

# TruckTime Powered by DAF

AUSGABE 03 2008



Zur Sache



Wolfgang Tiefensee  
Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

**„Wir werden mit Unterstützung der Länder sofort beginnen, vorhandene Freiflächen auf Rastanlagen für LKW-Parkplätze zu nutzen.“**

## Wegen Überfüllung geschlossen

*Der „natürliche“ Lebensraum des LKW ist bedroht, weil Stellplätze knapp werden. Der Bund verspricht Linderung der akuten Parkplatznot. Auch die Länder haben Konzepte in der Schublade – die Frage nur: Wann wirken die versprochenen Maßnahmen?*

14.000 – diese beeindruckende Summe drückt die Not an und um die deutschen Autobahnen in Zahlen aus. 14.000 LKW-Stellplätze fehlen dem Straßengüterverkehr. 7.000 weitere Parkplätze sind schätzungsweise aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens bis 2015 zusätzlich notwendig. An Verkehrsknotenpunkten wie der A2 bei Hannover wird das Ausmaß der Parkplatznot tagtäglich auf dramatische Weise vor Augen geführt. Hier treffen die internationalen Verkehrsströme von Holland bzw. Polen aufeinander und vermischen sich mit dem bundesdeutschen Straßengüterverkehr. Kolonnen von unzähligen 40-Tonnern verstopfen täglich ab 20 Uhr jede freie Fläche auf Autobahnrasthöfen – nicht anders präsentiert sich das Bild auf den unbewirtschafteten Parkplätzen entlang der Autobahn. Bis weit hinaus in die Einfahrt blockieren Brummis die Parkplatz-Zufahrt. Für Kollegen und PKW-Fahrer wird sie zum gefährlichen Nadelöhr. Anfang des Jahres kam es zum unvermeidlichen GAU: Ein PKW prallte an der Einfahrt der Raststätte Garbsen mit derartiger Wucht auf einen geparkten LKW, dass der Autofahrer starb. Doch nicht nur die akute Gefahr von abgestellten Fahrzeugen beschäftigt Verbände, Verkehrsexperten und Verkehrsteilnehmer. Ein drängendes Problem für betroffene Fahrer ist die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzeiten: Nach viereinhalb Stunden ist eine Pause vorgeschrieben. Leider scheren sich die Lenk- und Ruhezeiten wenig um die zugespitzte Situation auf deutschen Rastanlagen. Lösungen müssen her, und zwar sofort.

### Erste-Hilfe-Programm

Bereits im umstrittenen Masterplan für Güterverkehr und Logistik verankert ist die Schaffung von zusätzlichen Parkflächen für LKW. Konkret lautet das Versprechen der Politik 11.000 zusätzliche Parkplätze bis 2012 zu schaffen. Bis 2015 will der Bund insgesamt 250 Mio. Euro für das Ausbauprogramm zur Verfügung stellen – 35 Mio. alleine für Sofortmaßnahmen noch in diesem Jahr. Dass es höchste Zeit wird, bestätigte jüngst die ernüchternde Zwischenbilanz der vom Bundesministerium einberufenen Projektgruppe „Autobahnparkplätze für LKW“. Jetzt schlägt auch Verkehrsminister Tiefensee Alarm. Die verschärfte Situation soll durch Sofortmaßnahmen verbessert werden. Der Minister, der in letzter Zeit die Nähe der Fahrer suchte, folgt dabei dem Rat der Projektgruppe unter der Leitung von Ministerialdirigent Claus-Dieter Stolle: „Wir werden mit Unterstützung der Länder sofort beginnen, vorhandene Freiflächen auf Rastanlagen für LKW-Parkplätze zu nutzen. Wir erreichen damit eine spürbare Entlastung an den Autobahnen“, ist sich Tiefensee der Wirkung des Erste-Hilfe-Programms sicher.



Einige Länder gehen mit gutem Beispiel voran und präsentieren bereits ihre eigenen Maßnahmen gegen die Parkplatznot.

- Bayern will in einem Fünf-Punkte-Programm im Zeitraum von fünf Jahren 3700 zusätzliche Stellplätze schaffen. Schwerpunkt des bayrischen Modells ist der Neu- und Ausbau von bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen.
- Rheinland-Pfalz plant im Rahmen des Masterplans in den nächsten drei Jahren 830 zusätzliche LKW-Parkplätze entlang der A61 zu schaffen.
- Baden-Württemberg legt noch einen drauf und ist entschlossen, bis 2014 seine Parkplatzkapazitäten von rund 2800 LKW-Stellplätzen auf das Doppelte aufzustoßen. Zurzeit laufen Untersuchungen, inwieweit unbewirtschaftete Rastanlagen entlang der Autobahnen effizienter genutzt werden können.

Allen Projekten auf Landesebene gemein ist die Idee, dem Parkplatzproblem zusätzlich mit High-Tech beizukommen. So liebäugeln Bund und Länder mit Lösungen, die Berufskraftfahrern unterwegs elektronisch die Parkplatzauslastung von Rastanlagen anzeigen. Denkbar wäre auch eine telematische Lösung, bei der die Parkplatzauslastung direkt auf das Display im Fahrerhaus gesendet wird. Es scheint, dass alle Beteiligten an einer pragmatischen Lösung des drängenden Problems Parkplatznot interessiert sind. Inwieweit die vom Bund eingeleiteten Sofortmaßnahmen Wirkung zeigen, bleibt abzuwarten. Bis sich die Situation entspannt, bietet beispielsweise der ADAC in Zusammenarbeit mit dem Trucker-Magazin einen lösungsorientierten Service für Berufskraftfahrer: Nach dem Prinzip des Staumelders können sich Verkehrsteilnehmer offiziell als Parkplatzmelder registrieren lassen und per Handy freie oder eben überfüllte Rastplätze melden. Diese Informationen werden vom ADAC gespeichert und auf Wunsch an andere Fernfahrer weitergegeben. Eine Idee, die zumindest auch kurzfristig funktionieren könnte.

### Was tun Fahrer, wenn sie auf Rastplätzen keinen Abstellplatz bekommen?

	häufig	manchmal	selten	nie
Ich stelle mich auf PKW-Abstellplätze	35%	33%	20%	11%
Ich stelle den LKW in den Fahrwegen der Rastanlage ab	42%	27%	19%	13%
Ich verlasse die Autobahn und suche mir anderswo einen Platz	29%	36%	26%	9%
Ich fahre ohne Rücksicht auf Pausen- und Ruhezeiten weiter	31%	35%	23%	12%

Quelle: Umfrage an 310 LKW-Fahrern im Rahmen der Uniroyal-Verkehrsuntersuchung, Hannover 2002



## Tipps und Termine

### Messen/Ausstellungen

06.–14.12.2008, Bologna, Italien  
International Automobile  
Exhibition  
www.vda.de

09.–10.12.2008, Paris  
RFID 2008 – Lösungen,  
Anwendungen, Vorführungen  
www.rfid-show.com

11.–12.02.2009, Hamburg  
easyFairs Logistik & Service –  
Fachmesse für Logistik- und  
Transportlösungen  
www.easyfairs.com

### Seminare/Fachtagungen

13.–14.02.2009, Hamburg  
Hamburger Verpackungstage  
www.bfsv.de

26.–27.02.2009, Magdeburg  
14. Wissenschaftliche Fach-  
tagung: Sustainable Logistics  
www.ilm.ovgu.de



## Profil **Umweltschutz:** Für DAF selbstverständlich

*Umweltfreundlichkeit in Kombination mit Sparsamkeit ist das Nutzfahrzeugkonzept der Zukunft. DAF ist mit Hybrid, EEV und EcoDrive bestens gerüstet für die Zukunft.*



Der Hybrid-LF kann durch einen Elektromotor, einen Verbrennungsmotor oder von beidem angetrieben werden.

Der „grüne“ LKW war schon immer eine Herausforderung für Fahrzeugkonstruktoren. In Zeiten von Ozonloch und Ressourcenknappheit ist dieses Konzept vielleicht sogar die Herausforderung unserer modernen Zeit. DAF hat sich mit seinen Baureihen dem Umweltschutz verpflichtet. Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover wartete der niederländische Hersteller nicht nur mit einer vollständigen Euro 5-Palette, sondern auch mit EEV-Ausführungen für alle Baureihen auf. Mit den besonders umweltfreundlichen EEV-Fahrzeugen (Enhanced Environmentally friendly Vehicles) kann der Rußpartikelstoß gegenüber Euro 5 nochmals um 50 Prozent gesenkt werden. Mit der Präsentation des ersten hybridangetriebenen DAF LF, der nach umfangreichen Testserien 2009 in Serie gehen soll, stellt DAF zusätzlich die Weichen für alternative Antriebsmodelle der Zukunft.

### Heißt die Zukunft hybrid?

Dazu sollte man wissen: Der Hybridantrieb im Nutzfahrzeug ist keine Errungenschaft des

neuen Jahrtausends – zumindest nicht für die DAF-Ingenieure. Bereits in den 80er-Jahren experimentierte man im Entwicklungszentrum in Eindhoven mit hybriden Antrieben. Der Hybridbus der 80er erlangte jedoch nie die Serienreife. Unvorstellbare 3 Tonnen wog der Stromspeicher – ein K.O.-Kriterium. Heute ist man so weit, effiziente Batterien mit einem Gewicht von rund 100 kg zu bauen. Der DAF LF Hybrid-LKW kann durch einen Dieselmotor, einen Elektromotor oder von beiden Motoren zusammen angetrieben werden. Der zwischen Kupplung und Getriebe geschaltete Elektromotor dient dabei als Antrieb und Generator. Die beim Bremsen freigesetzte Energie wird in Lithium-Ionen-Batterien gespeichert und steht wiederum für Beschleunigungsvorgänge zur Verfügung.

### EcoDrive Fahrtraining

Es versteht sich von selbst, dass die verbrauchsärmste Technologie keine Wirkung zeigt, wenn nicht auch hinter dem Steuer das entsprechende Bewusstsein für Kraftstoffkosten und Umweltschutz vorhanden ist. Der Fahrer hat schließlich Einfluss auf 43 Prozent der laufenden Fahrzeugkosten wie Sprit, Reparatur und Verschleiß. Aus diesem Grund ist DAF in Deutschland eine Partnerschaft mit dem TÜV eingegangen, um ein effizientes Training für eine sparsame Fahrweise anbieten zu können. Schwerpunkt: Senkung des Kraftstoffverbrauchs, was durch das Erlernen des optimalen Schaltzeitpunkts, den optimalen Reifendruck und andere Komponenten herbeigeführt werden kann. Erfolge von einer durchschnittlichen Verringerung des Verbrauchs von drei bis fünf Prozent zeigen das Sparpotential, das im Fahrverhalten steckt.



Portrait ↓

## Funkes Gespür fürs Geschäft

*„Wir machen das, was wir am besten können!“ Mit dieser Eigenwerbung preist das Landwirtschafts- und Transportunternehmen Funke seine Dienstleistungen an. Nach einem Gespräch mit Gerhard Funke junior, Geschäftsführer der Funke Transport GmbH & Co und Eigentümer von 25 DAF XF Sattelzugmaschinen, sind wir sicher: Die Funkes „können so einiges“, denn sie sind vor allem durch ihre Vielseitigkeit und ihre auf die Landwirtschaft zugeschnittenen Transportlösungen so erfolgreich.*

ruhigt zurücklehnen könnte. Denn: Beide Söhne haben ihr Handwerk von der Pike auf gelernt und sind schon als Buben mit Spielzeugtreckern über den Werkshof gesaut. Das Geschäft mit den Nutzfahrzeugen liegt ihnen einfach im Blut. Während sich Gerhard Funke auf das Speditionsgeschäft mit 25 modernen DAF XF105er Sattelzugmaschinen konzentriert, leitet Bruder Stephan das Baumaschinengewerbe. Gerade hat Gerhard Funke zehn neue XF105 bestellt. „Damit ist unser Fuhrpark zu 95 Prozent auf Euro 5-Standard“, verkündet er stolz. Die enge Verbindung zum lokalen DAF-Händler Kröger ist Gerhard Funke sehr wichtig: „1990 haben wir den ersten DAF bei Kröger gekauft. Er gehörte zu den ersten LKW, die Kröger überhaupt verkaufte.“



Wenn der Vater mit dem Sohne: Erfolgskonzept Familienbande

Der Gemeinde Visbek geht es aus Tradition gut: Arbeitslosenquote unter drei Prozent, niedrige Gewerbesteuersätze und ein Bevölkerungswachstum, nach dem sich andere Gemeinden nur so die Finger lecken. Vielleicht liegt es daran, dass die Visbeker „Herz haben“ – so verkündet es die Internetseite der Gemeinde. Seit jeher dominiert hier die Geflügel- und Schweinemast, doch auch andere Industriezweige – häufig Nebengewerbe der Agrarindustrie – haben sich zahlreich angesiedelt.

Die Familiensaga der Funkes ist sozusagen der Prototyp einer erfolgreichen Unternehmensgeschichte aus dem idyllischen Oldenburger Münsterland: Gerhard Funke senior feierte mit Frau, Söhnen und Schwiegertöchtern gerade 50-jähriges Jubiläum seines mittelständischen Betriebs. Im Baugewerbe mischen die Funkes genauso erfolgreich mit wie im landwirtschaftlichen Lohnbetrieb mit Getreide- und Maisernte oder dem Transport von Geflügel.

Mittlerweile ist der Senior 78 Jahre alt und hat das aktive Geschäft an seine Söhne Gerhard junior und Stephan übergeben. Doch wie üblich ist beim Patriarch keineswegs an Ruhestand zu denken. So mischt er noch kräftig mit im Betrieb, selbst wenn er sich be-

Auf die Frage, was das Geheimnis des Funke-Erfolgs ist, antworten Vater wie Sohn unabhängig voneinander: „Mut!“ Es gehört eine gehörige Portion Mut dazu, sich von einem landwirtschaftlichen Lohnunternehmen zu einem großen Betrieb mit vielen Spezialaufgaben im Transport und Bauwesen zu entwickeln. Immer wieder stand die Familie Funke vor der Entscheidung, alles beim Alten zu belassen oder das Geschäftsfeld zu erweitern. Beispielsweise durch Übernahmen von Speditionen sicherten die Funkes sich den Silotransport von Holzmehl. Eine weitere Übernahme brachte ihnen den regelmäßigen Transport von Fensterelementen ein. 2003 gelang dann der größte Coup, indem sie den Geflügeltransport für die Firma Stolle übernahmen. Bis zu 17 Züge pendeln täglich im Schichtbetrieb zwischen den Mastbetrieben der Region und den drei Stolle-Schlachthöfen. Die verschiedenen Geschäftsbereiche entstanden stets aus dem Bestreben heraus, die Auslastung der betriebseigenen Nutzfahrzeuge zu optimieren. Da die Ernteeinsätze der Landmaschinen, wie z. B. Mähdrescher der Marke New Holland, lediglich acht Wochen im Jahr andauern, versuchten die Funkes mit weiteren Transportaufgaben das Saisongeschäft auszuweiten. Hinzu kamen im Laufe der Zeit ein Bagger- und Raupenbetrieb, Bau- und Feldräumung, eine mobile Brechanlage zum Recycling von Bauschutt, Tiefpflüger, Radlader und Graeder, Siloaufflieger, Stückguttransport, Kippmulden-Züge und schließlich der lukrative Geflügeltransport. Außerdem übernimmt die hauseigene Werkstatt mit Lager, Wartung und Reparatur von Kooi Mitnahme-Staplern.

Mit Mut und dem gemeinsamen Einsatz der ganzen Familie schafften die Funkes es, dass sich die Unternehmensbereiche stets ergänzten und durch zusätzliche Lohndienstleistungen möglich wurden. Zwar kostet so viel Einsatz auch Schweiß, doch den Stress sieht man Familie Funke nicht an. „Wir leben für die Arbeit und da auch meine Frau im Betrieb die ganze Büroarbeit macht, gibt es keine Uhrzeit, zu der ich punktilich zu Hause sein muss“, verrät Gerhard Funke jun. die vielleicht wichtigste Zutat des Funke-Erfolgsrezepts.

## Thema im Fokus ↓

# Der Mautkompromiss

*Allen Protesten zum Trotz – der Beschluss des Bundesrates vom 07.11.2008 bestätigt: Die Mauterhöhung wird kommen.*

### Zukünftige Mautkosten für verschiedene Emissionsklassen

Euro 5 / EEV	bis 3 Achsen 14,1 Cent/km ab 4 Achsen 15,5 Cent/km Fahrleistungsanteil Euro 5 & EEV 2010 ca. 70 %
Euro 4 oder PMK 2 (Euro 3 + Filter)	bis 3 Achsen 16,9 Cent/km ab 4 Achsen 18,3 Cent/km Fahrleistungsanteil 2010 ca. 26 %
Euro 3 oder PMK (Euro 2 + Filter)*	bis 3 Achsen 19 Cent/km* ab 4 Achsen 20,4 Cent/km* Fahrleistungsanteil 2010 ca. 4 %
* Ende 2010 wird Euro 3 um 2 Cent angehoben, während alle anderen Klassen um 0,1 Cent abgesenkt werden.	
Euro 2	bis 3 Achsen 27,4 Cent/km ab 4 Achsen 28,8 Cent/km Fahrleistungsanteil 2010 ca. 0 %

Aus der Mitte des Jahres noch als Mautspreizung benannten Gebührenänderung ist nun doch eine zum Teil saftige Erhöhung geworden. So kostet beispielsweise ein LKW der Euro 4-Kategorie mit drei Achsen ab dem 01.01.2009 statt 12 Cent 16,9 Cent pro Kilometer – das sind rund 40 Prozent Steigerung. Davon verspricht sich Verkehrsminister Tiefensee rund 1 Milliarde als Reinvestition in die Infrastruktur. Dem Gewerbe versprach er während der Konferenz die dringend erforderliche Harmonisierung: „Zudem werde ich pro Jahr 600 Millionen Euro aus den Mautein-

nahmen direkt an das deutsche LKW-Gewerbe zurückgeben.“ Den heftigen Kritiken der Verbände vom Ausverkauf des Gewerbes hält der Minister entgegen: „Das stärkt die Wettbewerbsfähigkeit unserer Spediteure.“ Für Euro 3-Fahrzeuge wurde ein wichtiger Kompromiss gefunden: Die ursprüngliche Anhebung von 12 Cent auf 21 Cent (bei bis zu 3 Achsen) bzw. von 13 Cent auf 22,4 Cent (ab 4 Achsen) wurde um jeweils 2 Cent gemindert (siehe Tabelle). Im Gegenzug erhöhen sich die Mautkosten aller anderen Klassen um 0,1 Cent. Diese Regelung gilt bis Ende 2010.



8 Wochen im Jahr sind die Funke-Züge im Ernteeinsatz unterwegs



## Auf Nummer sicher: Nachtverriegelung fürs Fahrerhaus

*Die Uhr schlägt Mitternacht – auf einem einsamen, unbeleuchteten Parkplatz steht ein LKW. Eine unangenehme Vorstellung für jeden, der die ungewollte Einsamkeit eines unbewachten Stellplatzes kennt. DAF XF105-Piloten jagt eine solche Situation in Zukunft keine Angst mehr ein, denn sie wissen: Sicher schläft man besser.*

Dank der neuen Option einer zusätzlichen Absicherung der Fahrerhaustür schlummern Fernfahrer ab sofort ein entscheidendes Stück sorgenfreier. DAF hat einmal mehr auf die Wünsche und Bedürfnisse der Fahrer reagiert und als erster LKW-Hersteller eine nachrüstbare, integrierte Türverriegelung für die Fernfahrerkabine des XF105 eingeführt. Damit trägt das holländische Unternehmen der steigenden Zahl von Überfällen auf unbewacht abgestellte LKW Rechnung. Durch die mechanische Verriegelung an der Fahrerhauswand steigt zudem auch die gefühlte Sicherheit des Fahrers – vor allem, wenn er mal wieder aufgrund akuter Parkplatznot sein Fahrzeug an irgendeinem verlassenem Stellplatz jenseits der Autobahn parken muss.

Optimaler Bedienkomfort und eine einfache Montage waren neben der Sicherheit die Hauptaspekte bei der Entwicklung des neuen Sicherheitssystems: Keine Bohrungen oder speziellen Werkzeuge sind für die schnelle Montage nötig. Ist die Nachtverriegelung installiert, gleitet beim Verriegeln

ein Stift aus gehärtetem Stahl in die bereits ab Werk verstärkte Türarmlehne und verhindert mit höchster Sicherheit den Zugang zur Fahrerkabine. Selbst mit einem Brecheisen ist hier kein Durchkommen. Von innen hingegen ist die Entriegelung kinderleicht: Der Fahrer muss einfach den roten Knopf drücken und die Tür ist wieder frei-

gegeben. So hat er in Notsituationen die Möglichkeit, schnell zu reagieren. Für alle Fälle liegt dem Set noch ein Nothammer bei. Zurzeit wird das Nachrüstset nur für die neueste Generation der XF105 Fahrerkabine angeboten, jedoch wird bei DAF bereits an einer Nachrüstvariante für ältere XF-Modelle gearbeitet.



Sicher schlummern: Die Nachtverriegelung hält ungebetene Gäste fern und ist von innen per Knopfdruck leicht zu öffnen



TruckTime-Service:

Haben Sie Interesse an der Nachtverriegelung von DAF Trucks?  
Dann informieren Sie sich einfach bei einem DAF-Servicepartner in Ihrer Nähe.



## Aufgeschnappt!

# Der richtige Dreh im Schnee

*Rotationsketten: Das zeitsparende und effektive Instrument gegen kurze schneebedeckte Passagen oder zum Anfahren am Berg auf schneebedeckter Straße.*

Rotationsketten (im Volksmund auch Schleuderketten genannt) beeindruckend durch ein genial einfaches Prinzip: Per



Weitere Infos zum Rotogrip-System von RUD: [www.rud.com](http://www.rud.com)

Knopfdruck wird – ähnlich einem Fahrrad-dynamos – ein Reibrad an die Innenseite des Reifens gedrückt. Dies lässt die daran befestigten Kettenstränge rotieren. Bis zu 18 Kettenstränge schleudern nach dem Rotationsprinzip immer wieder zwischen Reifen und verschneiter Fahrbahn und geben rund 25 Prozent mehr Grip. Das Rotogrip-System der Firma RUD ist eine bewährte Lösung, da es selbst auf engstem Raum eingebaut werden kann. Hat der LKW die kritischen Stellen passiert, so genügt ein weiterer Knopfdruck, um die Rotationsketten in Ruhestellung zu bringen. Die Rotationsketten sind bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h zuschaltbar und wirken bereits ab 3 km/h. Allerdings ersetzt das System kaum einen vollwertigen Satz konventioneller Schneeketten für längere Fahrten im Schnee. Fragen Sie deshalb bei Ihrem DAF-Partner nach Schneeketten aus dem TRP-Programm.

### Zeit für den Wintercheck

#### Ist Ihr LKW fit für den Winter?

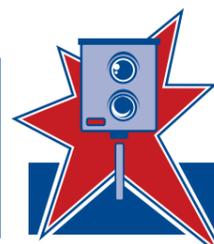
Spätestens jetzt sollte jeder Fahrer, Fuhrparkmanager oder Fahrzeugeigner seinen LKW winterfit machen. Aus diesem Grund bietet DAF in Zusammenarbeit mit seinen Servicepartnern allen Unternehmen und Fahrern einen Wintercheck an. Die Prüfung auf Wintertauglichkeit beinhaltet unter anderem:

- ☑ Überprüfung der Standheizung
- ☑ Kühlwasser-Check, inkl. Nachfüllen von Frostschutz
- ☑ Kontrolle der Beleuchtung und ggf. Regulierung des Scheinwerferstands für LKW und Trailer



TruckTime-Service:

Melden Sie Ihre(n) LKW jetzt für den Wintercheck an.  
Kontaktieren Sie einfach Ihren DAF-Servicepartner und vereinbaren Sie einen Termin.



## Blitzlichter

DAF beurteilt IAA-Nutzfahrzeuge positiv



Trotz verhaltener Prognosen war die diesjährige IAA Nutzfahrzeuge in Hannover mal wieder für einen Rekord gut: 13 Prozent mehr Besucher als vor zwei Jahren verzeichnete der Veranstalter. Der Informationsbedarf schien für die anwesenden Fachbesucher in Zeiten des Sparsens höher denn je. Der niederländische LKW-Hersteller DAF konnte dies nur bestätigen: „Trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen war generell eine lebhaftere Nachfrage zu verzeichnen“, beurteilte DAF Deutschland Geschäftsführer Jan van Keulen gegenüber „TruckTime“ die Besuchernachfrage. „Großes Interesse konnten wir auch bei den Flottenbetreibern feststellen. Auch wenn noch gewisse Unsicherheiten wegen der anstehenden Mautregelung spürbar sind, war doch die Bereitschaft zu kurzfristigen Investitionen vorhanden.“

Die von DAF angebotene Palette von umweltfreundlichen EEV-Fahrzeugen erfreute sich wachsender Beliebtheit. Nicht zuletzt, weil die KfW kurz vor der IAA angekündigt hatte, dass „frische Geldmittel“ aus dem Innovationsprogramm der Bundesregierung zur Verfügung stünden. Auch das auf dem Stand ausgestellte Sondermodell zum 80-jährigen Firmenjubiläum wurde von den Messebesuchern positiv aufgenommen. Die standeigene Verkaufsfläche für PACCAR Parts wurde vom Publikum stark frequentiert, sodass der Verkauf von Accessoires und Zubehör alle Erwartungen übertraf. Auch die DAF-Services wurden dieses Jahr verstärkt nachgefragt: „Hier waren besonders das DAF Telematics System, die in Zusammenarbeit mit dem TÜV Rheinland konzipierten DAF Eco Drive Trainings und das Werkstattverwaltungssystem DAF Connect von vielen Besuchern gefragt“, so Jan van Keulen.

### Maximaler Nutzen mit der MAX CARD

Auf der IAA erstmals präsentiert, führt DAF die MAX CARD für Kunden ein. Besitzer dieser Karte kommen in den Genuss handfester Vorteile. Wer sich online als Kartenmitglied registriert, der erfährt als Erster von PACCAR Parts-Sonderaktionen. Gleichzeitig erhält er Insiderwissen zu DAF-Produkten, Tipps zum Business und zur aktuellen Rechtslage etc. MAX CARD Besitzer profitieren zudem von Sonderpreisen und Einführungsangeboten zu neuen Produkten. Ziel der MAX CARD ist es, DAF-Kunden einen Vertrauens- und Informationsvorteil zu geben und eine langfristige Zusammenarbeit zu erreichen. Die Karte wird kostenlos an ausgewählte Kunden vergeben. Wenn Sie Interesse an der MAX CARD bekommen haben, wenden Sie sich einfach an einen teilnehmenden DAF Vertriebs- oder Servicepartner in Ihrer Nähe.

# Lösungen für jede Branche



Abgefahren!

*Näher am Kunden – unter diesem Motto bietet DAF eine große Auswahl an konfigurierbaren Branchenlösungen an. Der unschlagbare Vorteil: Die Fahrzeuge können unter Alltagsbedingungen getestet werden.*

Jede Transportaufgabe ist anders und erfordert eine spezifische Fahrzeuglösung. Wer nicht die „Katze im Sack“ kaufen will, kommt um eine eingehende Prüfung der verschiedenen Alternativen im Markt nicht herum. Was hilft da mehr als ein entsprechender Praxistest mit der gewünschten Fahrzeugvariante?

DAF hat dazu ein komplettes Demoprogramm mit zahlreichen aufgebauten Vorführfahrzeugen aufgelegt, das viele branchenbezogene Aufbauten beinhaltet. Fahrzeuge für den Bau, die Entsorgung, den Lebensmitteltransport, den Kommunaleinsatz, aber auch den Schwerlastverkehr – das sind nur einige der Bereiche, die abgedeckt werden können. „Ziel ist es, dem Kunden regional und für seine Bedürfnisse ein Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, das er unter seinen individuellen Alltagsbedingungen testen kann“, erklärt Hans Posthumus, Marketingleiter von DAF Trucks Deutschland. „Nur im Alltagsbetrieb kann er herausfinden, ob ein Fahrzeug seinen Bedürfnissen gerecht wird.“ Dieser einmalige Service bringt die DAF-Branchenlösungen näher zum Kunden. In der Praxis sind die voll einsatzbereiten Demo-



Die Demoflotte von DAF bietet eine ganze Welt von Transportlösungen. Besuchen Sie [www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de)

Fahrzeuge auf vier Regionen deutschlandweit verteilt. Jeder Interessent – ob Kunde oder nicht – kann die verfügbaren Fahrzeuge auch online über [www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de) einsehen und einen Reservierungsantrag stellen. Der nächstgelegene DAF-Vertriebspartner bearbeitet diese Anfrage umgehend und fordert das gewünschte Fahrzeug je nach Verfügbarkeit an. Der Interessent muss lediglich das Fahrzeug abholen und kann es auf Herz und Nieren prüfen. Der umfangreiche Fahrzeugpool beinhaltet rund 30 Fahrzeuge, darunter verschiedene Kippvarianten auf CF85-Basis, BDF-Aufbauten,

6x4 Sattelzugmaschinen für Schwertransporte, Pritschen mit und ohne Ladekran, Absetz- und Abrollkipper sowie diverse Tiefkühlfahrzeuge. Die jeweils verfügbaren Fahrzeuge sind mit Foto und Konfiguration im Internet einsehbar.



Sie haben Interesse an einem Fahrzeug aus der DAF-Demo-Flotte? Besuchen Sie einfach [www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de) und suchen Sie sich dort Ihre Wunschkonfiguration aus.

## DAF Oldtimer auf großer Fahrt

Einiges auf dem Kasten hat der DAF 575 aus dem Jahr 1968. Als Möbel- und Pferdetransporter war der Oldie bereits unterwegs, jetzt dient der DAF Kastenwagen als originelles Wohnmobil.

Der holländische Transportunternehmer Henk C. Hoek reaktiviert sein altes Schätzchen regelmäßig zur Deutschlandfahrt historischer Nutzfahrzeuge. Von Duisburg geht die „Mille Miglia für Nutzfahrzeuge“ über die Niederlande bis nach Hamburg. 1.800 Kilometer legen die rollenden Museen so auf den Handelsrouten der Hanse zurück.



Inside ↓

## Der Landwirtschaft verpflichtet

*Im idyllischen Landkreis Vechta scheinen die Uhren eine ruhigere Gangart einzulegen. Schafe, Hühner und Gänse säumen die beschaulichen Alleen, die zwischen all dem Grün kleine Orte wie Rechterfeld mit dem Kreisstädtchen Vechta verbinden. Beinahe überrascht ist man von dem unvermittelten Anblick eines modernen DAF-Händlerbetriebs inmitten der malerischen Landschaft. Geschäftsführer Peter Kröger hat hier im Oldenburger Münsterland seine Wurzeln und bietet mit seinen beiden Brüdern Johannes und Klaus weit mehr als den reinen DAF-Vertrieb. Die hochgewachsenen Brüder bilden ein gut eingespieltes Team: Während Johannes Kröger den DAF-Vertrieb leitet, betätigt sich Ingenieur Klaus Kröger als technischer Leiter der hauseigenen Fahrzeugbau-Marke Agroliner. Die Krögers gehören zu den weitsichtigen Menschen mit unbedingtem Willen zur Dienstleistung rund um das Nutzfahrzeug.*

**Sie sind auf Landwirtschaft und LKW spezialisiert. Was haben diese Bereiche gemein?** Wenn man bedenkt, dass auch die Brüder Hub und Wim van Doorne mit einer „Anhangwagenfabrik“ begonnen haben und daraus die erfolgreiche LKW-Marke DAF entstanden ist, liegt der Bezug wohl auf der Hand. Für uns war der LKW-Vertrieb ein konsequenter Ausbau unseres Geschäftsfeldes. Wir bringen über 40 Jahre Erfahrung im Fahrzeugbau mit und sind seit 1988 DAF Sales- und Servicepartner im Oldenburger Münsterland. Diese Region ist aus der Tradition heraus von Landwirtschaft geprägt. LKW als Nutzfahrzeuge zum Verladen und Transportieren von Landerzeugnissen passen da nun mal optimal ins Konzept.

### Gilt das auch für Ihre Werkstatt?

Zwar lassen wir Auflieger und Anhänger in unserem Werk in Polen herstellen, doch hier am Standort verfügen wir über zwei Werkstätten, die sich optimal ergänzen. Alle Mechaniker und Schlosser sind sowohl mit der DAF-Technik als auch mit unserem Fahrzeugbau vertraut. Erfahrungsgemäß gilt besonders am Wochen-

ende das Augenmerk der Reparatur und Wartung von LKW. Anhänger und Auflieger sind nicht so termingebunden. So können in diesem Bereich Wartungen auch schon mal in die Woche gelegt werden. Sie sehen: So profitiert der eine Bereich vom anderen, indem wir die Kapazitäten unseres Werkstattteams je nach Bedarf einsetzen.

### Kommt man in dieser Region überhaupt um die Landwirtschaft herum?

Strukturell wie traditionell ist die Landwirtschaft hier im Oldenburger Münsterland zu Hause. Auch wenn sich Maschinenbauunternehmen und andere Industriezweige hier niederlassen, ist meist ein Zusammenhang zur Landwirtschaft erkennbar. Natürlich merken wir das auch beim Fahrzeugbau. Unser Brot- und Buttergeschäft machen wir seit Jahren mit dem Dreiseitenkipper für den klassischen Transport von Getreide, Kartoffeln und Zuckerrüben. Darin sind wir führend auf dem Markt. Aber auch der Bau von Muldenkipper, Hakenliftanhänger und Speziallösungen gehört zu unserem täglichen Geschäft.

Was ist unter „Speziallösungen“ zu verstehen? Das können spezielle Überladewagen mit bodenschonenden Niederdruckbereifungen oder großvolumige Strohballen-Transportanhänger sein. Eine spezielle Kreation, die wir mit der Firma SIGA Nova entwickelt haben, ist ein sogenannter Vorderwagen (Dolly) für Sattelaufleger. Mit Hilfe dieses Vorderwagens kann der Landwirt oder Lohnunternehmer herkömmliche Sattelaufleger auch mit dem Traktor bewegen. Während die Sattelzugmaschinen die Auflieger auf Langstrecken bewegen, kann der Traktor die Auflieger auch auf Wirtschaftswegen und bei angemessener Bereifung auch auf dem Acker nutzen. Für Lohnbetriebe wie z. B. unseren Kunden Funke eine ideale Kombination. Hier sind wir zzt. der einzige Anbieter am Markt, der über eine Straßenzulassung für dieses System verfügt.

Als langjähriger DAF-Haupthändler mit engem Bezug zur Landwirtschaft haben Sie sicher besondere Ziele?

Als DAF Sales- und Servicepartner sind wir hoch motiviert, die Ziele der Unternehmenszentrale zu erfüllen und optimale Produkte und Dienstleistungen rund um die DAF-Baureihen anbieten zu können. Mit einem Marktanteilszuwachs von 0 auf 15 Prozent in den vergangenen 20 Jahren haben wir für die Marke DAF ausgezeichnete Arbeit geleistet. Wichtig ist uns ein solides und gesundes Wachstum. Dabei wollen wir den regionalen Markt für die DAF-Fahrzeuge begeistern und Kunden der Region mit Dienstleistungen wie Multisupport, Finanzierung und ITS-Pannenservice langfristig an uns binden. Gerade die momentane Konsolidierung der Branche macht ein nachhaltiges Wirtschaften so wichtig.



Die Brüder Peter und Johannes Kröger nehmen ihren Vertriebsexperten Andreas Boning in die Mitte.

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](mailto:redaktion@trucktime.de)  
Redaktion: Max Franz

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