

TruckTime Powered by DAF

AUSGABE 03 2007



Interview



Masse trifft Klasse

Bei der Familie Neuenhaus aus dem Bergischen Land zählt jeder Raummeter. Mit Volumentransporten sind sie zu einem der erfolgreichsten Mittelständler der Region herangereift. Alfred Neuenhaus junior über den Erfolgsfaktor „Volumen“.

| Seite 2 |

Transportaufgabe: Umweltschutz

Wer von moderner Fahrzeugtechnik spricht, kommt nicht um die Frage herum: Was tut die Transportbranche für die Umwelt? TruckTime hat nachgehakt.

Es geht um nicht weniger als den Megatrend der vergangenen Jahre: Umweltschutz – oder um es globaler auszudrücken: Nachhaltigkeit. Was mit den Bioprodukten im Supermarktregal begann, hat nun auch das Transportgewerbe und die Nutzfahrzeugbranche eingeholt. Alle Zeichen stehen auf schonenden Umgang mit Ressourcen. Selbst die alte Formel, dass Umweltschutz sich nicht rechnet, scheint durch eine internationale Studie des Fraunhofer Institutes für den internationalen Verband für den Straßengütertransport (IRU) widerlegt. Jens Hügel, der das Thema Nachhaltigkeit bei der IRU verantwortet, über das Projekt: „Wenn Unternehmen wirklich bereit sind, Ressourcen im Management und finanzielle Mittel in solche Initiativen zu investieren, dann ist Nachhaltigkeit kein Widerspruch zu profitorientiertem Wirtschaften.“ Die Studie zeigt an realen Fallbeispielen, wie Nachhaltigkeit im Transportgewerbe praktisch umgesetzt und in den Transportalltag integriert werden kann. Die größten Erfolge in der Sache haben die 16 Beispielunternehmen vor allem in folgenden Bereichen erzielt:

- ✓ Verringerung von Leerfahrten
- ✓ Einsatz umweltfreundlicher Nutzfahrzeugtechnik
- ✓ Fahrerschulungen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs
- ✓ Nachrüstung von Rußpartikelfiltern bzw. gezielte Bestandserneuerung von Fahrzeugen

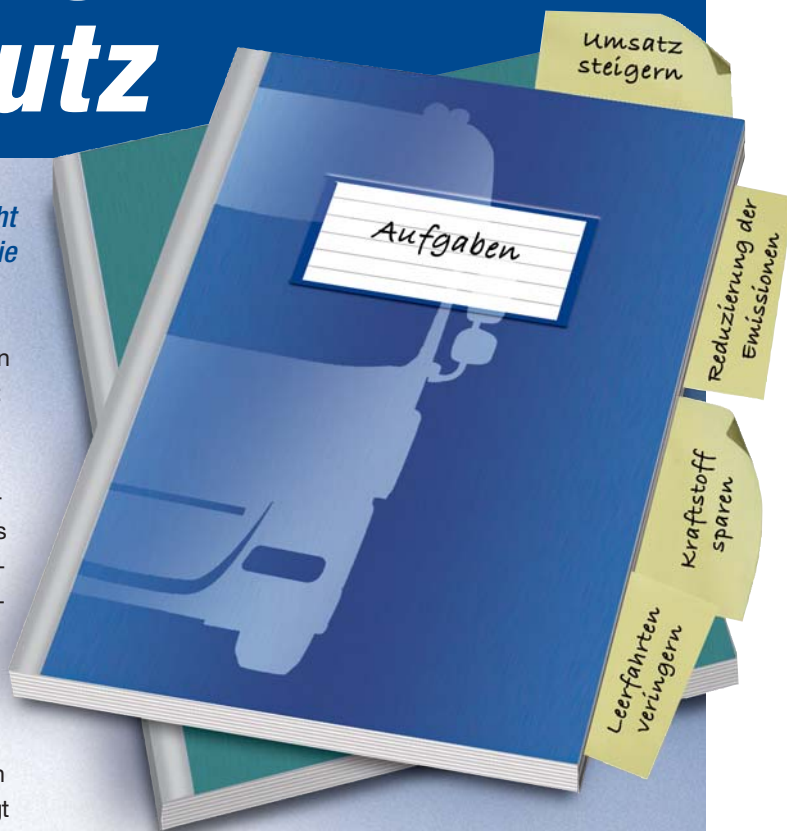
Nachhaltigkeit zahlt sich aus

Bereits kleine Umstellungen im Logistikmanagement und eine effiziente Schulung des Fahrpersonals können Wunder wirken und helfen, Geld und Ressourcen zu sparen. Spezielle Schulungen, wie zum Beispiel die EcoDrive Fahrerschulungen, die DAF in Deutschland und den Niederlanden anbietet, zeigen, dass dem Fahrer dabei eine wichtige Rolle zukommt. So lässt sich durch bewusstes, kraftstoffsparendes Fahren im grünen Drehzahlbereich fast immer eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs um 3 bis 5 Prozent erreichen. Neben der verbrauchsarmen Fahrweise ist eine gezielte Bestandserneuerung ein ebenso sinnvoller Beitrag: Dank der neuen Fernverkehrs-LKW mit Euro 5-Motor lässt sich per Mautrabatt pro gefahrenem Kilometer zusätzlich bares Geld sparen.

High-Tech für die Umwelt

In kaum einem Bereich wurde der Fortschritt so vorangetrieben wie in der Fahrzeugindustrie. Von dieser Tatsache profitiert nicht nur der Kunde: Ein eindrucksvolles Beispiel zeigt die Reduzierung der Geräuschemissionen seit 1980. So sind heute sechs moderne Pkw nötig, um einen Schallpegel von einem einzigen Fahrzeug aus dem Jahr 1980 zu erreichen. Beim LKW müssen sogar 13 Fahrzeuge ran, um den Lärm eines einzigen LKW aus dem Jahr 1980 zu überbieten. Die Erfolge bei der Schadstoffreduzierung sind nicht minder beeindruckend: Die seit 2005 in Kraft getretene Euro 4-Norm erreicht eine Senkung der Schadstoffemissionen bei Nutzfahrzeugen um satte 95 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990. Noch sauberere Euro 5-Motoren

unterbieten die Stickoxidemissionen der Euro 4-Norm abermals um 40 Prozent. Dank SCR-Technologie mit AdBlue-Zusatz schließt sich spritsparendes Fahren und Nachhaltigkeit nicht aus. Doch obwohl Euro 5 erst 2009 verbindlich in Kraft tritt, ist bei den Nutzfahrzeugherstellern bereits der Startschuss für alternative, noch umweltschonendere Technologien gefallen. So gehen die DAF-Baureihen ab 2008 als EEV-Varianten in Serie (siehe auch Seite 4) und schlagen in puncto Emission selbst die strenge Euro 5-Norm. Die EEV-Motoren erreichen eine Reduzierung von Rußpartikeln auf einen Wert von unter 0,015 g/kWh, bei dem man bis vor kurzem davon ausging, dass er nur von Gasmotoren erreicht werden kann. Schon lange keine Zukunftsmusik mehr ist auch der hybridbetriebene LKW. Auf der diesjährigen RAI stellte DAF den Prototyp eines LF45 mit Diesel- und Elektroantrieb vor. Mittelfristiges Ziel ist es, eine signifikante Verbesserung der Kraftstoffeffizienz und damit eine Senkung der CO₂-Emission zu erreichen. Die ersten Prototypen werden in diesem Winter im Rahmen umfangreicher Feldtests bei Kunden eingesetzt. Klar ist, dass sowohl in der Entwicklung von zukunftsorientierten Fahrzeugkonzepten als auch im Alltag der Transportunternehmer der Umweltschutz eine zentrale Rolle spielen wird. Doch die wahre Herausforderung wird in der Balance zwischen nachhaltigem Wirtschaften und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit liegen. Alle Beteiligten sind in den nächsten Jahren aufgefordert, aktiv die Zukunft der Transportbranche mit veränderten Vorzeichen mitzugestalten.



Tipps und Termine

Messen/Ausstellungen

19.–21.02.2008, Stuttgart
LogiMat 2008
Info: Euroexpo Messe- und Kongress-GmbH, München
Tel.: 089/323 91-249
www.euroexpo.de

Seminare/Fachtagungen

15.01.2008, Stuttgart
"Fahrer finden – Firma sichern"
Symposium: Wie Sie dauerhaft zu qualifiziertem Personal kommen
Info: Verband Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg und trans aktuell
Tel. 06 21/83 36 50
Fax 06 21/8 33 65 20

Seminare/Fachtagungen

24.01.2008, Neckarsulm
6. Branchenforum Automobil-Logistik
Info: BVL Bundesvereinigung Logistik, Bremen
Tel.: 04 21/17 38 40
Fax: 04 21/16 78 00
bvl@bvl.de
www.bvl.de

25.02.2008, Essen
Seminar: Ladungssicherung auf Kraftfahrzeugen
Info: IHK Essen
Thorsten Jessen
Tel.: 02 01/18 92-2 33
Fax: 02 01/18 92-3 35
www.essen.ihk24.de

REDUZIERUNG DER GERÄUSCHEMISSIONEN SEIT 1980



Heute sind 13 LKW nötig, um den Schallpegel eines einzigen LKW aus 1980 zu erreichen.



Profil

Für alle Fälle: ITS

ITS – der International Truck Service von DAF – galt Anfang der 70er Jahre noch als absolute Neuheit in der Branche. Heute, 35 Jahre später, bietet zwar jeder Nutzfahrzeughersteller solch einen Service, doch keiner hat so viel Erfahrung darin, Fahrer und ihre LKW wieder flott zu machen, wie die Pannenhilfe ITS von DAF.

Es geschah im Jahre 1972, als im Zuge des Wachstums des europäischen Wirtschaftsraumes der Straßentransport rasant zunahm: Eine Begleiterscheinung des höheren Verkehrsaufkommens waren die steigenden Zahlen von Unfällen und Pannen. Eine Lösung musste her, denn es galt, die liegen gebliebenen DAF-Fahrzeuge schnell wieder auf die Straße zu bringen. Nach einer kurzen Erprobungsphase entschied man im DAF-Mutterhaus im niederländischen Eindhoven, einen professionellen Pannenservice einzurichten, der im Fall der Fälle schnell und effizient Hilfe garantieren könnte. Wenig später wurde ITS – die erste internationale Pannenhilfe für LKW – aus der Taufe gehoben. Heute bietet die moderne Einsatzzentrale unter +31 40 214 30 00 telefonische Soforthilfe für Pannenfahrzeuge. Jeder der ITS-Mitarbeiter in der DAF-Zentrale spricht mindestens vier Sprachen und versucht, so schnell wie möglich professionelle Hilfe zu organisieren. Dabei spielt es keine Rolle, ob nur das Fahrzeug oder der Aufbau in Mitleidenschaft gezogen wurde. Selbst der Fahrer wird im Ernstfall mit notärztlicher Hilfe versorgt.

Die Zukunft per Knopfdruck

Ganz gleich, aus welchem der 41 ITS-Länder der Notruf kommt – er setzt immer dieselben Räder in Bewegung: Der Mitarbeiter nimmt sofort Kontakt mit einem der ca. 1.000 Händler- bzw. Servicestützpunkte in der Nähe des Pannenfahrzeugs auf. Dann wird der DAF-Vertragspartner benachrichtigt, der normalerweise das Fahrzeug betreut. Damit sichert dieser die notwendige Zahlungsgarantie. ITS informiert auch die Firma des Fahrers und gibt einen Lagebericht ab. Sollte eine Reparatur vor Ort nicht möglich sein, hilft nur noch die Eilsendung eines Ersatzteils oder ein Ersatz-LKW. Doch in Zukunft geht es noch schneller: Mit Hilfe des neuen DAF-Telematik-Systems kann der Fahrer per Knopfdruck alle Fahrzeuginformationen per Datenkommunikation in die ITS-Einsatzzentrale senden, gleichzeitig wird der Standort des Fahrzeugs geortet und an den Servicestützpunkt übermittelt, sodass dort alle Informationen über Standort und Problem direkt vorliegen.



ITS: Professioneller Pannenservice seit 35 Jahren

Thema im Fokus



Reinheitsgebot für Langlebigkeit „Nachbrenner“ mit Nachspiel

Das neueste Gerücht lautet ungefähr so: „Diesel in den AdBlue-Tank, und der LKW bekommt beim Einspritzen in den Auspuff einen Leistungsschub – wie ein Nachbrenner beim Düsenjäger!“

Solche Ammenmärchen werden unter der Hand auf Autohöfen und Parkplätzen weitergegeben – meist aus reiner Unkenntnis der filigranen Technologie der umweltfreundlichen Abgasnachbehandlung – kurz SCR. Klar ist, dass das Befüllen des AdBlue- bzw. Harnstoff-Tanks mit Kraftstoff die empfindliche Anlage nachhaltig schädigt. Selbst einmaliges Tanken von Diesel zerstört die SCR-Regelheit im Abgasstrang. Erschwerend kommt hinzu, dass der Schaden in den meisten Fällen nicht sofort auftritt, sondern oftmals erst nach 20- bis 30.000 Kilometern, was durch den Totalausfall der SCR-Regelheit spürbar wird. Schwierig wird dann die Suche nach dem Schuldigen: Wer ein gebrauchtes Euro 5-Fahrzeug kauft, muss dem Verkäufer in dieser Hinsicht besonders vertrauen, denn eine falsche Betankung ist im Nachhinein schwierig nachzuweisen und die Zerstörung der empfindlichen Membrane und Dichtungen meist ein schleichender Prozess.

SCR – die perfekte Abstimmung ist ausschlaggebend

Die SCR-Technik (Selective Catalytic Reduction) ermöglicht optimierte Einspritzzeiten und damit einen größtmöglichen Verbrennungswirkungsgrad. Die Nachbehandlung des Abgasstroms drückt die Rußpartikelemissionen auf extrem geringes Niveau (Euro 5-Norm). Stickoxide werden durch die Einspritzung von Harnstoff bzw. AdBlue in den Abgasstrom und die Durchleitung der Abgase durch einen Katalysator in harmlosen Stickstoff und Wasserdampf umgewandelt.

Ganz unabhängig von einer irreparablen Schädigung: Ohne das zusätzliche Betanken von AdBlue entspricht das Fahrzeug nicht mehr der Euro 5-Norm und darf nicht als solches gekennzeichnet auf der Autobahn unterwegs sein.



TruckTime-Service:

Informieren Sie sich über AdBlue-Tankstellen und den Umfang mit dem Zusatztank bei Ihrem DAF-Servicepartner



Interview



Masse trifft Klasse

Wie bei fast allen deutschen Mittelständlern ist es irgendwann so weit: Der Firmengründer legt das Geschäft in die Hände seiner Kinder – doch loslassen kann er noch lange nicht. Auch Alfred und sein jüngerer Bruder Ralf Neuenhaus werden nächstes Jahr endgültig die Geschäftsführung vom Vater übernehmen. Doch keiner der beiden ist sich sicher, ob der Senior sich wirklich zur Ruhe setzt. Dabei könnte er ganz entspannt den Ruhestand genießen, während die Söhne das Ruder übernehmen. Schließlich kann er auf eine außergewöhnliche Firmengeschichte zurückblicken, zu der auch die beiden Nachfolger bereits einiges beigetragen haben.



Alfred Neuenhaus: Herr über den Fuhrpark

Herr Neuenhaus, meinen Sie wirklich, Ihr Vater wird sich nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Geschäft zurückhalten können?

Neuenhaus: Wir gehen zwar davon aus, aber ganz sicher bin ich mir da noch nicht. Nun ja, mein

Vater hat schließlich alles dafür getan, dass seine Söhne einmal den Betrieb übernehmen werden, und nächstes Jahr ist es dann so weit. Wir sind schließlich nicht erst seit gestern im Betrieb. Ich habe beispielsweise meine Mechaniker-Lehre 1991 im Betrieb eines großen Entsorgers erfolgreich abgeschlossen, um dann im Familienunternehmen in eigener Verantwortung zu arbeiten. Deshalb kenne ich alle Neuenhaus-Firmenbereiche wie meine Westentasche.

Vom Ein-Mann-Betrieb zum führenden Logistikspezialisten mit 150 Mitarbeitern – was macht den Erfolg von Neuenhaus aus?

Neuenhaus: Von Anfang an standen alle Zeichen auf Expansion. Mein Vater begann 1970 mit einer Spedition. Bereits drei Jahre später kam mit der Abfallentsorgung das zweite Standbein dazu. Erst später haben wir uns dann vor allem auf großvolumige Transporte spezialisiert. Schon immer zählte Flexibilität und eine gewisse unternehmerische Risikobereitschaft zu den Grundsteinen des Erfolgs.

Welche Transportaufgaben nehmen Sie als Volumenspezialist vor allem wahr?

Neuenhaus: Die Spezialisierung auf großvolumige Ladung kam unter anderem zustande durch den Kontakt zu einer ortsansässigen Firma, die Dämmstoffe herstellt. Solch eine Ladung fällt zwar kaum ins Gewicht, dafür nimmt sie aber umso mehr Raummeter ein. Somit war die Idee der Volumentransporte geboren. Trotzdem sind wir immer bemüht, die größtmögliche Flexibilität zu bewahren, und haben uns immer auch um andere Transportaufträge gekümmert. So konnten wir, statt den Heimweg leer anzutreten, immer auch weitere Güter transportieren.

Gibt es staatliche Richtlinien oder ähnliche Vorschriften, die bei Transportaufgaben wie der Abfallbeseitigung – Ihrem zweiten Standbein – beachtet werden müssen?

Neuenhaus: Neben einer Menge von Details erwarten

die Verantwortlichen in den Kommunen von den Unternehmen, die die kommunale Abfallbeseitigung übernehmen, vor allem den Einsatz von modernen Nutzfahrzeugen. In Bezug auf den Umweltschutz setzt man mindestens den Euro 4-Standard voraus. Zusätzlich wird diese Transportaufgabe alle acht Jahre aufs Neue ausgeschrieben, um immer die bestmöglichen Anbieter auf dem Markt zu beauftragen. Bislang konnten wir mit unserem Fuhrpark und Logistikkonzept immer punkten. Da in unserer Region die Müllabfuhr privaten Dienstleistern überlassen ist, haben wir die Chance bereits früh genutzt und uns das nötige Know-how sowie die entsprechende Technik angeeignet. Unser Angebot in dieser Sparte reicht von überregionaler Erfassung und Sammlung bis zur Beseitigung von Siedlungsabfällen. Dabei haben wir diese Aufgabe bislang immer im Einklang mit der Gesetzgebung, Wirtschaftlichkeit und dem Umweltschutz gemeistert.

Was erwarten Sie von Ihren DAFs im Einsatz?

Neuenhaus: Wir haben neben anderen Marken zurzeit hauptsächlich DAFs der Baureihe XF95 im Einsatz, aber demnächst bekommen wir zehn nagelneue XF105 mit Volumenaufbauten. Wir haben uns für DAF LKW in erster Linie wegen ihrer hohen Wirtschaftlichkeit entschieden. Doch sie bieten auch zahlreiche Konfigurationsmöglichkeiten, auf die wir nicht verzichten wollen. Dazu gehört z. B. eine liftbare Hinterachse. Außerdem ist ein niedriger Fahrgestellrahmen notwendig, um eine Innenraumhöhe von bis zu 3,1 Meter und 120 Kubikmeter Ladevolumen zu erreichen. Der Einsatz der schweren DAF-Fahrzeuge hat zusätzlich den Vorteil, dass wir auch andere Transportaufträge annehmen können. So sind wir jederzeit in der Lage, auch schwere Güter wie zum Beispiel Baustoffe zu transportieren.

Was hat sich für Sie in einem immer internationalen Gewerbe grundlegend geändert – besonders im Vergleich zu den regionalen Transportaufträgen, wie sie früher die Regel waren?

Neuenhaus: Nach wie vor nutzen wir unsere Standortvorteile, um regionale Kunden zu bedienen. Doch sie haben recht, wenn Sie sagen, dass das Einzugsgebiet immer größer wird. Das liegt vor allem an der Verlagerung von Produktionsstätten in den Osten. Viele ortsansässige Unternehmen eröffnen Niederlassungen im Ausland und benötigen ein gut funktionierendes Logistiknetzwerk für einen effizienten Waren- und Materialfluss. So fahren wir für zufriedene Kunden unter anderem nach Polen, in die Schweiz, nach Österreich, Holland, Belgien, Tschechien, Dänemark und Frankreich.



Bis zu 120 Kubikmeter Ladevolumen bieten die speziellen Volumentransporter.

Digitaler Tacho, und was jetzt?

Dass seit dem 1. April 2006 für neu zugelassene Nutzfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen die Verwendung eines digitalen Tachografen zwingend vorgeschrieben wird, ist hinlänglich bekannt. Neben den Pflichten zur Auslesung und Speicherung der Daten ist vielen aber nicht bewusst, dass sich die Daten darüber hinaus zur Optimierung des Flottenmanagements nutzen lassen.

Die elementarsten Pflichten betreffen wohl den Fahrer, denn er darf keinen Meter ohne seine Fahrerkarte im LKW zurücklegen. Aber auch der Unternehmer muss mit den digitalen Tachodaten umgehen können. Wichtig ist, dass er eine effiziente Kontrolle über die Daten seiner Fahrer hat, denn er ist verpflichtet, die Lenk- und Ruhezeiten seiner

Angestellten im Auge zu behalten. Mehr Transparenz versprechen nun neue Soft- und Hardwarelösungen auf dem Markt. Dabei werden die Daten der Fahrerkarten in grafischer Form so aufbereitet, dass der Arbeitgeber oder Fuhrparkmanager sofort sieht, wie lange der LKW gefahren wurde, welcher Fahrer wie lange hinterm Lenkrad saß und ob Lenk- und Ruhezeiten eingehalten wurden. Zu einem der interessantesten Angebote, die zzt. verfügbar sind, zählt das Hard- und Softwarebundle der Car Management & Logistic Ltd. & Co. KG. (CML). Für eine feste Leasingrate von 79,- Euro im Monat bei einer Laufzeit von 3 Jahren bekommt der Unternehmer ein Markenlaptop inkl. Betriebssystem, Auslesesoftware, Kartenleser und einer Laptop-Versicherung im Schadensfall inklusive. Mit diesem System lassen sich die Tachografendaten aller Fahrer optimal verwalten und Fahrten analysieren. Optional kann auch das Auslesen von analogen Tachografenscheiben in das System integriert werden. Dafür bietet die CML einen speziellen Tachoscheiben-Scanner. Größeren Betrieben erleichtert eine zusätzliche Lesestation den Zugriff auf die Daten. Die Fahrer können bequem und einfach in der Empfangshalle oder Werkstatt ihre Karte in das Lesegerät einschieben. Auf diese Weise werden die Daten zum Hauptrechner geleitet und dort verarbeitet. Im Paket enthalten ist zusätzlich eine Schulung im Umgang mit der Software und auf Wunsch auch weitere Schulungen zur Ladungsicherung und Fuhrparkeffizienz.



Viel neue Technik, wenig Wissen – Firmenauto 24 schafft Abhilfe.



TruckTime-Service:

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter: www.firmenauto24.de



Blitzlichter

Förderprogramm für leichte Nutzfahrzeuge

Wenn in vielen deutschen Innenstädten ab 2008 die sogenannten Umweltzonen eingerichtet werden, steht so mancher Handwerks- oder Lieferbetrieb ratlos da. Dann nämlich heißt es für ältere Nutzfahrzeuge mit einer Schadstoffklasse 0 oder 1: „Wir müssen leider draußen bleiben!“ Wer sich bis zum Stichtag keine Fuhrparkverjüngung leisten kann oder konnte, der darf jetzt wieder hoffen: Die KfW Förderbank vergibt günstige Langzeitkredite bei Neuanschaffungen von umweltfreundlicheren Nutzfahrzeugen bis 12 t Gesamtgewicht. Voraussetzung ist die Erfüllung der Euro 5-Norm und bei Dieseln ein geschlossener Rußpartikelfilter. Doch unter bestimmten Voraussetzungen können auch schwere LKW ab 12 t Gesamtgewicht zur Förderung zugelassen werden. Auch hier gilt mindestens der Euro 5- oder EEV-Standard. Die Fördergelder werden individuell der Bonität des Kreditnehmers angepasst und können bis zu 75 Prozent der Investitionskosten betragen. Die Laufzeit der Kredite ist nach Bundesländern getrennt: bis zu 15 Jahre in den neuen Bundesländern (davon bis zu 5 Jahre tilgungsfrei) und bis zu 10 Jahre in den alten Bundesländern (davon bis zu 2 Jahre tilgungsfrei). Die Zinssätze liegen im unteren Bereich des allgemeinen Zinsniveaus. Anträge müssen wie üblich bei der Hausbank beantragt werden. Weitere Informationen finden Interessierte unter: www.kfw-foerderbank.de.



Aufgeschnappt!

Drive your Fitness

Gesund am Steuer

Wer beruflich hinter dem Steuer sitzt, ist jeden Kilometer besonderen Anforderungen ausgesetzt.

Die Fitness bei LKW-Fahrern ist nicht nur für deren persönliche Sicherheit wichtig, sondern trägt auch entscheidend zur Verkehrssicherheit bei. Auf die Anforderungen der Fahrerlaubnisverordnung in Sachen Leistungs- und Sehvermögen ist deshalb ein besonderes Augenmerk zu legen.

Viele Institutionen, wie z. B. der TÜV SÜD, bieten einen Fitness-Check für Berufskraftfahrer. Dabei ist der Gesundheitszustand ausschlaggebend für die Belastbarkeit des Fahrers. Nur wer fit ist, sollte wirklich hinterm Steuer. Zur Vorbeugung und für den Notfall hier einige praktische Tipps:

- Hausarzt bitten, eine kleine Reiseapotheke zusammenzustellen. Aspirin ist da nicht genug.
- Wichtigste Notrufnummern (auch international) aufschreiben und gut erreichbar anbringen.
- Versicherungsschutz mit der Krankenversicherung abklären. Für welche Länder gelten welche Regeln? Oft muss der Behandelte im Ausland in Vorleistung treten und bekommt das Geld erst später wieder.
- Immer Ersatzbrille und eventuell Ersatz-Zahnprothese auf lange Touren mitnehmen. Wie schnell kann so etwas kaputtgehen und ist so leicht nicht zu ersetzen.



Unverzichtbare Dinge, die auf keiner Fahrt fehlen dürfen.



TruckTime-Service:

Übrigens, auch im akuten Krankheitsfall ist der ITS-Service für alle DAF-Fahrer da. Einfach die +31 40 214 30 00 anrufen und die ITS-Mitarbeiter kümmern sich um die ärztliche Versorgung.

Eine gute Verbindung: DAF Connect

Fahrzeug- und Werkstattverwaltung effizienter gestalten – das ist das Ziel des neuen Verwaltungssystems von DAF – entwickelt für Unternehmen, die ihre Werkstattarbeiten für den eigenen Fuhrpark selbst durchführen. DAF Connect liest alle Fahrzeugdaten aus und zeigt an, wann Inspektionen oder Wartungen durchgeführt werden müssen. Die umfassende Diagnosesoftware steigert die Effizienz in allen Unternehmen mit eigener Kfz-Werkstatt, in dem sie beispielsweise überprüft, ob die benötigten Ersatzteile vorrätig und welche Arbeiten auszuführen sind. Per Barcodescanner werden Informationen zu Ersatzteilen, Arbeitsaufträgen und Bestellungen erfasst und im System gespeichert. Optimal für die Wirtschaftlichkeitsrechnung besteht die Möglichkeit, Kosten pro Fahrzeug zu erfassen. Praxistauglich zeigt sich DAF Connect zudem, da es auf vorhandenen Computersystemen installiert werden kann. Fragen Sie Ihren DAF-Servicepartner vor Ort und erfahren Sie mehr über DAF Connect.



Mit DAF Connect kann der eigene Fuhrpark optimal betreut werden.

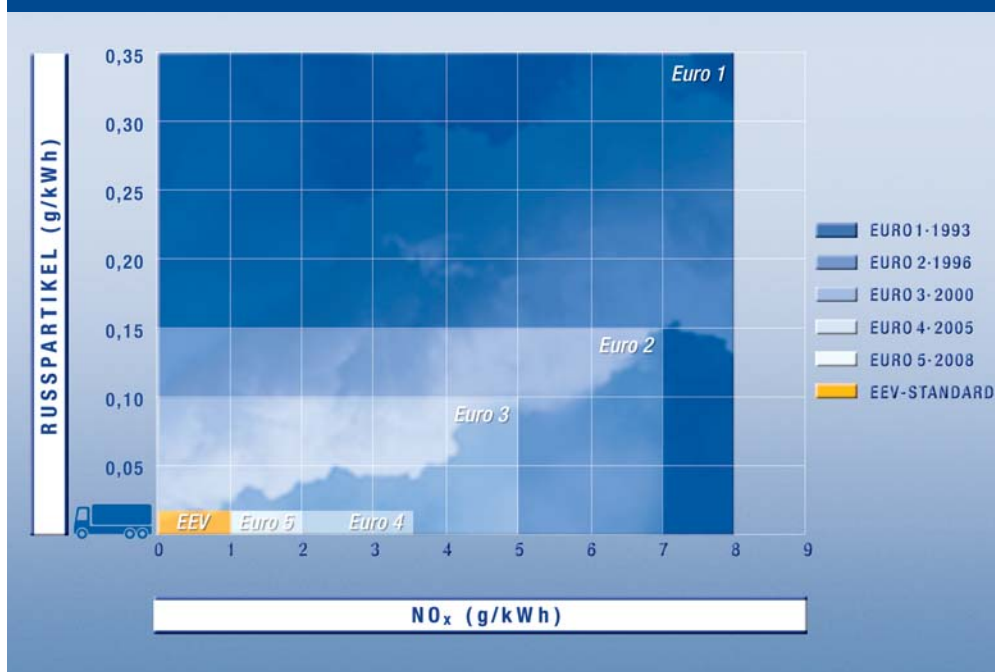
Sauber, sauberer, EEV

Einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zur nachhaltigen Umweltpolitik stellt die Fahrzeugklasse der Enhanced Environmentally-Friendly Vehicles dar – kurz EEV. Hier werden Abgaswerte erreicht, die selbst die strengen Euro 5-Normen unterbieten. Bei DAF gibt es diese Umwelttechnologie ab 2008 in Serie.

Der mit der EEV-Technologie ausgestattete PACCAR-PR-EEV-Motor, der bereits vielerorts im öffentlichen Nahverkehr seinen Dienst leistet, geht nun auch in der CF-Baureihe in Serie. Die EEV-Variante kommt dann in den CF75-Verteilerfahrzeugen wahlweise von 250 bis 360 PS zum Einsatz. Ebenfalls ist der 12,9-Liter-PACCAR-MX-Motor ab 2008

für CF85 und XF105 in EEV-Ausführung verfügbar. In beiden Fällen handelt es sich um einen passiven Rußfilter für die neuen Euro 5-Motoren von PACCAR. Mit diesem offenen Filtersystem, ähnlich wie es auch für die Nachrüstung auf die Euro 3-Norm eingesetzt wird, können die Emissionspartikel im Abgas auf 0,015 Gramm pro kWh reduziert werden.

REDUZIERUNG DER ABGASEMISSIONEN VON LKW



Der Paccar MX-Motor: Sauber durch optimale Verbrennung

Dies entspricht einer Verringerung der Partikel um 50 Prozent gegenüber der Euro 5-Norm. Mit diesem beeindruckenden Wert erreichen die modifizierten PR- und MX-Motoren sogar eine Unterschreitung der offiziellen EEV-Norm um 25 Prozent.

Übrigens bietet DAF schon jetzt, vor der Einführung des CF und XF 105 mit EEV-Technologie, den LF in der EEV-Ausführung als typisches innerstädtisches Verteilerfahrzeug an. Mit dem einzigen Unterschied, dass durch die optimale Verbrennung des 160-PS-Motors die strengen EEV-Werte sogar ohne Rußfilter erreicht werden.



Abgefahren!

Wartungsarm und kinderlieb

Damit aus kleinen Truckern einmal echte Berufskraftfahrer werden, darf dieser Mini-XF105 in keiner Garage fehlen. Der Kinder-LKW wird emissionsfrei per Pedal angetrieben und ist auch sonst sehr pflegeleicht und wartungsarm. Ab und zu einmal von Schokoladen- und Eisflecken reinigen, und der XF105 wird lange das Highlight in jeder guten Kinderstube bleiben!



TruckTime-Service:

Bestellen Sie einfach den Pedal-Truck XF-105 bei Ihrem DAF-Händler. Preis auf Anfrage.



Inside



Das 2-Komponenten-Prinzip

Maximale Kompatibilität und bedarfsorientierte Serviceleistungen sind schlagkräftige Argumente im Beratungsgespräch mit dem Kunden. Für Verkaufsprofi Mirko Pfingstl, Geschäftsführer des DAF-Stützpunktes Lührig Nutzfahrzeuge, ist die Konfiguration von Fahrzeug und Aufbau wie das Zusammenspiel von HiFi-Komponenten: Nur wenn die Boxen optimal zum Verstärker passen, ist ein perfekter Klang garantiert.

Warum ist es so wichtig, die Konfiguration der Aufbauten nicht unabhängig vom LKW-Kauf zu realisieren?

Pfingstl: Es gibt nicht nur extrem unterschiedliche Ansprüche an Aufbauten wie Koffer, Kühler und Planen, sondern gleichzeitig setzen die Einsatzbereiche auch die Konfiguration des Fahrzeugs fest. Vielen ist nicht bewusst, dass z. B. ein Möbeltransporter nicht nur den richtigen Aufbau benötigt, sondern dass eine niedrige Ladehöhe und eine angepasste Achslast ebenso wichtig sind. All diese Komponenten muss man bei der Fahrzeugkonfiguration berücksichtigen. Wir bringen nicht nur beide Komponenten – Fahrzeug und Aufbau – zusammen, sondern sprechen auch mit dem Kunden über den zukünftigen Einsatzzweck.

Kann der DAF-Händler überhaupt auf die oftmals so speziellen und individuellen Wünsche der Kundschaft eingehen?

Pfingstl: Natürlich haben wir nicht alle Konfigurationen für jeden Zweck in der Schublade. Da jeder Kunde ein Recht auf individuelle Beratung hat, gehen wir jedes Mal auf seine Bedürfnisse ein. Es kann gut vorkommen, dass wir keine Standardlösung anbieten können. Doch gemeinsam mit verschiedenen Aufbautenherstellern finden wir in fast allen Fällen die Lösung. Dabei sind ca. 5 Prozent unserer LKW-Verkäufe übrigens Sonderlösungen, die erst entwickelt werden müssen.

Welche Qualitäten müssen Aufbautenhersteller vorweisen, um eine Partnerschaft mit DAF einzugehen?

Pfingstl: Weniger geht es hier um Wünsche und Anforderungen seitens DAF oder des Händlerbetriebes. Ein Aufbautenhersteller qualifiziert sich alleine dadurch, dass er dem Kunden die optimale Lösung für seine Transportbedürfnisse bieten kann. Wenn der Kunde spezielle Aufbauten oder Ladungssicherungen für seine Ware benötigt, muss der Aufbautenhersteller im Stande sein, diese Bedürfnisse zu verstehen und umzusetzen. Das klingt simpel, ist es aber nicht, denn man benötigt schon eine gehörige Portion Fingerspitzengefühl und Erfahrung, um sich in Unternehmer und ihr jeweiliges Transportgeschäft hineinzuversetzen.

Schließt das „Alles aus einer Hand“-Prinzip auch die Finanzierung des Aufbaus ein?

Pfingstl: Selbstverständlich bieten wir nicht

nur die Konfiguration, sondern auch die Finanzierung aus einer Hand. Für den Unternehmer ergibt sich somit eine optimale Kostenkontrolle, da er pro Fahrzeug bzw. Fahrzeugkombination genau einen Leasing- oder Finanzierungsvertrag hat. Wer allerdings lieber das Fahrzeug auf andere Weise finanzieren will als den Aufbau, dem können wir selbstverständlich auch andere Optionen anbieten.

Welches sind die am häufigsten gewünschten Konfigurationen in den einzelnen Segmenten?

Pfingstl: Meist sind es die klassischen Verteilerkoffer, BDF-Wechselsysteme und

Pritschen mit Ladebordwand, die nachgefragt werden. Besonderer Beratungsbedarf herrscht im Bau- und Entsorgungsbereich, wo oft der spezielle Einsatzzweck und die Fahrzeugbedienung bei der Konfiguration eine Rolle spielen. So gibt es zum Beispiel bei Abrollern für Container zahlreiche Optionen und Spezialausführungen, die vom zukünftigen Einsatzzweck bestimmt werden. Doch auch für die ganz individuellen Aufgaben sind wir bestens vorbereitet. So hat jeder DAF-Partner für fast jeden Fall den richtigen Aufbauspezialisten, den er ansprechen kann.



Fahrzeug und Aufbau gehören zusammen wie HiFi-Komponenten.