader muss sie nur richtig aufsetzen, den Hubarm bedient der Fahrer.

Oben rechts: Dieser spezielle LF mit Auflieger wird in Belgien für den Transport von Abfallcontainern eingesetzt.

Rechts: Ein DAF CF als Kanalsauger. Die Wahl einer gelenkten Nachlaufachse sorgt nicht nur für zusätzliche Nutzlast, sondern auch für maximale Manövrierbarkeit.

Van Gansewinkel ist einer der großen Abfalldienstleister in Europa. Das internationale Unternehmen verfügt über rund 1.250 LKWs, die meisten davon DAFs. Durch eine Rahmenvereinbarung möchte Van Gansewinkel die Betriebskosten seiner Fahrzeuge weiter senken. „Alle unsere Fahrzeuge sind sehr komplexe Maschinen, bei denen der Wert des Aufbaus nicht selten deutlich über den Kosten des LKWs selbst liegt.“

Van Gansewinkel beschäftigt 4000 Mitarbeiter in acht europäischen Ländern. Der Abfalldienstleister profitiert derzeit stark vom wirtschaftlichen Aufschwung und vom Trend großer Parteien, ihr Abfallmanagement extern zu vergeben. Die Logistik ist dabei so komplex, dass spezielle Berater eingestellt werden müssen, die anhand von Analysen bestimmen, wie sich die Abfall- und Restströme in bestimmten Situationen am effizientesten verwalten lassen. Dabei wird stets die optimale Vorgehensweise gesucht, um Abfall und Restprodukte, die während des Produktionsprozesses freigesetzt werden, möglichst effizient am Entstehungsort zu trennen und zu komprimieren und sie anschließend mit den optimalen

Fahrzeugen und über möglichst wenig Kilometer abzutransportieren. Dabei erhält das Unternehmen nicht selten einen tiefen Einblick in die Organisation des jeweiligen Auftraggebers, z. B. indem Spezialisten von Van Gansewinkel vor Ort in der Fabrik eingesetzt werden. So arbeiten allein bei DAF Trucks bereits 14 Experten des Abfalldienstleisters.“

Immer mehr DAF

Van Gansewinkel setzt verschiedene LKW-Marken ein. „Dies ist ein Erbe aus der Vergangenheit und auch durch Übernahmen entstanden“, erklärt der Einkaufs- und Logistikleiter Ton François. „In den nächsten Jahren werden wir fast nur noch DAFs

anschaffen, für 2007 sind rund 100 geplant. Diese Fahrzeuge sind zuverlässig und erfüllen unsere besonderen Anforderungen. DAF kann bereits Euro 5 bereitstellen, was bei verschiedenen Dienstleistungen gefordert wird. Alle unsere Fahrzeuge sind sehr komplexe Maschinen, bei denen der Wert des Aufbaus nicht selten deutlich über den Kosten des LKWs selbst liegt. Bei diesen enormen Investitionen lässt sich Gewinn erzielen, indem wir von Anfang an genau darauf achten, wie wir das Fahrzeug für den Straßeneinsatz konzipieren und warten.“

Van Gansewinkel kauft hauptsächlich Fahrgestelle und Fahrerhäuser der Typen CF75 und CF85. Neben Zugmaschinen handelt es sich häufig um Kastenwagen, zumeist 6x2 für zusätzliche Nutzlast, aber z. B. auch 6x4. „Wir setzen vor allem Müllpressfahrzeuge, Kehrfahrzeuge und Containerwagen mit Hakenarm oder Portalsystem ein. Für jeden Einsatzzweck ermitteln wir das optimale Fahrzeug. Dabei achten wir sehr stark auf die Betriebskosten und die gewünschte Funktionalität. Diese Faktoren bestimmen die Konfiguration, das

„maximale Einsetzbarkeit“



Van Gansewinkel und DAF intensivieren Partnerschaft

Vor kurzem haben Van Gansewinkel und DAF Trucks N.V. einen Rahmenvertrag für die Lieferung von Fahrgestellen bis Ende 2008 abgeschlossen. Van Gansewinkel wird 2007 rund 100 LKW-Fahrgestelle von DAF beziehen. Auf dem Foto v. l. n. r.: Ron Bensen, Geschäftsführer von DAF Nederland, und Ton François, Leiter Einkauf und Logistik bei Van Gansewinkel.

Ausführungsniveau und in gewissem Maße auch die Motorisierung. Wir streben ein möglichst günstiges Verhältnis zwischen Leistungsstärke und Tonnage an.“

Damit das gesamte Material möglichst einfach eingesetzt werden kann, spielt Standardisierung eine wesentliche Rolle. „Auf einem Containerfahrgestell müssen wir alle Container transportieren können, die bei einem Einsatz benötigt werden. Es darf kein Behälter dazwischen sein, der auch nur geringfügig von den anderen abweicht. Andererseits müssen alle Fahrzeuge innerhalb einer bestimmten Gruppe ebenfalls so einheitlich wie möglich sein. Daher sorgt DAF nach Absprache mit uns dafür, dass alle Fahrzeuge bereits auf dem Fertigungsband so gebaut werden, dass wir den späteren Aufbau so einfach wie möglich realisieren können. „Bei sehr speziellen Anpassungen gehen die Fahrzeuge eventuell zu einem unserer beiden wichtigsten DAF-Händler. Einer davon befindet sich in Belgien, der andere in den Niederlanden.“ Dort wird das Fahrzeug so angepasst, dass der Aufbauhersteller anschließend direkt daran

weiterarbeiten kann. Dadurch verkürzt sich die Abwicklungszeit von Bestellungen und somit die Kapitalbindung in der Lieferkette. Außerdem können wir dadurch aktiv auf Marktanforderungen und technische Entwicklungen reagieren.“

Lange Lebensdauer

Die Mitarbeiter haben Van Gansewinkel vor zwei Jahren zum besten Arbeitgeber in den Niederlanden gewählt, doch wer als Fahrer weite Strecken zurücklegen möchte, kommt dort wahrscheinlich nicht zum Zug. „Die meisten Fahrzeuge absolvieren bei uns bedingt durch die Art der Arbeit nicht mehr als 50.000 Kilometer pro Jahr. Aber oft weisen sie viele Stunden im Nebenantrieb auf und wir setzen sie 10 bis 12 Jahre ein. Daher spielt die Wartung für uns eine wichtige Rolle. Wir stehen vor ganz anderen Problemen als ein gewöhnlicher Spediteur. Beispielsweise haben wir unverhältnismäßig viel ‚Stop and Go‘ zu verzeichnen. Dies spiegelt sich z. B. im Verschleiß der Bremsklötze und bei der Lebensdauer des Kompressors wider. Die Wartung kompliziert sich zudem durch die meist technischen Aufbauten wie Container-

ladesysteme, Waagen und Müllpressanlagen. Dabei handelt es sich um sehr komplexe Gerätschaften mit viel Hydraulik und Elektronik“, erklärt Ton François. Daher scheint es nur logisch, die Wartung selbst durchzuführen. „Das haben wir auch jahrelang gemacht. Wir haben den Aufbau gewartet, mussten das Fahrzeug danach aber teilweise doch wieder zur regelmäßigen Inspektion zum Händler bringen. Dies ist nicht effizient und wir möchten die Ausfallzeit weiter senken. Daher führen wir die gesamte Wartung an den Orten, wo wir über Werkstätten verfügen, so weit wie möglich selbst durch. Außerdem haben wir ein Pilotprojekt im Randstad-Gebiet gestartet, bei dem DAF-Händler für 80 unserer Fahrzeuge die komplette Wartung übernehmen. Wenn der Versuch gelingt, möchten wir ihn auf alle Gebiete ausdehnen, wo wir keine eigenen Werkstätten haben. Auch im Ausland, z. B. in Tschechien.“ Dies erklärt, warum Van Gansewinkel die Zusammenarbeit mit einem großen Partner verstärken möchte. „Solche Projekte lassen sich nicht für jede Marke einzeln einrichten. Dafür sind sie viel zu umfangreich.“



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.

