

TruckTime Powered by DAF

AUSGABE 02 2008

Zur Sache



Professor Dr. Karlheinz Schmidt
Hauptgeschäftsführer
Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

„Es gibt seit einiger Zeit Bestrebungen des Bundesverkehrsministeriums, eine Mauterhöhung um 40 % bis 90 % durchs Bundeskabinett zu peitschen.“

Die deutsche Wirtschaft vor dieser Kostenlawine zu bewahren, ist für den BGL eines der vordringlichsten Ziele.“

Wege aus der Kostenfalle

Das Licht am Ende eines langen, dunklen Tunnels scheint weit entfernt. Masterplan, Maut und Kraftstoffpreise fordern zum Umdenken in der Branche: Wer zukunftsorientiert wirtschaftet, hat eine Chance der Kostenfalle zu entkommen.

Trotz voller Auftragsbücher bekommt das nationale Straßengütergewerbe Ladehemmungen. Verursacht nicht nur durch die exponentiell ansteigenden Dieselpreise, sondern auch wegen der gerade erst saftig erhöhten Maut für 2009. Die Branchenverbände, allen voran der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), sehen dunkelrot und machen mobil gegen die anrollende Kostenlawine: „Wir haben nicht nur mit den explodierenden Dieselpreisen von heute zu tun, sondern auch mit den explodierenden Mautkosten zum 01.01.2009. Am 18.06.2008 wurde im Bundeskabinett – mit Hilfe eines zweifelhaften Wegekostengutachtens – eine Mauterhöhung von 40 % – 90 % durchgepeitscht. Dies entspräche einer Treibstoffkostenerhöhung von umgerechnet 14 Cent – 28 Cent pro Liter Diesel! Die deutsche Wirtschaft vor dieser Kostenlawine zu bewahren ist für den BGL eines der vordringlichsten Ziele“, erklärt der Hauptgeschäftsführer des BGL, Prof. Dr. Karlheinz Schmidt gegenüber der TruckTime. Der jüngst im Kabinett verabschiedete Masterplan Güterverkehr und Logistik scheint laut ADAC eine Diskriminierung des Straßengütergewerbes zugunsten des Güterverkehrs auf der Schiene darzustellen. Außerdem bezeichnete der Verband Pro Mobilität die Umverteilung der Gütertransporte auf die Schiene angesichts der Transportzunahme um mehr als 70 % bis 2025 als illusorisch.

Politische Druckentlastung

Vierorts steht man den Harmonisierungsversprechungen von Verkehrsminister Tiefensee skeptisch gegenüber. Er verspricht eine Entlastung der Spediteure um 600 Millionen Euro jährlich. Doch das Ministerium steht weitestgehend in der Bringschuld, was weitere Harmonisierungsbemühungen angeht. Ebenso skeptisch steht die Branche den Versprechungen der Investitionen in die Infrastruktur gegenüber – hier mangle es weiterhin an glaubwürdigen Finanzierungsplänen. Lediglich in einem Bereich der Bestandserneuerung hat Tiefensee Erfolgsmeldungen zu verkünden: Das Innovationsprogramm zur Förderung emissionsarmer Euro 5-Trucks und EEV-Trucks geht in die Verlängerung. Mit einem Subventionsvolumen von insgesamt 185 Millionen Euro wird seit 2007 die Anschaffung neuer LKW mit bis zu 4.250,- Euro pro Fahrzeug unterstützt.

Sparpotential voll ausschöpfen

Unternehmer, die noch finanziellen Spielraum haben, sollten sich die Unterstützung der KfW-Förderung nicht entgehen lassen und eine konsequente Fuhrparkverjüngung durchführen. Nebenbei können sie von der zukünftigen Mautspreizung profitieren: 14 Cent pro Kilometer werden bei dreiachsigen Fahrzeugkombinationen mit Euro 5- oder EEV-Norm fällig. Weiteres Sparpotential birgt der Transportalltag: Hier lauern immer noch Kostenfallen, die umgangen werden müssen. So heißt es z. B. bei LKW-Pneus: „Ein Reifen, drei Leben.“ Experten halten eine Reifenlaufleistung von 400.000 Kilometer auf der Lenkachse eines 385er-bereiften LKW für realistisch. Alleine durch das Nachschneiden



können ca. 30.000 bis 40.000 Kilometer gewonnen werden. Doch das ist noch nicht das Ende eines Reifenlebens: Danach verrichtet er seine Arbeit für ca. 280.000 Kilometer auf dem Trailer, bevor es in die zweite Runderneuerung geht. Damit sind auch die letzten 250.000 Kilometer gesichert. Nutzt man ein Reifenleben voll aus, so hält er durchaus ein LKW-Leben lang.

Weiter kommt, wer geschult fährt

Was viele immer noch nicht wahrhaben wollen: Das größte Sparpotential steckt in einem gut ausgebildeten Fahrer. Ganze 43 % der Fahrzeugkosten kann er direkt beeinflussen. Diese beinhalten Kraftstoffverbrauch, Reifen sowie Reparatur und Wartung. Ein Rechenbeispiel: Bei einer Laufleistung von 120.000 km pro Jahr kann ein geschulter Fahrer fünf Prozent Kraftstoff einsparen. Das ergibt 2.000 Liter Diesel und zugleich weniger Reparaturen, Wartungen und Schäden. Doch auch hier ist Initiative vom Unternehmer gefordert: Zwar schreibt das neue Berufskraftfahrer-Qualifizierungsgesetz ein Fahr- und Spartraining vor, doch per Gesetz muss jeder Berufskraftfahrer erst bis spätestens 2014 diese Schulung absolviert haben. So lange können wirtschaftlich denkende Unternehmer nicht warten. Ein Weg aus der Kostenfalle Kraftstoffverbrauch könnte das EcoDrive Training von DAF sein. Nicht nur, dass die Voraussetzungen für die gesetzliche Fahrerweiterbildung erfüllt werden, Fahrer bekommen schon heute ein Gefühl für ihren Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit eines Fahrzeugs.

Fazit: Kosten weitergeben

Viele Transporteure zeigen Kreativität und Mut, um der Kostenfalle zu entkommen. Doch letztendlich ist es unvermeidbar geworden, die steigenden Kosten an die Verloader weiterzugeben. Auch hier empfiehlt der BGL dringend, das Gespräch mit dem Verloader zu suchen, um einen Ausgleich der neuerlichen Belastungen zu erreichen.

**DAF EcoDrive Training:
Gut geschulte Fahrer machen sich schnell bezahlt**

43 % der Fahrzeugkosten kann der Fahrer beeinflussen.



Kostenersparnisse:
■ Kraftstoff
■ Reifen
■ Reparatur und Wartung

Tipps und Termine

Messen/Ausstellungen

16.–21.09.2008, Frankfurt
Automechanika
www.automechanika.messe-frankfurt.com

23.–26.09.2008, Berlin
Inno Trans, Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
www.innotrans.de

25.09.–02.10.2008, Hannover
IAA Nutzfahrzeuge
www.iaa.de

28.09.–01.10.2008, Düsseldorf
Intercool
www.intercool.de

Seminare/Fachtagungen

16.09.2008, Basel
2. St. Galler Logistikdienstleistungskongress
Internet: www.logistik.unisg.ch

30.09.–02.10.2008, Wiesbaden
Deutscher Versandhandelskongress
www.versandhandel.de



Profil *Für den Aufbau bestens gerüstet*

Zwar dominiert, besonders im Güterfernverkehr, immer mehr der Sattelzug das Straßenbild, dennoch sind Solo-LKW und Gliederzügen mit unterschiedlichsten Aufbauten für individuelle Anwendungen kaum Grenzen gesetzt. DAF Trucks bietet eine breite Palette von Fahrgestellvarianten, die – vom Kühltransport bis zum Baugewerbe – ein umfassendes Spektrum von Aufbauten für diverse Einsatzmöglichkeiten abdecken. Folgende Fahrgestellvarianten bietet DAF standardmäßig an:

LKW - Fahrgestelle	LF45	LF55	CF65	CF75	CF85	XF105	Einsatzbereich:	Eigenschaften:
FA 4 x 2	•	•	•	•	•	•	Fern- oder Verteilerverkehr, Volumentransport, Tankfahrzeug, Kommunalfahrzeug, Absetzsysteme etc.	Normaler Straßentransport, niedriges Eigengewicht, hohe Nutzlast bis zu 18 t
FAG 6 x 2				•	•		Müllfahrzeug (Beladung von hinten), Milchsammelfahrzeug, Absetzsysteme	Wendigkeit, verhindert Überlastung der Antriebsachse, gelenkte und liftbare Vorlaufachse
FAN 6 x 2		•		•	•	•	Fern- und Verteilerverkehr mit Fest- oder Wechselaufbau (z. B. Getränke-Transportlogistik), Abrollsysteme	Wendigkeit durch gelenkte, liftbare Nachlaufachse, geringe Bodenbelastung, hohe Nutzlast
FAR 6 x 2				•	•	•	Fern- oder Verteilerverkehr, Mülltransporte (Beladung von hinten oder seitlich), Tankfahrzeug, Schüttgut, Abrollsysteme, Wechselsysteme (BDF)	Normaler Straßentransport, hohe Nutzlast, inkl. liftbarer Nachlaufachse (einfach bereift)
FAS 6 x 2				•	•	•	Container, Baumaterialien, Abrollsysteme, Lebendviehtransporte	Höhere Hinterachslasten, hohe Querstabilität, liftbare Nachlaufachse (doppelt bereift)
FAT 6 x 4				•	•	•	Kipper, Betonmischer, Absetz-/Abrollsysteme, Roll-on/Roll-off-Container	Geländegängigkeit, hohe technische Nutzlast, doppelt angetriebene Tandemachse (21 oder 26 t)
FAD 8 x 4					•	•	Kipper, Betonmischer und -pumpen, Roll-on/Roll-off-Container	Geländegängigkeit, hohe technische Nutzlast; breite, doppelt gelenkte Vorderachse mit Lastausgleich
FAC 8 x 2					•		Schwere Baumaterialien, 20-Fuß-Container, Absetzkipper	LKW mit höchster Nutzlast, hohe Hinterachslasten, liftbare Nachlaufachse (doppelt bereift), doppelt gelenkte Vorderachse mit Lastausgleich
FAX 8 x 2					•		Baumaterialien, Spezialanwendungen (z. B. Spül- und Sauganwendungsm)	Höchste Nutzlast, Wendigkeit, gelenkte Nachlaufachse, breite, doppelt gelenkte Vorderachse mit Lastausgleich, liftbar

Über diese Achskonfigurationen hinaus sind weitere Individuallösungen möglich.



TruckTime-Service:
Wenn Sie mehr über die Fahrgestell-
Varianten von DAF erfahren möchten,
sprechen Sie einfach mit Ihrem
DAF-Vertriebspartner – er berät Sie gerne.

Thema im Fokus

Innovationsprogramm für emissionsarme LKW: Förderung für EEV-Fahrzeuge geht weiter

Um die Last der LKW-Maut abzufedern, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Förderprogramm für emissionsarme LKW ins Leben gerufen – bekannt auch unter dem Namen: Innovationsprogramm.

Der Begriff ist zwar in aller Munde, doch welche Fördermaßnahmen im Einzelnen dahinterstecken und wer davon profitiert, ist längst nicht jedermann bekannt. Deshalb hat die TruckTime-Redaktion genauer nachgehakt. Beantragung und Kreditvergabe erfolgen immer über die eigene Hausbank. Diese leitet den Antrag weiter an die KfW Förderbank. Gefördert wird der Kauf oder das Leasen von Nutzfahrzeugen über 12 t. Alle Förderanträge für Euro 5-Fahrzeuge, die bis zum 30.06.2008 eingereicht wurden, erhalten bis zum 30. Juni 2009 eine garantierte Förderung. **Ausnahme: EEV-Trucks werden auch nach dem Stichtag weiter gefördert, solange noch Mittel vorhanden sind.** Der geldwerte Vorteil im Vergleich zu einer Standardfinanzierung beträgt mindestens 2.550,- Euro. Für kleine und mittlere Unternehmen gewährt der Staat weitere Aufschläge. So beträgt die maximale

- Förderung im Einzelfall bis zu 4.250,- Euro pro Fahrzeug. Zwei Optionen bietet die Förderung emissionsarmer Nutzfahrzeuge:
- einen langfristigen, zinsgünstigen Förderkredit (zwischen 5 und 8 Jahren)
 - einen einmaligen Zuschuss zur Leasing- oder Kreditsumme

Dabei besteht die Möglichkeit, eine tilgungsfreie Anlaufzeit (bis zu 2 Jahre) zu nutzen. In dieser Zeit wird zwar das Darlehen verzinst, aber noch nicht getilgt. Vorteil: Es schont die Liquidität des Unternehmers und gibt ihm einen finanziellen Spielraum in der Anlaufphase. Ebenso kann der Kredit vorzeitig zurückgezahlt, oder mit anderen Förderprogrammen des Bundes kombiniert werden.



TruckTime-Service:
Sie möchten am Innovationsprogramm teilnehmen? Beantragen Sie einfach das Förderprogramm des BMVBS bei Ihrer Hausbank. Ihr Berater hilft Ihnen gerne weiter. Vorabinfos gibt es auch im Netz unter: www.kfw-foerderbank.de



Portrait

Bad Dürrheimer Mineralbrunnen: Starker Durstlöscher

Der Getränkehersteller Bad Dürrheimer produziert und vertreibt im Südwesten Deutschlands erfolgreich Mineralwasser und mehr. Als Markenbrunnen setzt das Unternehmen auf ein ausgeklügeltes Logistikkonzept, bei dem jetzt auch fünf DAF-LKW eine wichtige Rolle spielen.

Wer in Baden-Württemberg zum Mineralwasser greift, landet fast zwangsläufig bei einem Produkt der Bad Dürrheimer Mineralbrunnen GmbH. Mit ihren beiden Marken „Bad Dürrheimer“ und „Wittmannsthaler“ hat sich das Unternehmen seit Ende der 50er-Jahre an die Spitze der über 40 Mineralbrunnen in der Region gesetzt.

In Deutschland rangiert der Hersteller von Mineralwasser, Heilwasser und alkoholfreien Erfrischungsgetränken auf Rang 20 von insgesamt 230 Mineralbrunnen. 31 Millionen Euro Umsatz erwirtschaften die rund 160 Mitarbeiter am einzigen Standort Bad Dürrheim jährlich mit ihrer breiten Getränkepalette. Neben den verschiedenen Mineralwässern von still bis sprudelnd zählen auch Diät- und Wellness-Getränke sowie ganz neu ins Programm aufgenommene Bio-Erfrischungsgetränke dazu.



Ulrich Lössl (re.) und Prokurist Bernhard Wolf.

„Als Vollsortimenter füllen wir rund 140 Millionen Flaschen im Jahr ab und bringen sie unter die Leute“, sagt Ulrich Lössl, Geschäftsführer von Bad Dürrheimer Mineralbrunnen, mit Stolz. Für einen reibungslosen Absatz hat der rührige Allgäuer sein Transportkonzept auf den Prüfstein gestellt. Seitdem hat sich die Zwei-Marken-Strategie auch im Fuhrpark durchgesetzt. Der besteht aus insgesamt 15 LKW mit Zentralachsanhänger. Ein Drittel der Getränkezüge basiert jetzt auf dem dreiachsigen DAF XF105-Fahrgestell. Die 460 PS starken Gliederzüge verfügen über moderne Spezialaufbauten für die Getränkelogistik.

Ihre Be- und Entladung erfolgt seitlich mit Hilfe eines Mitnahmestaplers. Die Fahrer von Bad Dürrheimer beliefern Getränkeshändler, Lebensmittelmärkte und Brauereien in ganz Baden-Württemberg und darüber hinaus. Bei bis zu zehn Stopps täglich legen sie im Jahr gut 60.000 Kilometer zurück. Zusätzlich bedient sich der Getränkehersteller Fremdspektionen, um Spitzenzeiten zu überbrücken.



Der Mitnahmestapler am Heck sorgt für mehr Flexibilität.

„Wir verlangen viel von unseren Profis am Lenkrad. Deshalb bieten wir ihnen aber auch viel“, begründet Ulrich Lössl die umfangreichen Sonderausstattungen der neuen DAF. Hervor sticht besonders das DAF Telematics System mit integrierter Navigation. Es begeisterte Manager wie Fahrer gleichermaßen, sodass auch alle anderen LKW der zweiten Marke flugs mit diesem Flottenmanagementsystem ausgerüstet wurden.

Den Service der in Wittmannsthaler-Design lackierten LKW-Züge stellt der DAF-Vertragspartner Riess Truck im nahe gelegenen Rottweil-Zimmern sicher. Um keine bösen Überraschungen zu erleben und mit festen Betriebskosten kalkulieren zu können, entschied sich Firmenchef Lössl für Multi-Support-Verträge von DAF, die sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten inklusive der Materialien abdecken. „Damit gehen wir auf Nummer sicher und können unseren Kunden immer eine optimale Lieferfähigkeit garantieren“, bringt Lössl die Entscheidung auf den Punkt.



Der neue DAF-Getränkezug mit Orten-Spezialaufbau ist schnell be- und entladen.



Fahrern den Rücken gestärkt

Ergonomie auf dem Fahrersitz

Von wegen angenehmes Arbeiten: Wer glaubt, Fernfahrer sitzen gerne acht Stunden hinterm Lenkrad, ohne sich groß bewegen zu müssen, dem sei eine längere Mitfahrt empfohlen. Einen 40-Tonner durch den Straßenverkehr zu lenken ist oft genug Schwerarbeit. Neben der vollen Konzentration auf Fahrbahn und Verkehr muss sich ein Berufskraftfahrer mit einem sehr eingeschränkten Bewegungsradius und einer extrem einseitigen Sitzhaltung abfinden.

Schon alleine aus diesem Grund verdient jeder Fernfahrer in puncto Ergonomie den besten Arbeitsplatz, der für Geld zu haben ist. Das bringt uns schnell zum Unternehmen Isringhausen, das in der LKW-Branche für höchsten Sitzkomfort und orthopädisch optimierte Ergonomie steht. Der Sitz- und Federhersteller aus dem ostwestfälischen Lemgo gehört zu den führenden Sitzherstellern und beliefert nahezu alle namhaften Nutzfahrzeughersteller. Unter der Eigenmarke ISRI vertreibt das Unternehmen ergonomisch optimierte Fahrer- und Beifahrersitze in der Erstausrüstung neuer Fahrzeuge, aber auch als Nachrüstsätze. Auch DAF verbaut in allen Baureihen ISRI-Sitze für den optimalen Sitzkomfort. Wichtige Kriterien, die man von modernen LKW-Sitzen erwarten kann, sind:

- Einstellbarkeit der Rückenlehne
- Einstellbarkeit der Sitzhöhe
- Verstellbarkeit der Sitzneigung
- Anpassung der Sitzdämpfung
- Anpassung des Schulterbereichs
- Einstellbarkeit der Sitztiefe
- Anpassung der Rückenlehnenkontur
- Aktivierung der Horizontalfederung

Rücken-Tipps für den (Fahrer)-Alltag

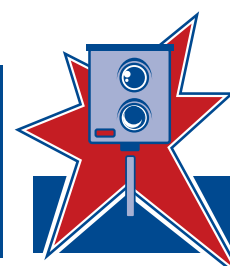
- Fahrersitz richtig auf die Körpermaße einstellen (Belastungsarme Sitzhaltung mit Universal-Sitzschablone vom BGF prüfen).
- Armstützen am Fahrersitz nutzen. Sie entlasten die Schulter-Nacken-Muskulatur.
- Sitzposition während der Fahrt im LKW öfter verändern.
- Die Rückenlehne muss so geneigt sein, dass das Lenkrad mit leicht angewinkelten Armen erreicht werden kann.
- Gelegentlich Schultern anheben und wieder lockern oder nach hinten kreisen lassen.
- In Fahrpause einige Schritte laufen und den ganzen Körper bewegen.
- Bücken und Heben immer mit gerader Wirbelsäule aus den Knien heraus.
- Nichts mit gebeugtem sondern immer mit geradem Rücken tragen.
- Alle Lasten möglichst körpfernah tragen.
- Schwere Lasten auf beide Arme gleichmäßig verteilen



Die gesetzlichen Auflagen werden bei der Sitzgestaltung ebenso strikt beachtet wie höchste Anforderungen hinsichtlich Ergonomie, Komfort und Styling.



Das komplizierte Innenleben garantiert ein Maximum an Ergonomie.



Blitzlichter

Fahrerassistenzsysteme sollen Pflicht werden

Das EU-Papier zur allgemeinen Sicherheit von Kraftfahrzeugen spricht eine klare Sprache: Um die Anzahl der Verkehrstoten so gering wie möglich zu halten, sollte die Ausstattung von Kraftfahrzeugen mit bestimmten Fahrerassistenz-Systemen vorgeschrieben werden. Verkehrsexperten nennen sogar konkrete Zahlen: Bis zu 2.500 Menschenleben könnten jährlich in der EU gerettet werden, wenn LKW nicht nur ESP, sondern auch ein vorausschauendes Notbremssystem und einen Spurhalteassistenten an Bord hätten. Geht es nach der EU-Kommission, soll das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) als Erstes 2012 in allen neuen PKW- und Nutzfahrzeugmodellen zur Standardausstattung gehören, ab 2014 dann in allen Neufahrzeugen. Sogenannte vorausschauende Notbremssysteme, die den Fahrer bei zu dichtem Auffahren warnen und im Notfall das Fahrzeug selbstständig abbremsen, sollen 2013 Pflicht in allen neu zugelassenen LKW werden.

Bußgelderhöhung 2009: Raser und Drängler im Visier

Verkehrsminister Tiefensee erhofft sich einen Abschreckungseffekt durch höhere Strafen vor allem für Raser und Drängler. Damit will er vor allem die Unfall-Hauptursachen auf deutschen Straßen bekämpfen. So sind es vor allem Bußgelder für zu dichtes Auffahren, Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und des zulässigen Gesamtgewichtes, die empfindlich angehoben werden. Beispielsweise wird das Nichteinhalten des Mindestabstandes bei LKW mit 80 Euro – statt wie bisher 50 Euro – geahndet. Insgesamt verdoppeln sich die Bußgeldobergrenzen: Bei Alkoholverstößen von 1.500 Euro auf 3.000 Euro und für andere Verkehrsordnungswidrigkeiten von 1.000 Euro auf 2.000 Euro. Der neue Bußgeldkatalog soll ab 2009 in Kraft treten.

Ladungssicherung: Auf die raue Tour.

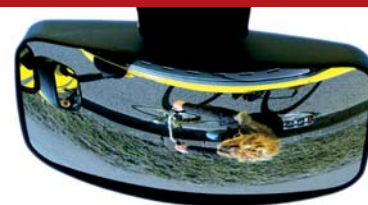
Eine badische Spedition für Papier machte aus ihrer Not eine Tugend: Lange Standzeiten für die Transportsicherung von Papier-Paletten standen im ungünstigen Verhältnis zu relativ kurzen Fahrten ins Lager. Die Spedition suchte eine Lösung, um den Ladevorgang effizienter zu gestalten. Deshalb entwickelte sie mit Hilfe des Klebe- und Dichtstoff-Experten E. Keller einen speziell beschichteten Trailerboden. Dabei werden die üblichen Siebdruckpaletten des Trailerbodens mit einem flüssigen Harz beschichtet, das als Trägerschicht dient. Darin eingebettet wird eine mineralische Körnung, die wiederum gegen den Abrieb nochmals geschützt wird. Die so entstandene ca. drei Millimeter starke Schicht ist vergleichbar mit einer Lage Schmirgelpapier und ersetzt somit alle Arten von Antirutschmatten. Am Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) wurden bereits zwei Testreihen durchgeführt, die der Beschichtung optimale Gleitreibwerte attestierten.

Weitere Infos zur Transportsicherung durch raue Trailerböden:
Firma E. Keller Kleb- und Dichtstoffe,
Tel.: 02653-590126, Fax: 02653-590127



Aufgeschnappt!

Toter Winkel ade!



„Spieglein, Spieglein an der Wand...“ – so beginnt das bekannte Schneewittchen-Zitat. Doch aktuell ist nicht die Schönste im ganzen Land gefragt, sondern das beste Sichtfeld im LKW.

Dazu gibt es die neue europäische Spiegelverordnung, die im April nächsten Jahres in Kraft tritt und allen LKW ab 3,5 t jeweils modifizierte Weitwinkel- und Bordsteinspiegel vorschreibt. Absicht der neuen Verordnung ist es, die Zahl der Unfälle zu verringern, die durch Abbiegen oder Fahrspurwechsel verursacht werden. Um lange Standzeiten und Engpässe bei der Umrüstung zum Stichtag zu vermeiden, sollten alle Fuhrparks bereits bei den nächsten Inspektionsterminen einen Spiegelaustausch einplanen. Doch vor dem Wechsel gilt es noch einige Details zu beachten: So ist es z. B. möglich, bei bestimmten

Modellen von DAF XF und CF nur das Glas des Weitwinkelspiegels auszutauschen. Die Optimallösung in Form eines kompletten Nachrüstsatzes besteht aus einem kompletten Spiegelarm, wie ihn auch die aktuellen DAF-Baureihen besitzen, und einem Videoüberwachungssystem für den Raum unmittelbar vor und neben der Fahrerkabine. Hierbei sind alle aktuellen und kommenden EU-Auflagen erfüllt. Darüber hinaus muss auch der Fahrer keine Kompromisse in Sachen Ergonomie, Ausstattung und Komfort hinnehmen.

Spiegel-Check per Internet: www.checkyourmirror.com

Das Teile-Programm TRP (Truck Related Parts) hält auch Spiegel-Nachrüstsätze für andere Marken bereit. So können Sie bequem Ihren gemischten Fuhrpark auf den neuesten Stand der Sicherheitstechnik bringen. Besuchen Sie dafür die Webseiten www.checkyourmirror.com. Dort finden Sie:

- Eine komplette Liste der DAF-Fahrgestellnummern, aus der hervorgeht, ob ein neuer Spiegel für Ihr Fahrzeug erforderlich ist.
- Eine Übersicht über die verschiedenen Möglichkeiten, wie die gesetzliche Regelung erfüllt werden kann.
- Eine aktuelle Übersicht über das Angebot für alle anderen Marken.
- Infos zu den neuen EU-Regelungen.
- Einen Radiusmesser als Download.



62. IAA: Auf Rekordkurs

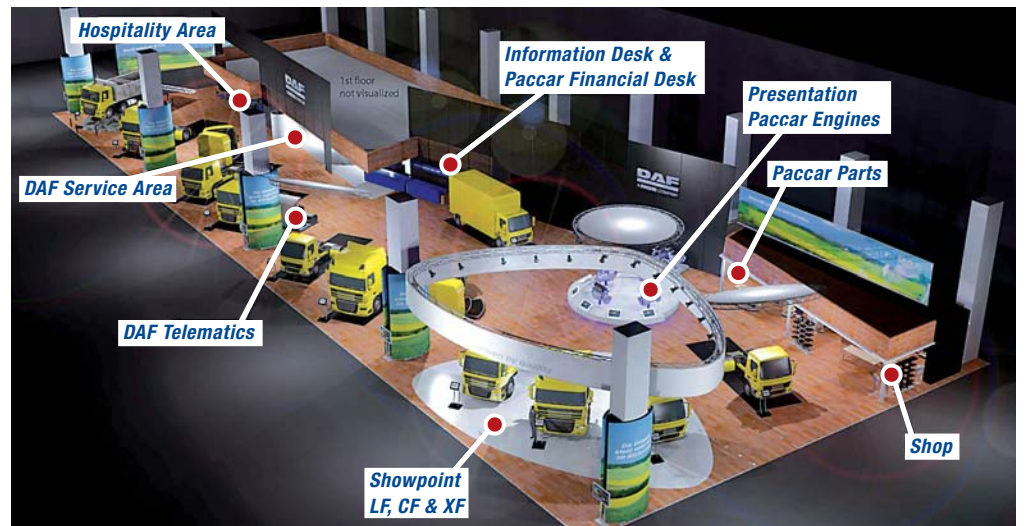
IAA Nutzfahrzeuge in Hannover: Für alle unterwegs

Es scheint einmal mehr eine Rekord-IAA zu werden: Auf der 62. Internationalen Automobil-Ausstellung Nutzfahrzeuge werden sich vom 25. September bis 2. Oktober so viele Aussteller präsentieren wie nie zuvor.

Auch DAF ist dabei, alle Rekorde zu brechen. Als erfolgreichste Importmarke auf dem deutschen Markt steht der Messeauftritt des niederländischen Herstellers ganz unter dem Motto: „Zukunftsweisende Fahrzeugtechnik“. Mit den Fokusthemen umweltfreundliche EEV-Technologie, Hybridantrieb, Fahrerassistenzsysteme und EcoDrive hat DAF Trucks den Nerv der Branche getroffen. Aber auch die Services und Mehrwert-

dienste für den Kunden nehmen einen breiten Raum in der Messepräsentation ein.

Um Besuchern praxisnah die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der DAF-Baureihen näherzubringen, werden neben den Standardfahrzeugen vor allem zahlreiche Branchenlösungen in verschiedenen Achskonfigurationen präsentiert. Das interessierte Fachpublikum kann sich auf dem 3.000 Quadratmeter großen DAF-Stand in der Halle 17 durch das DAF-Standpersonal umfassend über die vielfältigen Möglichkeiten informieren lassen. Viele DAF-Partner sind vor Ort, um bei konkreten Fragen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.



Sie finden den DAF-Stand in:
**Halle 17
Stand B 20**

Publikumstage:
Donnerstag, 25. September –
Donnerstag, 02. Oktober 2008
täglich von 9.00 bis 18.00 Uhr
Hannover, Messegelände



Inside ↓

Neue Service-Dimension

Die Riess-Gruppe im südlichen Baden-Württemberg ist ein mittelständisches Familienunternehmen, das auf über 70 Jahre Erfahrungen im Vertrieb und Service von Nutzfahrzeugen bauen kann. In vierter Generation führt Dr. Steffen Riess die Autohaus Riess GmbH (Marke Mercedes-Benz) und die Riess Truck GmbH (Marke DAF) an insgesamt sechs Standorten zwischen Stuttgart und Bodensee, Schwarzwald und Schwäbische Alb. Seit gut einem Jahr gehört das Unternehmen zum Vertriebs- und Servicenetz von DAF Trucks und beschreitet mit dem Riess Truck Competence Center in Zimmern an der A81 neue Wege im LKW-Geschäft. Welche Strategie Geschäftsführer Riess damit verfolgt, erklärt er gemeinsam mit Center-Leiter Johannes Schöller.



Dr. Steffen Riess (re.) und Center-Leiter Johannes Schöller.

Seit Jahren sind Sie mit dem Vertrieb einer Marke erfolgreich. Warum haben Sie sich DAF als zweites Standbein ins Boot geholt?

Riess: Für ein modernes LKW-Kompetenzzentrum von unserem Format ist eine Marke allein zu wenig. Um so etwas rentabel betreiben zu können, musste ein zweites Fabrikat her. DAF als stärkste Importmarke schien mir die ideale Ergänzung zum heimischen Marktführer. Die holländischen Fahrzeuge können auf ganzer Linie überzeugen und sprechen sowohl Fahrer wie Unternehmer gleichermaßen an.

Zwei Marken unter einem Dach – stieß das nicht auf Widerstand bei den beiden Herstellern?

Riess: In der Tat hatten beide Organisationen die Befürchtung, zugunsten des jeweils anderen benachteiligt zu werden. Aber wir sind sehr

professionell vorgegangen und konnten alle Sorgen aus dem Weg räumen. Eigens für die Marke DAF wurde eine zweite Service- und Vertriebsgesellschaft, die Riess Truck GmbH, gegründet. Beide Vertriebsteams arbeiten seit jeher komplett getrennt und stehen untereinander im knallharten Wettbewerb.

Welche Ziele haben Sie Ihren Verkäufern gesteckt?

Riess: 2007 hat die Riess-Gruppe knapp 300 Fahrzeuge über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht vermarktet, davon schon immerhin rund 90 DAF. In zwei bis drei Jahren wollen wir den DAF-Marktanteil in der Region auf satte 20 % bringen.

Wie glauben Sie, dieses ambitionierte Ziel von 20 % Marktanteil mit DAF in so kurzer Zeit erreichen zu können?

Riess: Voraussetzung dafür ist ein gutes Produkt, das Begeisterung hervorruft und Freude macht. Das haben wir mit der neuen DAF-Modellpalette. Ein weiterer wichtiger Garant ist unser junges, engagiertes und gut ausgebildetes Team. Derzeit vermarkten drei Verkäufer die niederländischen Produkte. Insgesamt kümmern sich zehn Mitarbeiter im Truck Competence Center um die DAF-Kunden und bieten höchste Servicequalität. Das schafft Vertrauen und Kundenzufriedenheit. Und zufriedene Kunden kommen wieder.

Was unterscheidet das Riess Truck Competence Center von einem herkömmlichen LKW-Stützpunkt?

Schöller: Mit dem Truck Competence Center haben wir die Messlatte in der Region noch einmal höher gelegt. Hier können wir mehr als nur den Standard. Neben den vielen Standarddienstleistungen eines LKW-Stützpunktes wie Beratung, Verkauf, Finanzierung und Service haben wir zusätzliche Partner gewonnen, die unsere Kernkompetenz sinnvoll ergänzen. So finden Kunden unter unserem Dach auch einen Reifenservice, Abschleppdienst und LKW-Vermieter. Ein Novum im Südwesten Deutschlands

ist unser LKW-Leistungsprüfstand. Damit können wir Leistungs- und Verbrauchsmessungen vornehmen und notfalls gezielt ins Motormanagement eingreifen, um die Motoren optimal einzustellen und auf Sparsamkeit zu trimmen. 2–3 % Kraftstoffeinsparungen sind dadurch fast immer drin. Im extremsten Fall haben wir für einen Holztransporteur den Verbrauch auch schon einmal um zehn Liter auf 100 Kilometer senken können.

Was haben Sie in petto, wenn am Anhänger oder Aufbau der Kunden etwas nicht stimmt?

Schöller: Natürlich kennen wir uns auch mit Anhängern, Aufliegern und Aufbauten aus. Wir übernehmen Karosseriearbeiten und führen Unfallinstandsetzungen aus. Darüber hinaus kümmern wir uns um Kühlaggregate, Klima-, Hydraulik- und Luftdruckanlagen. Auch Fahrzeugbeschriftungen bieten wir an.

Was machen Sie anders als andere Händlerbetriebe?

Riess: Das Rad können auch wir nicht neu erfinden. Dennoch glaube ich nicht, dass viele einen eigenen Außendienstmitarbeiter für den aktiven Teileverkauf einsetzen oder

eine Vollzeitkraft für das Telefonmarketing beschäftigen. Hier haben wir eine Frau vom Fach verpflichtet, die mit sympathischer Stimme, viel Charme und großer Professionalität täglich etwa 20 brauchbare Kontakte von interessierten Kunden verifiziert und die Kundendatenbank up to date hält. In unserem großen Einzugsgebiet von ca. 150 Kilometer Umkreis mit vielen kleinen Mittelständlern und wenig großen Flotten haben wir sonst kaum eine Chance.

Der LKW-Fahrer entscheidet häufig mit, welches Fabrikat ins Unternehmen kommt. Was bietet Ihr Stützpunkt für diese Klientel?

Schöller: Die Fahrer finden bei uns immer reichlich Parkplätze – auch zum Übernachten. Für die schnelle Fehleranalyse steht ihnen eine spezielle Prüfstraße bereit. Die Wartezeit können sie in unserer Trucker-Lounge im Empfangsgebäude überbrücken. Hier stehen Getränkeautomaten, Fernsehgerät, Spielautomaten und Trucker-Shop zum Zeitvertreib bereit. Auch an einer Dusche fehlt es nicht. **Riess:** All das gehört nach unserer Auffassung ebenfalls zu einem professionellen Truck Competence Center.

