

TruckTime Powered by DAF

AUSGABE 01 2009



Zur Sache



Volker Lange
Präsident des Verbandes der
Internationalen Kraftfahrzeug-
hersteller e. V. (VDIK)

„Das Ziel der EU-Kommission ist es, die Zahl der Verkehrstoten in Europa bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Um dies zu erreichen, kann nicht mehr auf Fahrerassistenzsysteme verzichtet werden.“

LKW sind besser als ihr Ruf

Verkehrssicherheitsreport LKW 2009: Optimierungsbedarf trotz hohem Sicherheitsniveau

Die DEKRA präsentiert mit dem soeben erschienenen Verkehrssicherheitsreport die neuesten Statistiken zu Unfallursachen, Verkehrs-, Ladungs- und Fahrzeugsicherheit. Optimierungschancen bieten laut Report vor allem moderne Fahrerassistenzsysteme im LKW.

Die nackten Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: LKW sind besser als ihr Ruf. Dies gilt nicht nur in Sachen Umweltschutz, sondern insbesondere auch in Bezug auf Verkehrssicherheit. Fakt ist: Obwohl in den vergangenen Jahren die Fahrleistung im Straßengütertransport kräftig anstieg, ging die Unfallhäufigkeit schwerer LKW in Deutschland seit 1970, bezogen auf die Fahrleistung, um über 70 Prozent zurück. Allein zwischen 1992 und 2007 sank die Zahl der bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen getöteten oder schwerverletzten Personen um etwa 40 Prozent. Für Clemens Klinke, Vorsitzender der Geschäftsführung DEKRA Automobil GmbH, ist der Grund für diesen positiven Trend klar: „Zum einen setzen Unternehmen verstärkt auf Fahrerschulungen. Zum anderen ist die aktive und passive Fahrzeugsicherheit in den letzten Jahren herstellenseitig enorm verbessert worden.“ Da trotzdem jedes einzelne Verkehrsoffer immer noch eines zu viel ist, besteht weiterhin Optimierungsbedarf für die Sicherheit im Straßenverkehr. Besondere Hoffnung setzt die DEKRA in Fahrerassistenzsysteme der neuesten Generation und eine konsequente Erneuerung im LKW-Fuhrpark.

Alt gegen neu

Die DEKRA hat herausgefunden, dass bei der Hauptuntersuchung in Deutschland zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge über 12 Tonnen die Mängelrate bei alten Fahrzeugen über neun Jahren bei 71,4 Prozent liegt. Dem gegenüber stehen dreijährige und jüngere Fahrzeuge mit nur knapp 34 Prozent. Als typische Mängel wurden vor allem nicht ausreichende Bremswirkung, abgefahrte Reifen, fehlerhafte Einstellung von Fern- und Abblendlicht sowie eine unzureichende Außenspiegel-Ausstattung ausgemacht.

Besser als ihr Ruf

Trotz ihres schlechten Rufs in der Bevölkerung gehören LKW zu den relativ sicheren Verkehrsmitteln. Dazu ein anschauliches Beispiel: 2007 ereigneten sich auf deutschen Straßen insgesamt 335.845 Unfälle mit Personenschaden. Bei 36.217 dieser Unfälle waren auch LKW beteiligt. Dies entspricht einem Anteil von 10,8 Prozent. Zwar gehen immer noch zu viele Unfälle mit tödlichem Ausgang auf das Konto schwerer LKW, doch auch diese Quote sank zwischen 2000 und 2007 um 39 Prozent.



+438%
TRANSPORTLEISTUNG
(Tonnenkilometer)

UNFÄLLE
-70%

Der Fahrer hat es in der Hand

Den größten Anteil an Fahrsicherheit steuert nach wie vor der Fahrer bei. Umgekehrt geht ein Großteil der selbstverschuldeten Verkehrsunfälle mit schweren LKW auf das Konto des Fahrzeuglenkers. Als Hauptursache nennt der Report zu geringen Abstand und eine nicht angepasste Geschwindigkeit. Wesentlich seltener sind Überhol- und Abbiegemanöver als Unfallursache.

Assistenz für den Fahrer

Fahrer befinden sich mehr denn je in Stresssituationen: Termindruck, Einhaltung der Lenkzeiten, Parkplatznot, hohes Verkehrsaufkommen. Um die Verkehrssicherheit entgegen dieser Entwicklung weiter zu verbessern, fördert das Bundesverkehrsministerium deshalb Assistenzsysteme, die den Fahrer aktiv und passiv unterstützen. Zu den wichtigsten dieser Systeme zählen die elektronische Stabilitätsregelung (VSC), der adaptive Tempomat (ACC) und der Spurhalteassistent (LDWS). Um beeindruckende 70 Prozent verringert ACC beispielsweise die Anzahl der LKW-Auffahrunfälle auf Autobahnen. Das Bundesverkehrsministerium hat die Relevanz erkannt und deshalb weitreichende Subventionen dieser Systeme im „De-Minimis-Förderprogramm“ verankert. Auch DAF ist sich als einer der führenden LKW-Hersteller seiner Verantwortung bewusst und setzt auf die Unterstützung des Fahrers durch modernste Elektronik. Alle genannten Assistenzsysteme sind bereits heute in den Baureihen CF und XF105 von DAF erhältlich und sollten in keinem Fahrerhaus fehlen – besonders dann nicht, wenn ihre Anschaffung staatlich gefördert wird.

Das Fazit des DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2009

Trotz hohem Sicherheitsniveau auf deutschen und europäischen Straßen lässt sich noch an vielen Schrauben drehen und optimieren. Nur das Zusammenspiel folgender Maßnahmen kann die europäischen Unfallstatistiken weiterhin deutlich senken:

- Flächendeckende Ausstattung mit Fahrerassistenzsystemen wie VSC, ACC und LDWS
- Konsequente Weiterbildung von Fahrpersonal
- Höhere Anschnallquoten
- Verbesserte Ladungssicherung
- Grenzüberschreitende Sicherheitsstandards im europäischen Raum



Tipps und Termine

Messen/Ausstellungen

24.–26.07.2009, Nürburgring
24. Internationaler ADAC Truck Grand Prix
www.truck-grand-prix.de

08.–09.09.2009, Dortmund
27. Dortmunder Gespräche:
„Logistik produziert Effizienz“
www.bvl.de

15.–27.09.2009, Frankfurt/Main
62. IAA Pkw
Info: Verband der Automobilindustrie (VDA), Frankfurt/Main
www.vda.de

29.09.2009, Hamburg
DVZ-Forum „Green Logistics“
Ökologie und Ökonomie – passt das zusammen?
www.dvz.de

21.–23.10.2009, Berlin
26. Deutscher Logistik-Kongress
Info: Bundesvereinigung Logistik e. V.
www.bvl.de

27.–30.10.2009, Köln
Entsorga-Enteco
www.entsorga-enteco.de



Profil

Transparente Werkstattkosten mit Connect

Alle Fuhrparkbesitzer, die eine unternehmenseigene Werkstatt betreiben, stellen sich früher oder später die Frage: „Wie hoch sind eigentlich meine Unterhaltskosten pro LKW?“

Wer keine penible Kostenkontrolle betreibt, der wird auf die einleitende Frage wohl nie eine eindeutige Antwort bekommen. Es sei denn, er setzt Connect von DAF ein. Das online-basierte Programm, mit dem laufende Fahrzeugkosten, aber auch Wartungspläne und das Teilewesen effizient verwaltet werden, ist eine praxisbezogene Entwicklung von DAF. Es ist darauf ausgelegt, in Sekundenschnelle die Kosten pro LKW zu ermitteln. Da Connect ein markenunabhängiges Verwaltungsprogramm ist, spielt es keine Rolle, ob der Fuhrpark DAF-Fahrzeuge beinhaltet, gemischt ist oder nur Fremdfabrikate beinhaltet. Selbst die Reparatur und Wartung von Gebäuden kann mit Connect verwaltet werden. Ziel ist es, einen schnellen Überblick über alle objektbezogenen Kosten zu erhalten. So können geplante Wartungsarbeiten direkt über elektronische Wartungspläne koordiniert werden. Kein Papierkram, keine lange Sucherei und keine Diskussion mit dem Werkstattmeister. Automatisch generiert das System Arbeitsaufträge für Wartungen und Reparaturen. Zusätzlich können – bei entsprechender Hardware – Mechaniker mit einem Strichcode-Scanner ihre Arbeitszeit erfassen, sodass der Arbeitsauf-

wand einem Fahrzeug direkt zugeordnet werden kann. Connect bietet zudem auch eine praktische Vorratsverwaltung: Verbrauchte Teile werden über die Arbeitsaufträge aus dem Lagerbestand ausgebucht und automatische Bestellempfehlungen sorgen dafür, dass Teile rechtzeitig nachbestellt werden. Wertvollste Connect-Funktion ist allerdings die einfache und transparente Analyse der laufenden Kosten: Jederzeit stehen Fahrzeugkosten pro LKW bzw. pro gefahrenem Kilometer abrufbereit.

Da Connect windowsgestützt und online-basiert ist, sind keine aufwendigen Investitionen in Hardware oder Wartungsverträge notwendig. Connect ist in Zusammenarbeit mit DAF-Kunden entstanden und wurde von Anfang an auf maximale Benutzerfreundlichkeit ausgelegt. Die Anschaffungskosten beinhalten übrigens nicht nur praxisorientierte Trainings, sondern auch die Aufarbeitung und Erfassung aller relevanten Daten in der Werkstatt, sodass Connect vom ersten Tag an eine echte Hilfe im Betrieb darstellt.



TruckTime-Service:

Informieren Sie sich jetzt über Connect, das effektive Werkstatt-Managementprogramm für alle Fuhrparkbesitzer. Ihr DAF-Partner hilft Ihnen gerne weiter.

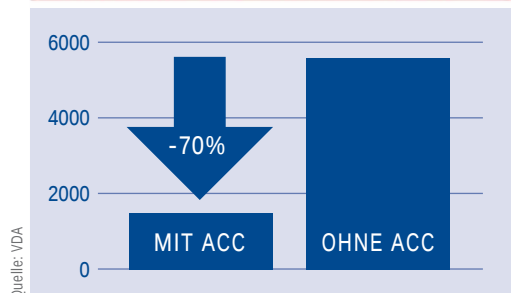
Thema im Fokus



Intelligenter Abstandhalter

DAF bietet einen intelligenten Abstandhalter, der nicht nur mitdenkt, sondern auch hilft Unfälle zu vermeiden und dem Fahrer ein ermüdungsfreies Fahren ermöglicht.

LKW-AUFFAHRUNFÄLLE AUF AUTOBAHNEN MIT/OHNE ACC



Der neue Verkehrssicherheitsreport der DEKRA brachte es an den Tag: Die mit Abstand häufigste Unfallsituation mit LKW ist der Aufprall auf ein vorausfahrendes Fahrzeug. Mit dem modernen Fahrerassistenzsystem ACC (Adaptive Cruise Control) werden derartige Situationen erheblich entschärft. ACC ist ein intelligenter Abstandhalter, der sich den Verkehrsgegebenheiten automatisch anpasst und den Fahrer vor einem drohenden Auffahrunfall warnt. Mit ACC kommen Fahrer entspannter ans Ziel und erhöhen gleichzeitig ihre Verkehrssicherheit um ein Vielfaches. Der Radarsensor versteckt sich nahezu unsichtbar hinter dem Kühlergrill und erkennt Objekte, die sich vor dem Fahrzeug befinden. Dabei überprüft er permanent deren Geschwindigkeit und Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen. Entsprechend wird die Fahrzeuggeschwindigkeit angepasst. Das intelligente System kann dabei den Unter-

schied zwischen Fahrzeugen in derselben Spur und denen auf benachbarten Fahrstreifen erkennen. Das Fahrerassistenzsystem greift direkt in das elektronische Fahrzeugmanagement von Bremsen, Motor, AS Tronic-Getriebe und Retarder ein und steuert die Fahrzeuggeschwindigkeit automatisch. ACC drosselt die Geschwindigkeit nach Bedarf in folgender Reihenfolge der Komponenten:

- Motorleistung
- Motorbremse
- Automatisches Herunterschalten
- Sekundär-Retarder
- Betriebsbremse

Da die maximal mögliche Verzögerung per ACC auf 2,5 Meter/s begrenzt ist, muss der Fahrer bei Vollbremsungen selbst mitbremsen. In brenzligen Situationen, etwa bei der schnellen Annäherung an ein Stauende, löst das System akustischen und optischen Alarm aus. Spätestens dann weiß der Fahrer, dass es höchste Zeit ist, „in die Eisen“ zu gehen. Zur Sicherheit bleibt der Abstandswarner selbst bei deaktiviertem ACC in Betrieb.



TruckTime-Service:

ACC wird als anerkanntes Fahrerassistenzsystem staatlich gefördert. Ihr DAF-Vertriebs-Partner informiert Sie gerne über die Fördermöglichkeiten und das Sicherheitspaket ACC.



Porträt



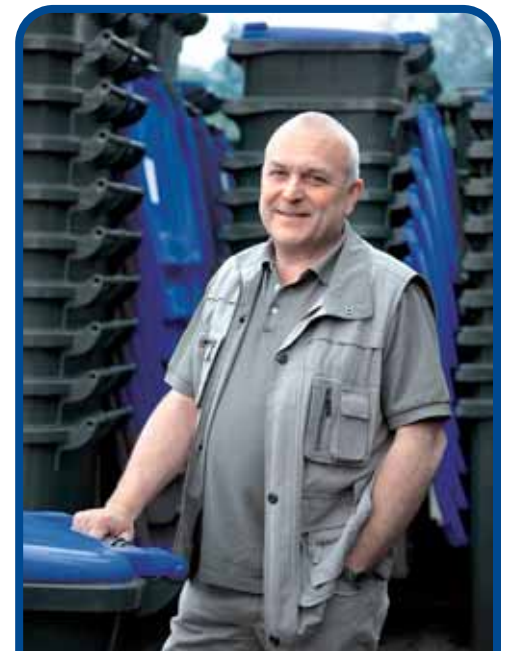
Nur das BESTe für Bottrop

Die kommunale Entsorgung der Stadt Bottrop stellt jeden Tag aufs Neue eine logistische Herausforderung dar. Verspätungen und Ausfälle haben keinen Platz im engen Zeitplan der Entsorger – doch nicht nur aus diesem Grund setzt die Stadtreinigung auf Nutzfahrzeuge von DAF.

Selbstbewusst nennt sich die Bottroper Entsorgung und Stadtreinigung: BEST. Kurz, prägnant und leistungsorientiert. Da BEST nicht städtisch ist, firmiert sie mit dem Zusatz „Anstalt des öffentlichen Rechts“. Betritt man das Gelände in der Bottroper Mozartstraße zur Mittagszeit, so erschließt sich dem Besucher dieses Leistungsversprechen nicht unbedingt auf den ersten Blick: Das weitläufige Gelände wirkt wie leergefegt. Doch ab zwei Uhr kommt schlagartig Leben in die Anlage: Im Minutentakt treffen Müll-, Container- und Kehrfahrzeuge auf dem Hof ein. Wohin man blickt, tummeln sich plötzlich Nutzfahrzeuge im auffälligen „Kommunalorange“ vor dem großen Unterstand, der als Abstellplatz für den städtischen Fuhrpark dient. Mittendrin einige DAF CF der neuesten Generation – es sind besonders saubere EEV-Fahrzeuge, ausgestattet mit einem zusätzlichen Rußpartikelfilter. Dirk Schramm ist stolz auf seine neuen DAFs: „Wir nehmen unsere Vorbildfunktion ernst“, so der Disponent und Betriebsleiter von BEST. Mit den EEV-Fahrzeugen liegen die Rußpartikelemissionen sogar bis zu 25 Prozent unter denen von Fahrzeugen mit Gasantrieb. Langsam wird Besuchern bewusst, wofür BEST noch stehen könnte: Die Fahrzeuge wirken alle sehr gepflegt. Der Geruch, den man unweigerlich mit dieser Branche verbindet, bleibt aus. Die Mitarbeiter tragen saubere Arbeitskleidung und machen den Anschein, dass sie ihre Geräte und ihre Aufgaben im Griff haben.

Dirk Schramm ist Herr über Personal, Fuhrpark und Werkstatt, aber er ist kein Mann der großen Worte. Lieber lässt er Fakten für sich sprechen. Insgesamt sorgen 124 Mitarbeiter dafür, dass 45.000 Bottroper Haushalte von ihrem Haus- und Sperrmüll sowie Papier und sonstigen Wertstoffen befreit werden – 800 Tonnen pro Woche. Mit Abroll- und Absetzkippern, Müll-, Streu- und Kehrfahrzeugen besteht die kommunale Flotte aus insgesamt 65 Nutzfahrzeugen. Laut Schramm soll der DAF-Anteil unter den Kommunalfahrzeugen weiterhin wachsen. „Hier stimmt nicht nur die Leistung mit ausgewiesener Umweltfreundlichkeit, hoher Wendigkeit und geringem Verbrauch“ – auch der Service des DAF Haupthändlers BTS überzeugt den Disponenten. Schließlich spricht Schramm aus Erfahrung: „Händlerbetriebe anderer LKW-Hersteller sind nicht bereit, 100-prozentig auf unsere Bedürfnisse einzugehen – zumindest nicht so, wie es die Firma BTS tut. Hier bekommen wir den Service, den wir benöti-

gen, um unseren Fuhrpark optimal einzusetzen.“ Klar ist: Im Gegensatz zu Standard-LKW gibt es kaum Ersatzfahrzeuge für die hochspezialisierten Kommunalfahrzeuge. Im Pannenfall muss das Fahrzeug meist noch am selben Tag wieder flottgemacht werden. In solchen Fällen kann sich Dirk Schramm stets auf die Servicebereitschaft von BTS verlassen.



Dirk Schramm: Disponent und Betriebsleiter von BEST

Ein Verständnis für die Nische Kommunalverkehr war und ist Grundvoraussetzung für die gute Zusammenarbeit zwischen BEST und BTS. Die Konfiguration eines Kommunalfahrzeugs, wie zum Beispiel des DAF FAN CF 75.310 Cityloader, erfordert besondere Kenntnisse des Einsatzzwecks und der Anforderungen an Fahrzeug und Aufbau. Während maximale Wendigkeit ein Hauptkriterium für die Fahrgestellauswahl ist, muss der Aufbau eine perfekte Abstimmung auf den Nebenabtrieb vorweisen. Zusätzliche Ansprüche stellt die Berufsgenossenschaft: So ist beispielsweise aus arbeitsschutztechnischen Gründen eine Geschwindigkeitsdrosselung Pflicht, sobald auf den rückwärtigen Trittbrettern ein Mitarbeiter steht. Auch die Rückfahrkamera soll in neueren Fahrzeugen für eine bessere Einsicht schwenkbar sein. Zwischen Disponent Schramm und Marc Broicher, dem Spezialist für Kommunalverkehr bei BTS, hat sich in den eineinhalb Jahren der Zusammenarbeit ein Vertrauensverhältnis aufgebaut.

Demnächst erhält Dirk Schramm aus den Händen von Marc Broicher einen weiteren CF Cityloader mit umgebautem Sleeper Cab, damit die dreiköpfige Besatzung noch mehr Platz und Beinfreiheit im Fahrerhaus bekommt. Auch in diesem Fall fühlt man sich an den selbstgewählten Anspruch erinnert: Nur das BESTe – gilt auch fürs Personal.



Was Manager und Müllmänner gemeinsam haben: enge Zeitpläne und eine durchdachte Logistik.



Kosten unter Kontrolle

Sparpotential Betriebskosten

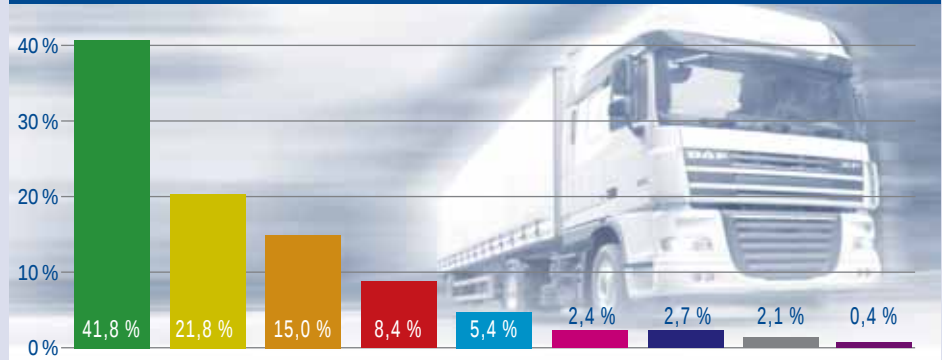
Außergewöhnliche Zeiten, wie sie das Transportgewerbe in dieser schwierigen Wirtschaftslage erlebt, verlangen nach einem durchdachten Kostenmanagement. Nachhaltige Sparmaßnahmen wirken wie ein Impfstoff gegen die Rezession. DAF hat die Situation analysiert und bietet kostensenkende Mittel gegen zu hohe Betriebskosten. Das abgebildete Kosten-diagramm stellt alle Betriebskosten im Überblick dar. Eine kurze Beschreibung der einzelnen Kostenpunkte erhalten Sie im Anschluss. Die prozentualen Anteile wurden vom niederländischen Transport- und Trainingsinstitut NEA ermittelt. Es handelt sich um beispielhafte Kosten eines LKW, eingesetzt im internationalen Verkehr in Europa.



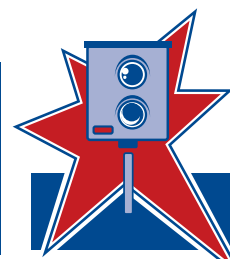
Demnächst erscheint das DAF-Kundenmagazin „DAF in Action“ mit dem ausführlichen Artikel über die Möglichkeiten der Betriebskostensenkung. Sind Sie schon Abonnent?

Wenn nicht, dann senden Sie uns Ihre Adresse mit dem Betreff „DAF in Action“ an folgende E-Mail-Adresse: dtd.zentrale@daftrucks.com und Sie erhalten das Magazin kostenlos per Post.

LKW IM FERNVERKEHR: BETRIEBSKOSTEN



- Fahrer:** Der Fahrer ist der bei weitem wichtigste Kostenfaktor. Aus diesem Grund ist es unverzichtbar, ihm einen – aus ergonomischen und sicherheitstechnischen Aspekten – optimalen Arbeitsplatz zu bieten.
- Kraftstoff:** Besonders der Kraftstoffverbrauch bietet Einsparpotential: Aerodynamische Verkleidungen (bis zu 10 Prozent), optimaler Reifendruck (ca. 2,5 Prozent) und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 85 km/h (bis zu 7 Prozent) – das alles, in Kombination mit einem EcoDrive-Training für den Fahrer, senkt den Verbrauch nachhaltig.
- Allgemeinkosten:** Umständliche Auftragsannahmen und ein ineffizientes Flottenmanagement sind wahre Zeitfresser. Um diesen Kostenfaktor spürbar zu senken, bietet DAF beispielsweise ein optionales Telematiksystem für schnelle und wirtschaftliche Kommunikation zwischen Fahrer und Disponent an. Lesen Sie dazu auch unseren Artikel auf der Rückseite.
- Abschreibung:** DAF LKW wurden für ein langes Arbeitsleben entwickelt. Mindestens 1,6 Millionen Kilometer sind für CF und XF kein Problem. Die hohe Qualität der Fahrzeuge spiegelt sich in einem hohen Restwert wider.
- Reparatur & Wartung:** 30 Prozent aller Pannen können laut ITS durch vorbeugende Wartung vermieden werden. Ein modulares System von Wartungs- und Reparaturverträgen bietet die optimale Basis für klare Kostenstrukturen ohne böses Erwachen.
- Zinsen:** Mit dem Finanzierungsprofil PACCAR Financial hat DAF einen vertrauensvollen und zugleich langjährigen Partner (über 40 Jahre) an seiner Seite. Ein starkes AA-Rating macht wettbewerbsfähige Zinssätze möglich.
- Versicherung:** Immer mehr Transportversicherer bieten Prämien bzw. reduzierte Beiträge für moderne Sicherheitssysteme wie VSC und ACC.
- Reifen:** 68 Prozent der Lastzüge auf internationalen Straßen fahren nach einer Studie von Goodyear mit falschem Reifendruck. Zu wenig Druck erhöht nicht nur den Kraftstoffverbrauch, sondern auch den Verschleiß.
- Maut:** Ein Rechenbeispiel: Ihr LKW fährt 70.000 km pro Jahr auf mautpflichtigen Autobahnen. Ein Euro-3-LKW kostet Sie somit EUR 13.300,-. Ein moderner Euro-5-LKW schlägt hingegen nur mit 8.970,- EUR zu Buche. Der Unterschied beträgt 3430,- EUR – und zwar pro Jahr!



Blitzlichter

Logistik – eine spannende Zeitreise

Die Geschichte der Logistik ist spannender als so mancher Krimi im Abendprogramm. Zumindest dann, wenn fachkundige Autoren einen historischen Bogen bis in ihre Anfänge spannen. „Logistik – von der Seidenstraße bis heute“ lautet der Titel eines unterhaltsam geschriebenen Fachbuchs aus dem Gabler-Verlag. Es zeigt auf, dass „Supply-Chain“ oder „Just-in-Time-Lieferung“ keine Erfindungen der Gegenwart sind.



Machen Sie mit und gewinnen Sie Ihr persönliches Exemplar von „Logistik – von der Seidenstraße bis heute“ im Wert von 39,90 EUR.

Senden Sie einfach eine Postkarte mit dem Stichwort „Logistik“ an: DAF Trucks Deutschland GmbH, Abteilung PR/Presse, DAF-Allee 1, 50226 Frechen.

Unter allen Einsendungen verlosen wir drei Exemplare.

Wege aus der Parkplatznot, Teil 1:

Buchen statt Suchen

Bundesweit fehlen zurzeit bis zu 30.000 LKW-Stellplätze. Zwar hat der Verkehrsminister weitere Autobahn-Parkplätze versprochen, doch bis diese Maßnahmen wirklich zur Entlastung beitragen, wird noch so mancher Parkplatz schmerzlich vermisst. Deshalb muss kurzfristig auf andere Weise Abhilfe geschaffen werden. Freiraum für Brummis bietet System-Parken. Hinter dem Motto „Buchen statt Suchen“ steckt die Online-Reservierung eines LKW-Stellplatzes auf deutschen Autohöfen. Kostenpunkt pro Buchung: EUR 12,50. Dafür wird dem Fahrer ein reservierter Parkplatz auf einem der Autohöfe garantiert. Nachteil ist das bislang noch nicht flächendeckende Angebot. Weitere Infos: www.systemparken.de

Wege aus der Parkplatznot, Teil 2:

Sicher parken

Auf unbewachten Parkplätzen sind Fahrer den dunklen Plänen von Kriminellen oft wehrlos ausgesetzt. Das Gleiche gilt für die wertvolle Fracht und natürlich den LKW, der immer häufiger das Objekt diebischer Begierde wird. Anlass genug, um den ersten süddeutschen Sicherheitsparkplatz auf dem Autohof Wörnitz – direkt an der A7 – in Betrieb zu nehmen. 20 Stellplätze sind dort mit einem 2,5 Meter hohen Zaun und 14 Kameras vor fremdem Zugriff abgesichert. Der Check-in erfolgt vollautomatisch und kann vom Fahrer selbstständig durchgeführt werden. Jeder Fahrer oder Disponent hat die Möglichkeit, einen Stellplatz telefonisch oder per Mail zu reservieren. So viel Sicherheit hat allerdings ihren Preis: 25,- EUR werden für 24 Stunden parken fällig. Jede Stunde schlägt mit 3,50 EUR zu Buche. Reservierungen unter: 09868/989414 oder: tankstelle@autohof-woernitz.de



Aufgeschnappt!

Alles auf eine(r) Karte

Ein Vorteil kommt selten allein: Mit der MAX Card profitieren Unternehmer wie Fahrer von den attraktiven Angeboten von DAF und PACCAR Parts.

Wer eine MAX Card besitzt, gehört zu den Menschen, die gewisse Vorzüge zu schätzen wissen. Inhabern exklusiv vorbehalten sind die sogenannten MAX Deals, die im Rahmen einer saisonalen Verkaufsaktion besonders attraktive Angebote beinhalten. Doch die Angebote umfassen nicht nur ausgewählte Teile für DAF LKW, sondern auch Werkstattzubehör und markenunabhängiges Zubehör. Neben vielen Sonderrabatten für Fahrzeug- und Werkstattteile bietet die kostenlose Mitgliedschaft auch einen echten Informationsvorsprung: Vor allen anderen sind MAX Card-Besitzer bestens über Branchennews, Kostenspartipps und Markttrends informiert. Sie erhalten neben unterschiedlichen Newslettern auch das Kundenmagazin „DAF in Action“ frei Haus. Seit Einführung der MAX Card zur letzten IAA Nutzfahrzeuge in Hannover bieten bereits 300 DAF-Partner in 11 Ländern ihren Kunden und Interessenten die Karte mit den vielen Vorteilen an. Wer immer gut informiert sein und kein Angebot verpassen will, kommt nicht umhin, die MAX Card bei seinem DAF-Partner zu beantragen.



MAX Card-Besitzer freuen sich über ihren Vorsprung in Bezug auf Information, Preis und Leistung.



TruckTime-Service:

Interessieren Sie sich für die zahlreichen Vorteile der MAX Card? Sprechen Sie mit einem DAF-Partner in Ihrer Nähe. Weitere Informationen finden Sie unter: www.paccarparts.de/maxcard.

Besser ankommen



Abgefahren!

DAF bringt seine Version der neuen Telematik-Generation auf den Markt. Das System, bestehend aus Hard- und Software, bietet zahlreiche Möglichkeiten, das unternehmenseigene Fuhrparkmanagement auf Effizienz und Kostenoptimierung zu trimmen.

Telematik ist eine Wortschöpfung, die sich aus Telekommunikation und Informatik zusammensetzt. Dabei beschreibt der Begriff ganz allgemein die Verflechtung verschiedener nachrichtentechnischer Dienste. So viel zur Theorie. In der Praxis bietet DAF-Telematics die modernste Form der Navigation und Kommunikation in einem effizienten System. Die Hardware für das Cockpit ist ein nach neuesten ergonomischen Gesichtspunkten optimiertes Steuerungsgerät – ausgestattet mit einem 6,3“ großen Farbbildschirm. Vervollständigt wird das System aber erst mit dem Zugang zum Online-Portal für Disponenten – den DAF Telematic Services. Diese bieten zeitsparende und einfache Möglichkeiten der Routenplanung, Kostenanalyse und Kommunikation mit dem Fahrer.

Das Endgerät im Fahrerhaus verfügt über eine LKW-spezifische Navigation, die auch für viele Länder Durchfahrtshöhen, Fahrverbote,

Streckensperrungen für Gefahrgut in die Routenplanung einbezieht. Einzigartig dabei ist die nahezu lückenlose Karten-Abdeckung Europas: Kartenmaterial für 41 Länder bzw. Regionen gehören zur Grundausstattung. Dem gehobenen Standard entspricht auch die Wahl der Ansicht in 2-D und 3-D sowie die Anzeige von Points of Interest (POI). Praktisch für Disponenten: Die Eingabe der geplanten Route kann auch direkt vom PC aus erfolgen. Der Austausch von Daten mit der Einsatzzentrale funktioniert in beide Richtungen – auch der Fahrer kann Textnachrichten an den Disponenten senden. Die Anwendung ist webbasiert, sodass von jedem beliebigen Rechner aus kommuniziert werden kann. Die Funktionalität beginnt bei der Routenplanung, geht über die Anzeige von Fehlfunktionen im Pannfall und reicht bis hin zur Fernabfrage und Analyse von Fahrzeug- und Streckendaten. So hat der Disponent bei Bedarf Verbrauch, Geschwindigkeit und Lenk- und Ruhezeiten sofort zur Hand. Zu den Extrafeatures zählt Geofencing – dabei wird die Einsatzzentrale automatisch benachrichtigt, wenn der Sattelzug einen bestimmten Ort erreicht oder wieder verlässt. Diese Funktion ist besonders hilfreich, wenn sich das Fahrzeug beispielsweise kurz vor der Verladestation befindet oder eine unbedingt einzuhaltende Route verlässt.

Selbst im Notfall stellt die Telematiklösung eine echte Hilfe dar: Im Pannfall sendet das System automatisch eine E-Mail mit genauem Standort und Fahrzeugkennnummer an die ITS-Zentrale in Eindhoven. Der Bedarf von Ersatzteilen oder des passenden Diagnose-Tools kann somit direkt an den ITS-Pannendienst vor Ort weitergeleitet werden.

DAF-Telematik im Überblick

- ▣ LKW-spezifische Navigation
- ▣ Kartenmaterial von 41 Ländern, Regionen und Inseln
- ▣ Fahrzeugtracking
- ▣ Optimale Abstimmung von Hard- und Software
- ▣ SMS- und E-Mail-Kommunikation (Bluetooth-Tastatur)
- ▣ Automatische ITS-Benachrichtigung im Pannfall
- ▣ Fernabfrage von Fahrzeug- und Routendaten
- ▣ Geofencing – räumliche Bewegungsinformation via GPS
- ▣ Adressbucheinträge als Routenziele wählbar
- ▣ Anschluss von bis zu vier Kameras

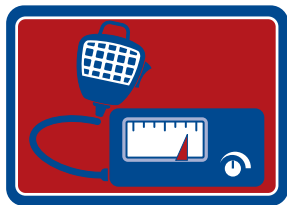
LKW-Kunst

Gemeinhin gilt ein DAF als Nutzfahrzeug – dass er auch als Kunstwerk eine gute Figur macht, verdanken wir Nina K. Matthies.

Die Künstlerin hat sich auf PS-starke Brummis spezialisiert und malt Trucks mit Leidenschaft. Wer gerne für sein Büro oder den Empfang seinen Fuhrpark in Öl verewigt sehen will, wendet sich an die Künstlerin unter: www.firmenkunst.de



Schwer in Mode: Brummi auf Leinwand



Inside



In der Nische zum Erfolg

BTS zählt zu den größten Händlerbetrieben im DAF-Netzwerk und wurde Anfang 2006 als Tochtergesellschaft einer niederländischen Nutzfahrzeug-Gruppe gegründet. Das 85-köpfige Team verteilt sich auf drei Niederlassungen in Hamm, Dortmund und Essen. Noch dieses Jahr soll die neue Niederlassung in Dortmund fertiggestellt und bezogen werden. Dank dem Einsatz von BTS kommt DAF in der bevölkerungsreichsten Region Deutschlands auf rund 20 Prozent Marktanteil. TruckTime sprach mit Niek Slotboom, Niederlassungsleiter in Essen, und dem Kommunalvertriebs-Profi Marc Broicher.



Niek Slotboom und Marc Broicher sind nah am Kunden.

Wie kamen Sie dazu, Kommunalfahrzeuge anzubieten?

Niek Slotboom: In Deutschland sind Kommunalfahrzeuge eindeutig ein Nischengeschäft für DAF. In den Niederlanden hingegen sind 90 Prozent der Gemeinden und Kommunen mit DAF-Entsorgungsfahrzeugen ausgestattet. Beide Märkte sind zwar nicht vergleichbar, doch die Erfahrungen, die wir in Holland über Jahre hinweg sammeln konnten, wollen wir nun auch verstärkt in Deutschland einsetzen.

Marc Broicher: Ja, da passte es perfekt ins Konzept, als ich mich 2007 bei BTS bewarb. Mitgebracht habe ich 15 Jahre Erfahrung in der Abfallwirtschaft, u. a. bei Trienekens. Diese Branche ist sehr eigen – jeder kennt jeden. Da war es natürlich hilfreich, alte Kontakte nutzen zu können.

Welche Anforderungen stellt der Einsatz als Kommunalfahrzeug an einen LKW?

Marc Broicher: Je nach Einsatzgebiet, ob als Absetzer, Abroller, Kehr-, Streu- oder Müllfahrzeug, ist ein perfektes Zusammenspiel der verschiedenen Komponenten die größte Herausforderung. Beispielsweise gilt es bei der Konfiguration eines DAF CF Cityloaders – so nennen wir die Entsorgungskombination mit Aufbau – drei Komponenten zusammenzubringen: zum einen das entsprechende Fahrgestell mit optimaler Gewichtsbalanz durch hohe Nutzlast, niedriges Leergewicht und hohe Wendigkeit. Zum anderen muss der Aufbau und die Schüttung auf das Fahrzeug abgestimmt werden. Beim Aufbau arbeiten wir mit der Firma HN Schöring zusammen. Die Schüttung am Heck kann wiederum von einem anderen Hersteller kommen. Man kann sich also vorstellen, wie wichtig eine kompetente und bedarfsgerechte

Beratung im Hinblick auf die Anschaffung eines Kommunalfahrzeugs ist.

Wie viel und vor allem welches Know-how ist notwendig, um Kunden optimal bei der Konfiguration eines Entsorgungsfahrzeugs zu beraten? Marc Broicher: Es geht darum, den Blick für Details zu schärfen, ohne das Wesentliche aus den Augen zu verlieren. Wenn z. B. ein LF-Fahrgestell mit einer Winterdiensthydraulik ausgestattet werden soll, muss man darauf achten, dass das Fahrzeug keine Klimaanlage ab Werk hat. In diesem Fall hätte der Aufbau keinen Platz, seine Pumpe für die Winterdiensthydraulik im Motorraum anzuschließen (da säße dann der Kompressor der Klimaanlage). Daher sollte man optional auf eine Dachklimaanlage hinweisen.

Sind die Bedürfnisse und Anforderungen einer kommunalen Behörde andere als im privatwirtschaftlichen Sektor?

Marc Broicher: Ein paar Eigenarten sind in jedem Fall zu berücksichtigen. So stellt vor allem die Berufsgenossenschaft hohe arbeitsschutztechnische Anforderungen an Fahrzeug und Technik. Steigt beispielsweise ein Arbeiter während des Zurücksetzens auf die rückseitigen Trittbretter, so muss der Motor sofort ausgehen. Das ist Vorschrift. Auch der dritte Mann im Fahrerhaus ist eine spezifische Anforderung des Kommunalverkehrs. Ein Entsorgungsteam besteht immer aus einem Fahrer und zwei Abfuhr-Leuten. Der dritte Sitz im Fahrerhaus ist also Pflicht.

Niek Slotboom: Ein ganz eigenes Kapitel bilden übrigens die städtischen Ausschrei-

bungen zur Anschaffung von Nutzfahrzeugen. Hier können locker 80-seitige Fragebögen entstehen, die jedes noch so kleine Detail festlegen und schon so manchen Verkäufer in die Flucht geschlagen haben.

Welche Kommunen bzw. Gemeinden beliefern Sie inzwischen mit Kommunalfahrzeugen?

Niek Slotboom: Neben der Stadt Bottrop betreuen wir die Kommunen Marl und Leverkusen. Zu unseren Kunden zählen wir aber auch immer mehr Privatkunden. Die Firma DAR, Duale Abfallwirtschaft & Verwertung Ruhrgebiet GmbH (Mitglied der AGR Gruppe), gehört beispielsweise zu den größten Entsorgungsunternehmen im Ruhrgebiet. Weitere Referenzen sind u. a. Remondis Rheinland, die Firma Lück & Allofs in Düsseldorf und die Firma Grumbach in Harsewinkel. Da wir uns mittlerweile als Spezialist im Kommunalbereich sehen, sind wir sehr zuversichtlich, diesen Vertriebszweig für die BTS-Gruppe weiter ausbauen zu können.



Für jeden Einsatz die richtigen Komponenten.

Impressum

Herausgeber:
DAF Trucks Deutschland GmbH
DAF-Allee 1 · 50226 Frechen
Verantwortlich: Günter Stursberg

Redaktion: TruckTime · 50655 Köln
Fax: 02 21/9 31 23 33
E-Mail: redaktion@trucktime.de
Redaktion: Max Franz

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
DAF-Händler-Redaktionsteam
Konzept & Gestaltung:
Brandit Marketing & Kommunikation, Köln