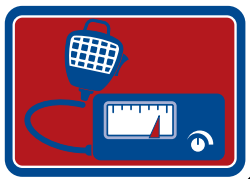


TruckTime Powered by DAF

AUSGABE 01 2007



Interview



Holz für die Hütte

Zimmermeister Sven de Boer ist der Mann fürs Grobe, und doch hat er ein ungewöhnlich feines Händchen für den Werkstoff Holz. Dank seines Könnens und dem seines Teams hat er noch alle Kunden in ihre eigene „Hütte“ gebracht!

Seite 2

Viel Staub um nichts?

Alle reden von der Feinstaubverordnung. Doch wann kommt sie wirklich und wen trifft sie?

Feinstaub bezeichnet die in der Atmosphäre enthaltenen Partikel, die in ihrem Durchmesser nicht größer sind als 10 µm (1 Million µm bzw. Mikrometer = 1 Meter). In seiner Winzigkeit liegt die eigentliche Gefahr. Feinstaub ist zwar nicht giftig, kann aber ungehindert durch Mund und Nase in den Organismus eindringen und sich z. B. in der Lunge festsetzen. Dort verursacht er ein erhöhtes Krebsrisiko.

Zum Schutz der Gesundheit trat eine europäische Luftqualitätsverordnung bereits Anfang 2005 in Kraft. Sie schreibt einen Grenzwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft vor. Wird er an 35 Tagen im Jahr überschritten, so sind die betroffenen Kommunen per Gesetz verpflichtet, Gegenmaßnahmen einzuleiten und die Bevölkerung zu warnen.

Umweltzone als Empfehlung

Um die genannten EU-Richtlinien bundesweit umzusetzen, wurde das deutsche Emissionsschutzgesetz entsprechend geändert. Seitdem sind nun gut zwei Jahre vergangen, in denen Politiker und Verbände händeringend nach Umsetzungsmöglichkeiten suchen. Eine vieldiskutierte Variante ist die im März in Kraft getretene „Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung“. Klingt sperrig, meint aber nichts anderes, als dass nur gekennzeichnete PKW und LKW innerstädtische Zonen passieren dürfen. Ausgeschlossen vom Stadtverkehr werden zukünftig nicht nur betagte Dieselfahrzeuge der Emissionsklasse Euro 1, sondern auch Benziner ohne und mit Katalysatoren der ersten Generation (ebenfalls Euro 1).

Für viele Kommunen besteht allerdings kein akuter Handlungsbedarf, denn die Einrichtung von Umweltzonen gilt lediglich als „Empfehlung“. Dementsprechend setzt kaum eine Kommune das Vorhaben noch 2007 in die Realität um. Zwar plante das Land Baden-Württemberg die Einführung von Umweltzonen ursprünglich bereits im Juli diesen Jahres, doch ohne eine einheitliche Richtlinie für das Nachrüsten mit Partikelfilter für ältere Fahrzeuge wären zu diesem Zeitpunkt noch zu viele Fahrzeuge nach dem Ausschlussprinzip betroffen. So wurde die Einführung kurzerhand verschoben. Gerungen wird nun vor allem um Ausnahmeregelungen und praxisorientierte Vorgehensweisen bei nachgerüsteten PKW und LKW. Zu rechnen ist deshalb mit den ersten Umweltzonen frühestens ab Januar 2008. Doch die Konsequenzen sind nicht zu unterschätzen: So bekommen laut Berliner Senat in der Hauptstadt voraussichtlich 30.000 LKW- und rund 40.000 PKW-Halter das Fahrverbot zu spüren. Die Handwerkskammer (HWK) spricht gar von 43 Prozent aller Berliner Handwerksbetriebe, die vom innerstädtischen Fahrverbot betroffen sind.

VDIK: „konsequente Bestandserneuerung!“

Dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK) hingegen sind die neuen Fahrverbote ein Dorn im Auge. „Besser wäre eine konsequente Bestandserneuerung. Zu kompliziert, zu verbraucherunfreundlich, die Kennzeichnung der Klassifizierung“ so Bernd Mayer, Mitglied der VDIK-Geschäftsleitung. „Nicht Einzelinitiativen, wie die Einrichtung von Umweltzonen, sondern übergreifende Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen sind zielführend. Wir plädieren deshalb für eine konsequente Bestandserneuerung – besonders im Hinblick auf die Euro-Normen.“

Klar wird: Den Umweltsündern auf vier Rädern soll es kurz oder lang an den Kragen gehen. Doch einmal mehr hat die hitzige Diskussion um Fahrverbote mehr (Fein-)Staub aufgewirbelt und zur allgemeinen Verunsicherung beigetragen als nötig. Dass beispielsweise auch die LKW-Industrie längst die Notwendigkeit schadstoffarmer Transportlösungen erkannt hat, geht in der öffentlichen Debatte beinahe unter. So bietet beispielsweise DAF für seine Baureihen CF und XF Motoren an, die bereits heute der erst ab 2009 geltenden Emissionsnorm Euro 5 entsprechen. Und auch für die leichten Verteilerfahrzeuge der Baureihe LF sind ab Sommer diesen Jahres Euro 5-Ausführungen lieferbar. Für die Umwelt bedeutet das konkret eine Stickoxid-Entlastung um weitere 40 Prozent – in Bezug auf die aktuellen Euro 4-Norm.

Einstufung der Schadstoffgruppen*

Schadstoffgruppe / Plakette	Zugeordnete Emissionsschlüsselnummer für Nutzfahrzeuge (Diesel)
 SCHADSTOFFGRUPPE 2	20, 21, 22, 23, 33, 43, 53, 60, 61
 SCHADSTOFFGRUPPE 3	34, 44, 54, 70, 71
 SCHADSTOFFGRUPPE 4	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91

*Grundlage der Einstufung sind die letzten beiden Ziffern der Emissionsschlüsselnummer in den Fahrzeugpapieren. Für schwere Nutzfahrzeuge und Busse liegen die entsprechenden Verordnungen für die Nachrüstung von Rußpartikelfiltern derzeit noch nicht vor.

Tipps und Termine

Messen/Ausstellungen

12.–15.06.2007, München
Transport Logistic, Messe
Neue Messe München
Tel.: 0 89/9 49-113 68
Fax: 0 89/9 49-113 69
info@transportlogistic.de

Seminare/Fachtagungen

10.–11.05.2007, Hannover
5. Logistics Network Congress
Info: Logistic Network Consultants LNC GmbH
Tel.: 05 11/35 77 92-18
Fax: 05 11/35 77 92-20
info@LNC-Hannover.de?
www.logistics-network.de

22.05.2007, Hannover
DVZ-Symposium „Fuhrparkmanagement“ – Kosten und Vorschriften im Fokus: So stellen Sie die Weichen für den optimalen Fuhrpark; Veranstaltungsort: Marriott Hannover Maschsee
Tel.: 0 40/237 14-194
Fax: 0 40/237 14-3
klar@dvz.de

31.05.–01.06.2007, Warschau
4th Euro-Asian Road Transport Conference
Info: International Road Transport Union IRU, Genf
Tel.: +41 22 918 27 00
Fax: +41 22 918 27 41
www.iru.org
iru@iru.org



Profil

Ein Beitrag zum Gütertransport

Eine Auszeichnung – zwei Welten: Der allererste LKW, der im Jahr 1975 als „International Truck of the Year“ prämiert wurde, hat nicht mehr viel gemein mit dem Sieger von 2007 – dem DAF XF105. Fahrkomfort, Sicherheit, Leistung sind seit dieser Zeit in andere Dimensionen vorgedrungen und lassen sich heute eher mit PKW messen als mit der Ausstattung der LKW-Urväter.

Trotzdem, auch wenn sich die Nutzfahrzeugtechnik ständig durch eine hohe Innovationsbereitschaft auszeichnet, so ist dies nicht das primäre Argument, das die Fachjury bei der Wahl zum „International Truck of the Year“ (IToY) überzeugt: „Dieser Preis wird in erster Linie für den Beitrag zur größtmöglichen Transporteffizienz verliehen“, erklärt Andy Salter, der englische Fachjournalist und IToY-Juryvorsitzende im Gespräch mit DAF.



1 x LF; 2 x XF: DAF ist der einzige LKW-Hersteller, der in den letzten zehn Jahren gleich 3 x die bewährte Trophäe gewann.

Das Expertengremium setzt sich aus 20 Fachjournalisten aller teilnehmenden europäischen Länder zusammen. Die Jurymitglieder ihrerseits müssen sich in ihrem Land jeweils durch eine besondere Kompetenz in der Nutzfahrzeug-Berichterstattung qualifiziert haben. Dass der diesjährige Sieger, der XF105, auf seinem Gebiet eine Referenz darstellt, an der sich alle anderen messen lassen müssen, darüber waren sich die meisten der Jurymitglieder einig.

Mit rund 38 Prozent der Stimmen gewann der XF105 im Segment der schweren Fernverkehrs-LKW deutlich vor den Konkurrenten Renault Premium (27 Prozent) und Volvo FL (14 Prozent). Doch DAF ist bei der Jury bereits bestens bekannt für eine lange Tradition in Sachen Kundennähe und sicherte sich auch dieses Jahr mit einer Vielzahl von Verbesserungen, die den Fahreralltag erleichtern, positive Stimmen. Immer wieder war es vor allem die behutsame Evolution bestehender Fahrzeugkonzepte und weniger das Innovationsfeuerwerk progressiver Neuentwicklungen, womit DAF punktete. Mit der Umsetzung von Kundenwünschen konnten bereits der 95XF im Jahr 1998 und der LF im Jahr 2002 bei der Prämierung zum IToY überzeugen. Damit hat DAF als einziger LKW-Hersteller gleich dreimal in den letzten zehn Jahren diesen begehrten Preis erhalten.



Interview



Holz für die Hütte

Wer hoch hinaus will, sollte den Beruf des Zimmermanns wählen! Eine Erkenntnis, die sich spontan einprägt, beobachtet man

Sven de Boer und seine Zimmerleute beim Richten eines Dachstuhls in sieben Meter Höhe. Weitere 20 Meter über ihren Köpfen schwebt ein Kran der niederländischen Firma Hiab, montiert auf dem nagelneuen Firmenfahrzeug – dem DAF CF75 mit Kranaufbau, extrakurzem Fahrgestell und verstärktem Rahmen. Während Geschäftsführer de Boer die Dachstuhlelemente fachmännisch zusammenfügt, steht Firmengründer und Senior Uwe de Boer an der Fernbedienung des Lastkrans, um die 3 Tonnen Dachgebälk für seinen Sohn millimetergenau an die richtige Stelle zu platzieren.



Sven de Boer hat den Betrieb vom Vater übernommen.

Warum haben Sie sich als Zimmereifachbetrieb auch für ein eigenes Transportfahrzeug wie den DAF CF entschieden?

De Boer: In erster Linie wollen wir unabhängig von Fremdfirmen sein.

Nur so können wir flexibel auf die Besonderheiten unseres Geschäftes eingehen und Kundenwünsche optimal befriedigen. Ein zweiter, nicht unwesentlicher Punkt ist die Erleichterung der Arbeit für unsere Mitarbeiter. Unser neuer DAF CF mit dem 25-Meter-Kran ist eine unglaubliche Arbeitserleichterung. Jetzt sind wir in der Lage, große Elemente wie einen Dachstuhl bereits in der Werkstatt zusammenzufügen und fix und fertig auf der Baustelle zu montieren. Eine enorme Zeitersparnis, denn vorher mussten alle Einzelelemente an Ort und Stelle per Hand zusammengefügt werden.

Welche Besonderheiten birgt der Transport von Haus- und Bauelementen?

De Boer: Jeden Tag erleben wir Überraschungen, da jede Baustelle, jeder Dachstuhl und jeder Rohbau eine andere Herausforderung darstellt. Besonders bei der Anlieferung der Hauselemente oder Montage müssen wir sehr kreativ sein. Aus diesem Grund haben wir ein Fahrzeug gesucht, das für eine größtmögliche Anzahl von Einsätzen geeignet ist.

Welche Anforderungen stellen Sie an Ihr Nutzfahrzeug?

De Boer: Wie bereits angedeutet, bewegen wir uns häufig in schwer zugänglichem Gebiet – z. B. in Neubausiedlungen ohne feste Straßenanbindung. Wichtigste Voraussetzung war in diesem Fall ein extrem kurzes Fahrgestell für die Wendigkeit in Kombination mit einem langen Kranausleger, der wiederum eine hohe Nutzlast besitzen muss. Uns war bewusst, dass die Erfüllung unserer Wünsche schwer wird. Doch nach langer Suche wurden wir beim regionalen DAF-Händler Allers in Krefeld fündig. DAF war der einzige Fahrzeughersteller, der uns umfangreich beraten und letzt-

endlich genau die Fahrzeugkonfiguration anbieten konnte, die wir für unsere tägliche Arbeit brauchen.

Gibt es in Bezug auf Ihren Bau- und Transportstoff Holz besondere Sicherungs- oder Transportmaßnahmen?

De Boer: Ja, es ist besonders die Sperrigkeit und Überlänge von Dachkonstruktionen oder Fertighauselementen, die eine besondere Transportsicherung notwendig macht. Mit unserem ausziehbaren Jumbo-Anhänger können wir überlange Fracht von bis zu 20 Meter Länge transportieren. Dies ist dann aber nur noch in der Nacht oder mit Polizeischutz zu realisieren.

Ist der natürliche Rohstoff Holz wieder im Trend?

De Boer: Es dauert zwar seine Zeit, aber wir merken, dass Holz als Baumaterial wieder beliebter wird. Besonders die aktuelle Umweltdiskussion hat dazu geführt, dass immer mehr Kunden weg vom Massivbau, hin zur Holzbauweise gehen. Besonders ökologisch bewusst lebende Familien und Eltern mit allergeplagten Kindern gehören jetzt häufiger zu unseren Kunden. Unabhängig davon hat Holz einen weiteren unschlagbaren Vorteil: die schnelle Montage. Ein Holzhaus kann bereits in zweieinhalb Monaten stehen, während ein Massivhaus nicht vor vier bis sechs Monaten fertig ist.

Als jemand, der vielen Menschen zu einem Eigenheim verhilft, müssen Sie doch ständig in zufriedene Gesichter schauen?

De Boer: Sicherlich gehören wir zu den glücklichen Menschen, die einen Beruf ausüben, der anderen Menschen zum Eigenheim verhilft. Wir profitieren sozusagen von der positiven Grundstimmung. Doch um die Kundenzufriedenheit muss man sich trotzdem aktiv bemühen: Es gehört unbedingt Herzblut dazu und die Bereitschaft, den Kunden zufrieden zu stellen. Dies zählt mehr, als ständig auf Cent und Euro zu achten. Wer sich entscheidet ein Haus zu bauen, benötigt immer auch Beratung und einen Partner, der ihm bei schwierigen Entscheidungen zur Seite steht. Eine ständige Erreichbarkeit und ein offenes Ohr für die Sorgen unserer Kunden sind in unserem Gewerbe deshalb besonders wichtig.

Thema im Fokus



Immer schön cool bleiben!

Ob heiße Nächte in Nizza oder in Bottrop: In Anbetracht von bis zu 45 Grad in der Fahrerkabine, besonders in der heißen Jahreszeit, ist an Schlaf kaum zu denken. Viele Fahrer nehmen selbst die horrenden Spritkosten in Kauf und lassen die ganze Nacht den Motor laufen, um sich per Klimaanlage etwas Linderung zu verschaffen.

Wer weder den Geldbeutel noch die Umwelt strapazieren kann und will, riskiert, weiterhin unausgeschlafen zu sein. Doch damit bringen Betroffene sich und andere in Gefahr: Konzentration und Fitness leiden unter hitzebedingtem Schlafentzug – übermüdete Fahrer sind nicht so belastbar wie ihre ausgeschlafenen Kollegen. Diese erkennt man meist an den Fahrzeugen mit nachgerüsteten Standklimaanlagen. Es gilt als erwiesen, dass Berufskraftfahrer, die häufig in heißen Ländern unterwegs sind und über eine Standklimaanlage verfügen, oftmals konzentrierter und ausgeruhter auf Achse sind.

Gleich eine dreifache Schonung von Nachtruhe, Geldbeutel und Umwelt verspricht die neueste Generation von Standklimaanlagen im Kompaktformat: Zu diesen leistungsfähigen Geräten zählt die Minicool Compact von Dirna. Das nur 17,6 cm hohe Kühlelement wird in der Dachluke installiert und an die Stromversorgung

des Fahrzeugs angeschlossen. Eine Weiterentwicklung stellt die Doppelkompressoren-Technik dar, da sie den Vorteil einer leistungsstarken Kühlfunktion mit einem Strom sparenden Langzeitbetrieb kombiniert: Nach dem Einschalten läuft das Gerät mit voller Leistung beider Kompressoren. Ist die gewünschte Raumtemperatur erreicht, geht die Minicool in den Stromsparmodus, indem sie automatisch einen Kompressor ausschaltet. Zwei weitere Argumente für die Minicool Compact sind die Wartungsfreundlichkeit und ein sinnvoller Batterieschutz. Dieser verhindert das vollständige Entladen der Batterie, indem sich die Kompressoren beim Erreichen eines kritischen Ladezustands automatisch ausschalten.



Für weitere Informationen zu individuellen Einbauten von Standklimaanlagen fragen Sie einfach den DAF-Vertragspartner in Ihrer Nähe.



Für besondere Transportaufträge: der CF75 mit extrakurzem Fahrgestell und extralangem Kran.

Augen zu und durch?



Blitzlichter

Ca. 25 Prozent aller schweren LKW-Unfälle sind auf Müdigkeit am Steuer zurückzuführen. Mit Tipps und Technik können Unternehmer und Fahrer dem gefährlichen Sekundenschlaf entgegenwirken.

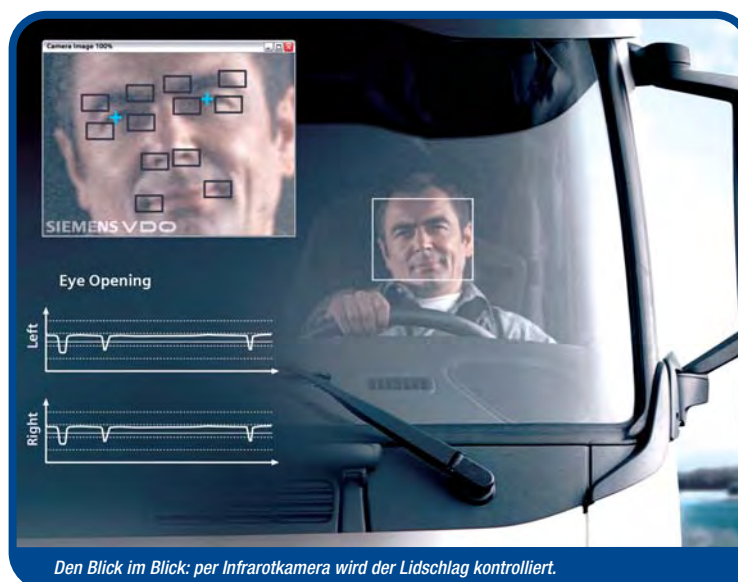
Müdigkeit ist wahrscheinlich der am meisten unterschätzte Zustand deutscher PKW- und LKW-Fahrer. Während Alkohol und Betäubungsmittel am Steuer für die meisten tabu sind, gilt Schlaftrunkenheit als „Kavaliersdelikt“. Dass allerdings jeder fünfte LKW-Unfall durch Übermüdung ausgelöst wird, alarmiert. Dunkelheit, Monotonie und Überbeanspruchung gelten als die häufigsten Ursachen des folgenreichen Sekundenschlafs, der als Versuch des Organismus gewertet werden kann, Körper und Geist zu schonen. Wie gefährlich dieser Zustand ist, wird klar, wenn man die Strecke misst, die ein Fahrzeug mit Tempo 80 in einer unachtsamen Sekunde zurücklegt: Ganze 22 Meter rollt solch ein Zug ohne Kontrolle. Meistens ist Mangel an Schlaf die Ursache. In den meisten Fällen kann der Fahrer diesem Risiko mit gesundem und ausreichendem Schlaf entgegenwirken.

Allerdings gibt es die Risikogruppe der notorischen Schnarcher. In der Fachsprache nennt man es das Schlafapnoe-Syndrom. Bundesweit sind 800.000 Menschen von Schlafapnoe mit regelmäßigen Atemaussetzern betroffen. Bei einer Studie der Bochumer Ruhr-Universität stellten Forscher fest, dass Menschen, die unter Schlafapnoe leiden, ein zwei- bis dreifach höheres Unfallrisiko haben als Menschen ohne Schlafstörungen.

Mit Überwachung gegen Sekundenschlaf

Siemens VDO stellte auf der letztjährigen IAA Nutzfahrzeuge ein innovatives Warnsystem für Berufskraftfahrer vor. Dabei überwacht eine unauffällige Infrarotkamera den Lidschlag des Fahrers, während eine Software die Aufnahmen auswertet. Das hochsensible System erkennt minimale Veränderungen wie den Blickwinkel und die Anzahl

bzw. Dauer der Lidschläge im Gesichtsfeld des Fahrers. Droht der Sekundenschlaf, erhält der Fahrer eine Warnung per Vibration im Fahrersitz. War dies erfolglos, ertönt ein Warnsignal mit steigender Lautstärke. Der Fahrer weiß spätestens jetzt, dass es höchste Zeit ist, den nächsten Rastplatz anzufahren und sich eine Pause zu gönnen. Übrigens haben Wissenschaftler ebenfalls festgestellt, dass weder laute Musik noch Kaffee oder Energiedrinks helfen. Schlaf ist und bleibt das beste Gegenmittel.



Den Blick im Blick: per Infrarotkamera wird der Lidschlag kontrolliert.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.siemens-vdo.de



Aufgeschnappt!

Gute Sicht ist Pflicht

Die sogenannte Spiegelverordnung stellt Fahrer vor das Problem, „den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr zu sehen!“ Abhilfe bietet das „elektronische Auge“ von Orlaco.

Die „EU-Spiegelverordnung“ (2003/97/EG) – seit 26. Januar verbindlich für alle Neufahrzeuge über 7,5 t – soll per obligatorischem Frontspiegel Einblick in den schlecht einsehbaren Raum vor dem Fahrzeug bieten. Doch der Weisheit letzter Schluss scheint auch diese Lösung nicht: Immerhin muss der Fahrer den fließenden Verkehr um sich herum mit bis zu vier Spiegeln kontrollieren.

Eine elektronische „Sehhilfe“ von Orlaco verspricht den Durchblick: Das Frontsichtsystem besteht aus einer robusten Mini-Kamera, die eine gute Sicht auf den Bereich rechts vor und neben dem Fahrerhaus bietet. Der Fahrer kann per Monitor auf einen Blick den kritischen Winkel erfassen und so Unfälle oder Schäden beim Rangieren vermeiden. Der Vorteil des Kamerasystems liegt auf der Hand: Es erweitert das Sichtfeld eines optionalen Frontspiegels um die Bürgersteigsicht (toter Winkel) rechts neben dem Fahrzeug. Außerdem ist nach einem Fahrerwechsel kein Nachjustieren notwendig. Zusätzlich ist die Kamera durch kompaktere Abmessungen



Einblicke in Verborgenes: per Monitor überwacht der Fahrer den unmittelbaren Front- und Seitenraum.

wesentlich aerodynamischer als der Frontspiegel. Ein weiteres Plus stellt die optionale Anbindung von bis zu zwei weiteren Kameras dar, wie z. B. einer Rückfahrkamera oder Laderaumüberwachung per Video.

Das Orlaco-System ist derzeit das einzige für die EU-Spiegelverordnung zugelassene Frontsichtsystem, das den vorgeschriebenen Frontspiegel ersetzen darf. Der Gesetzgeber verlangt allerdings, dass sich das Kamerasystem bis 30 km/h nicht manuell ausschalten lässt.

Das Frontsichtsystem von Orlaco ist für den Einbau in DAF-Fahrzeugtypen optimiert und ab der 36. Kalenderwoche direkt ab Werk bestellbar.

Informieren Sie sich einfach bei Ihrem nächstgelegenen DAF-Vertragspartner. Infos unter www.daftrucks.de.

Ihr eigener LKW im Maßstab 1:50

Jetzt können Transportunternehmer ihren Traum vom eigenen maßstabsgerechten Firmenfahrzeug für den Schreibtisch wahr werden lassen: Ab einer Auflage von 100 Stück fertigt die niederländische Firma LIONTOYS ein detailgetreues und repräsentatives Abbild eines jeden Firmen-LKW im Miniformat an.

Der Spezialist für detailgetreue Nutzfahrzeugmodelle, aber auch Sonderfahrzeuge und PKW aller Art bietet seit der letzten Nutzfahrzeug-IAA diesen ganz besonderen Service an: Dabei kann auf das umfangreiche Sortiment aller modernen Trucks und Trailer zurückgegriffen werden, die LIONTOYS laut eigenen Angaben im Sortiment hat. Die Bestellung der ganz individuellen Sonderedition ist denkbar einfach: Per Online-Order sendet der Unternehmer Fotos seines LKW-Zuges an LIONTOYS. Dort werden Farben und Logos an das entsprechende Modell angepasst und im Maßstab 1:50 hergestellt. Preise auf Anfrage per Mail unter sales@liontoys.nl oder telefonisch unter +31 413 331805.



Ab 100 Stück realisiert LIONTOYS individuelle LKW-Modelle.

DAF LF demnächst auch mit Euro 5

Dem Ruf nach schadstoffärmeren Motorvarianten wird DAF jetzt beim Verteilerverkehr – der leichten Baureihe LF – gerecht. Ab dem Sommer 2007 erweitert der niederländische Fahrzeughersteller das LF-Fahrzeugprogramm um eine Reihe von Euro 5-Ausführungen auf Basis der SCR-Technologie: der 4,5-Liter-Vierzylinder-PACCAR FR-Motor mit einer Leistung von 118 kW/160 PS und der 6,7-Liter-Sechszylinder-PACCAR GR-Motor mit wahlweise 165 kW/224 PS oder 184 kW/250 PS. Zum Vergleich: Diese Motoren stoßen rund 40 Prozent weniger Stickoxide aus als die derzeit in der EU geltende Euro 4-Norm vorschreibt.

Mit dem LF ist somit die gesamte DAF-Modellpalette mit Motoren lieferbar, die der Abgasnorm Euro 5 entsprechen. Gesetzlich bindend wird die bislang strengste aller Emissionsnormen europaweit ab 2009.



Der Zeit voraus: Auch der LF ist demnächst in der schadstoffärmsten Emissionsklasse Euro 5 zu haben.

In jedem Gelände zu Hause

Als ein Abbild purer Kraft könnte man die verbesserten CF-Baufahrzeuge von DAF bezeichnen. Die echten Allrounder sind für schwere Arbeiten im Gelände wie geschaffen. Mit vielen Detailverbesserungen präsentiert sich die mittelschwere DAF-Baureihe für das Baugewerbe von ihrer bislang stärksten Seite.

Kaum zu übersehen, stand bislang die schwere DAF-Baureihe XF105 und ihre Auszeichnung zum „Truck of the Year 2007“ im Fokus des öffentlichen Interesses. Jetzt schickt sich der kleinere Bruder CF an, Lorbeeren einzuheimsen: Pünktlich zur BAUMA – der weltweit wichtigsten Leistungsschau der Baubranche – präsentiert DAF Trucks die robusten On-/Off-Road-Ausführungen der CF-Baureihe. Zusammen mit den 6x4- und 8x4-Fahrgestell-Varianten halten auch zahlreiche Verbesserungen in puncto Komfort, Bedienung und Geländegängigkeit Einzug in die mittelschwere DAF-Baureihe. Beispielsweise die spezielle On-/Off-Road-Variante des bewährten AS-Tronic-Getriebes: Das 12-Gang-Automatikgetriebe sorgt für eine schnellere Getriebschaltung und optimierte Kuppelungsarbeit in schwerem Gelände oder die verbesserte Bodenfreiheit.

In bekannter DAF-Manier wurden zahlreiche Verbesserungen und bedarfsgerechte Baupezifikationen mit Hinblick auf den Fahrer entwickelt. Die wichtigsten im Überblick:

Verbesserungen bei den 6x4- sowie 8x4-Fahrgestell-Varianten

- ▣ Verbesserte Tandemachsen für noch höheren Fahrkomfort.
- ▣ Spezielle AS-Tronic-Getriebesoftware für den On-/Off-Road-Betrieb.
- ▣ Bauaufstieg und Haltereling auf der Fahrerseite.
- ▣ Höhere Bodenfreiheit beim 6x4-Fahrgestell durch Erhöhung der Vorderachse um 50 mm.
- ▣ Verbesserter Frontaufstieg zur optimalen Erreichbarkeit der Windschutzscheibe.
- ▣ Integriertes Kühlerschutzblech mit Staubschutz.

Bärenstarker Antrieb

Je nach Ausführung kann beim Antrieb zwischen dem 9,2-Liter-Motor PACCAR PR mit einer Leistung von 183 kW/250 PS bis 265 kW/360 PS und dem 12,9-Liter-MX-Motor mit 265 kW/360 PS bis 375 kW/510 PS gewählt werden. Beide Motoren sind sowohl in Euro 4- als auch Euro 5-Ausführung erhältlich.



Abgefahren!

Mit ausrangierten LKW-Planen Geld verdienen.



Foto: Noé Flum

Gebrauchte LKW-Planen sind das angesagte Accessoire modischer Trendsetter. In zugeschnittener, vernähter und verklebter Form werden sie in ihrem zweiten Leben als trendige Umhängetasche genutzt. Diese ausgefallene Geschäftsidee hatte die Schweizer Firma Freitag bereits vor 14 Jahren. Seit 1993 werden in eigener Produktion Taschen aus recycelten LKW-Planen, Airbags, Sicherheitsgurten und Autoschläuchen hergestellt. Das Konzept ging auf: Freitag-Taschen gehören mittlerweile zum Stadtbild europäischer Metropolen. Den „Rohstoff“ erhält das Unternehmen durch Ankäufe aus der Transportbranche. Bis zu 250,- Euro werden pro Plane gezahlt. Das Prinzip ist einfach: Je ausgefallener die Farben und Muster der Planen, desto mehr sind sie wert.



TruckTime-Service:

Freitag beschert Ihren ausrangierten Planen ein zweites Leben.

Kontakt: Freitag AG, Hardstrasse 219, CH-8005 Zürich, Tel. +41 43 210 33 11



Inside ↓

Die Vertrauensfrage

Der Traditionsbetrieb und langjährige DAF-Händler Fritz Jordan ist einer der erfolgreichsten Partner im gesamtdeutschen DAF-Händlernetzwerk: In seinem Einzugsgebiet Kreis Kleve, Wesel und Borken hat er einen Marktanteil von 20 Prozent im Sattelzugmaschinen-segment – das ist Rekord.

Im TruckTime-Gespräch verrät uns Vertriebsprofi Volker Jordan – Geschäftsführer in der dritten Generation – das Geheimnis seines Erfolges. Kundenmanagement lautet die wichtigste Zutat – dahinter stecken alte Werte und neue Einsichten ins LKW-Geschäft.

Gibt es auch im Transportbusiness eine „Geiz ist Geil“-Mentalität?

Jordan: Ich würde nicht von einer „Geiz ist Geil“-Mentalität sprechen, denn das hat zu viel mit Emotionen zu tun. Das vorherrschende extreme Kostenbewusstsein in der Transportbranche hat vor allem rationale Gründe: Der steigende Kostendruck durch sinkende Transportmargen, die verschärfte Wettbewerbssituation und die engeren gesetzlichen Rahmenbedingungen zwingen Transporteure zum Sparen.

Heißt das gleichzeitig, dass nur der günstigste Anbieter eine Chance hat?

Jordan: Der Anschaffungspreis ist ja nur die eine Seite der Medaille. Die Betriebs- und Folgekosten sind auf die Lebensdauer eines Fahrzeuges gesehen viele Male wichtiger. Jedem wirtschaftlich denkenden Transportunternehmer ist zudem klar, dass sein wichtigstes Betriebsgerät – der LKW – stets einsatzbereit sein muss. Bei Laufleistungen von bis zu 150.000 Kilometer pro Jahr und mehr, beispielsweise im gewerblichen Fernverkehr, ist es verständlich, dass neben dem Anschaffungspreis viele andere Faktoren eine entscheidende Rolle spielen.

Was sind die wichtigsten Faktoren bei der Kaufentscheidung?

Jordan: Qualität und Zuverlässigkeit des Produktes spielen zwar eine übergeordnete Rolle. Daneben sind aber auch die individuellen Serviceleistungen des Markenherstellers und des Händlers vor Ort kaufentscheidend. Faktoren wie ein guter Werkstatt-, Pannen- und Wartungsservice müssen stimmen, damit die permanente Einsatzbereitschaft eines Fahrzeuges gewährleistet ist. Nehmen Sie zum Beispiel die sogenannte ITS-Zahlungsgarantie: Bleibt ein LKW mit einer Panne im Ausland liegen, kümmert

sich der internationale Truck Service von DAF in Eindhoven nach dem Pannennotruf um die gesamte weitere Abwicklung. Die ITS-Zentrale benachrichtigt die nächstgelegene DAF-Werkstatt, schickt einen mobilen Pannenservice, sorgt ggfs. für ein Ersatzfahrzeug und überwacht den gesamten Reparaturablauf. Die Partnerwerkstatt verlangt aber häufig eine Zahlungsgarantie – gerade, wenn die Reparatur einige tausend Euro kostet. Eine solche finanzielle Gewährleistung kann nur der Heimathändler des Kunden geben. Er begleicht die Kosten im Auftrag des Kunden. Einen derartigen Mehrwertdienst kann man als Händler aber nur dann anbieten, wenn eine gewachsene Beziehung zum Kunden vorhanden ist.

Kann man im harten LKW-Business überhaupt von einer Partnerschaft zwischen Händler und Kunden sprechen?

Jordan: Oh ja, für diese Branche gilt dies sogar im besonderen Maße. Das Vertrauensverhältnis zwischen Händler und Kunden ist das A und O. Wenn ein regional ansässiger Transportunternehmer bei uns kauft, so sind wir immer für ihn da, können im Pannenfall schnell ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung stellen und ihm besser bei Problemen helfen als ein Händler, der 400 km weiter weg sitzt.



„Das 2. Fahrzeug verkauft die Werkstatt“

Hat sich diese Partnerschaft zwischen Käufer und Verkäufer im Laufe der Zeit verändert?

Jordan: Allein durch den ständig steigenden Druck, rentabel zu sein, ist eine Vertrauensbasis immer wichtiger geworden. Besonders, wenn die Fahrzeugtechnik auf hohem Niveau immer vergleichbarer wird, zählen vor allem die Leistungen und Services drumherum. Bei uns heißt es nicht umsonst: Das erste Fahrzeug verkauft der Verkäufer, das zweite die Werkstatt. Viele Unternehmer entscheiden heutzutage sogar nach der persönlichen Beziehung zum Händler, welches Fabrikat sie kaufen. Dies haben wir bereits früh erkannt, und das Vertrauen unserer langjährigen Kunden gibt uns recht.