

IN ACTION

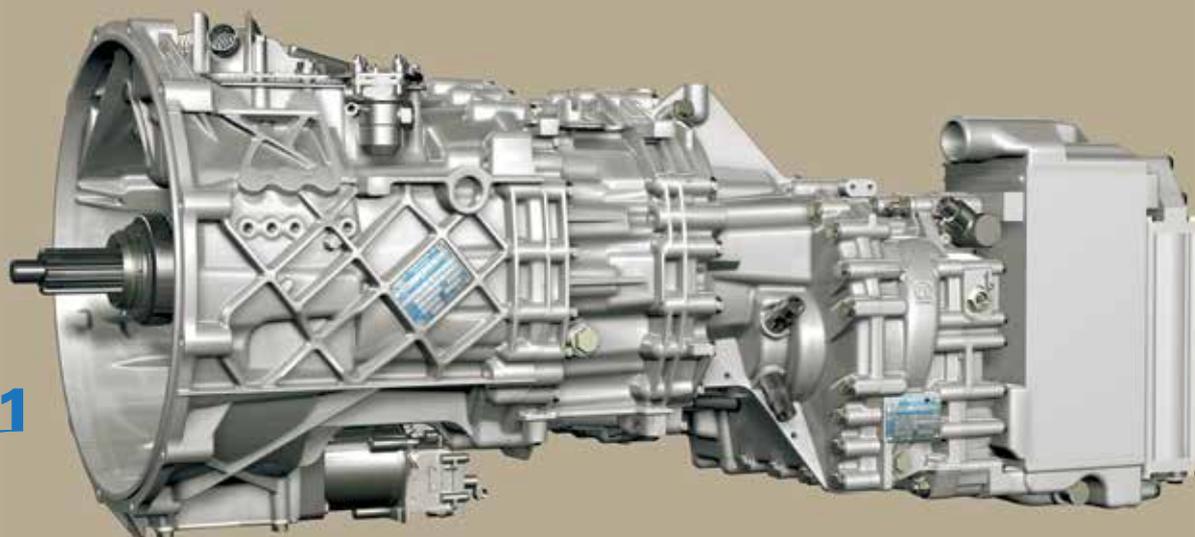


DAF PRÄSENTIERT DIE NEUEN
LF UND CF EURO 6
BAUFAHRZEUGE

DRIVEN BY QUALITY



ZF sollte drin sein.
Denn mit AS-Tronic+Intarder
schalten Sie automatisch effizient.



N°1

www.zf.com/lkw

Ob schwerer Fernverkehr, Verteilerverkehr oder Spezialfahrzeug – mit der Nr. 1 unter den automatischen Getrieben fahren Lkws im Wettbewerb vorn. DAF AS-Tronic+Intarder machen Trucks automatisch wirtschaftlicher. Mit verminderten Ausgaben für Verbrauch und Service. DAF AS-Tronic+Intarder. Automatisch Nr. 1

Antriebs- und Fahrwerktechnik



- 4** DAF NEWS
- 6** EINSTIEG Ein Meilenstein in der Geschichte von DAF und PACCAR **DAF erschließt den brasilianischen Markt**
- 8** MARKTEINFÜHRUNG Speziell für Einsätze in der Baubranche, **DAF präsentiert die Euro 6 LF und CF Construction**
- 12** SPEZIALTRANSPORTE Nugteren Transport transportiert Stahl mit einer Temperatur von 800 °C **„Das Eisen transportieren, solange es noch heiß ist“**
- 14** INFRASTRUKTUR Der Hafen von Rotterdam lässt seine Muskeln spielen **Maasvlakte 2 macht den Hafen von Rotterdam zukunftstauglich**
- 16** EURO 6 DAF XF Euro 6 im täglichen Einsatz **Pure Begeisterung**
- 18** TECHNOLOGIE Worauf sollten sich die Bürokraten in Brüssel bei der nächsten Runde der CV-Abgasnormen konzentrieren? **Vorschriften für die Zukunft**
- 20** VERTEILUNG 12.000 Bestellungen täglich für über 1.000 Zielorte **PACCAR Parts Ersatzteil-Logistikzentrum in Eindhoven**
- 22** KUNDEN Für Jérôme Rondeau sind Reparatur- und Wartungsverträge die logische Wahl **„Auf das Kerngeschäft konzentrieren“**
- 24** RUSSLAND Slava Skrabin fährt DAF-Lkw in Russland **„DAF ist eine starke Erscheinung“**
- 26** NEU Ein vom Kunden zusammengestellter Lkw **3D Lkw-Konfigurator**
- 27** PACCAR WORLD

POSITIVE SIGNALE!

Seit langem sendet die europäische Wirtschaft wieder positive Signale aus. Das Vertrauen der Verbraucher und der Industrie verbessert sich und die aktuellsten Prognosen sagen für 2014 sogar ein Wirtschaftswachstum voraus. Allerdings ist zu erwarten, dass die wirtschaftliche Erholung bei maximal 1 % liegen wird. Das sind gute Neuigkeiten für die Transportbranche und spiegelt die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung wieder. Tatsächlich erfährt die Branche häufig einen Rückgang bzw. einen Aufschwung, bevor sich dieser in der allgemeinen Wirtschaft zeigt. In den vergangenen Monaten hat die von der deutschen Regierung eingeführte Autobahnmaut zum Unterhalt von Autobahnen und wichtigen Verbindungsstraßen mehr Einnahmen gebracht als im vergangenen Jahr. Vielleicht kündigt sich dadurch der Beginn einer vorsichtigen wirtschaftlichen Erholung für das Jahr 2014 an.

2014 ist auch das Jahr, in dem die neue, strenge Euro 6-Norm in der Europäischen Union in Kraft tritt. Die Euro 6-Norm ist mit Abgasemissionen gegen „Null“ bei Stickoxiden und Rußpartikel ein neuer und wichtiger Schritt in Richtung zu einem noch umweltfreundlicheren Straßentransport.

DAF ist außerordentlich stolz darauf, einer der ersten europäischen Lkw-Hersteller zu sein, der eine komplette Palette von Euro 6-Fahrzeugen anbietet, den neuen LF für anspruchsvollen Verteilerverkehr, den CF für vielfältige Anwendungen und den neuen XF für den Fernverkehr. Diese Lkw wurden für maximale Effizienz entwickelt, und ich bin sehr stolz auf die Rückmeldungen von unseren Kunden, die sagen, dass in der Praxis der Kraftstoffverbrauch beispielsweise des Euro 6 XF gleich oder sogar noch niedriger ist, als bei den Euro 5 ATe-Modellen. Und die ATe-Modelle haben bereits neue Standards in puncto Effizienz vorgegeben!

Transportunternehmen, die ihre Nicht-ATe Euro 5-Fahrzeuge durch neue Euro 6-Lkw ersetzen, können Kraftstoffeinsparungen von 7-8 % erzielen, insbesondere, wenn sie sich für einen CF oder XF mit dem neuen 10,8-Liter PACCAR-Motor MX-11 entscheiden. Dieser Motor ist um 3 % wirtschaftlicher als der bereits hocheffiziente PACCAR-Motor MX-13 und wiegt 180 kg weniger. Im Marktsegment von 400 bis 450 PS kann daher eine Euro 6 CF oder XF Zugmaschine bis zu 120 kg leichter sein als das Euro 5 Vorgängermodell – eine ausgezeichnete Gelegenheit, Ihre Flotte noch effizienter zu machen. Klingt das für einen Transportunternehmer nicht wie Musik in den Ohren?

Schippers

Harrie Schippers
Vorstandsvorsitzender



DAF

A PACCAR COMPANY

Impressum:

In Action wird von DAF Trucks N.V. herausgegeben.

Verantwortlich für den Inhalt: Abt. Corporate Communications

P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven, Niederlande

www.daf.com

Konzept und Realisierung: GPB Media B.V., Leiderdorp, Niederlande



Das Team von Aerts Trucks präsentiert stolz die Trophäe und den neuen DAF XF Euro 6.

BELGISCHER HÄNDLER IST „SUPER BEST DEALER 2013“

Der belgische DAF-Händler Aerts Trucks wurde kürzlich anlässlich der vom belgischen Verlag Transportmedia ausgerichteten Veranstaltung Best of Transport zum „Super Best Dealer“ gekürt.

Der Super Best Dealer wird aus einer Reihe von sieben Händlern ausgewählt, je ein Händler für jede Lkw-Marke. Transportmedia wählt für den Titel „Super Best Dealer“ drei Finalisten aus der Siebenergruppe aus. Danach entscheidet eine Jury, wer der Sieger ist. Beim Finale stellt ein Repräsentant jeder Marke das Portfolio für jeden Händler vor. Diese sieben Repräsentanten bilden auch das Jurygremium, sie dürfen jedoch nicht für die eigene Marke abstimmen.

Die Investition von nahezu 2 Mio Euro von Aerts Trucks in das Firmengelände in Mechelen und Dendermonde war für Transportmedia und die Jurymitglieder der entscheidende Faktor. „Die Tatsache, dass ein Händler den Mut und die Ressourcen hat, in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten so erheblich in die Zukunft zu investieren, ist eine Anerkennung wert“, sagte Kristof Winckelmans von Transportmedia.

45 LF FEUERWEHRWAGEN FÜR DIE SICHERHEITSREGION ROTTERDAM-RIJNMOND

Bei DAF in Eindhoven wurden vor kurzem die ersten beiden Feuerwehrwagen aus einer Bestellung von insgesamt 45 Fahrzeugen an die Sicherheitsregion Rotterdam-Rijnmond übergeben.

Fünf niederländische Unternehmen waren daran beteiligt, dieses Projekt ins Leben zu rufen. „Gemco Mobile Systems ist der Hauptlieferant“, erklärt Coen van Gemert, Geschäftsführer bei Gemco. „DAF Niederlande liefert das LF-Fahrgestell, Holmatro stellt die Hydraulikanlage und der hintere Aufbau kommt von Plastisol. Gemco nimmt diese Komponenten und montiert das komplette Fahrzeug. Die Fahrzeuge werden von Roteb Rotterdam gewartet. Das ist eine brillante Zusammenarbeit“.

Die endgültige Flotte enthält drei Fahrzeugvarianten: 24 Standardmodelle, 11 „Hochleistungs“-Modelle und 10 Fahrzeuge, die sowohl als Gerätefahrzeuge als auch als Löschfahrzeuge eingesetzt werden können. Alle Fahrzeuge werden auf dem Fahrgestell des DAF LF55 aufgebaut und haben einen 280 PS-starken Euro 5-Motor, der mit einem Allison-Automatikgetriebe gekoppelt ist. Der hintere Aufbau ist mit insgesamt sieben Klappen, einem 2.000-Liter Wassertank und einem Tank mit 200 Liter Löschschaum ausgestattet.

Übergabe der ersten beiden DAF LF55 von insgesamt 45 für die Feuerwehr von Rotterdam-Rijnmond durch Coen van Gemert, Geschäftsführer bei Gemco Mobile Systems, an Arjen Littooi, Geschäftsführer der Sicherheitsregion Rotterdam-Rijnmond in Gegenwart von Richard Zink (Mitte), Vorstandsmitglied bei DAF Trucks N.V. und verantwortlich für den Bereich Operations.



DER DAF XF105 WURDE ZUM „FLEET TRUCK OF THE YEAR 2013“ GEWÄHLT

Der DAF XF105 ATe wurde bei den prestigeträchtigen „Motor Transport Awards 2013“ in London zum „Fleet Truck of the Year“ gewählt; DAF wurde damit in den letzten sechs Jahren bereits zum fünften Mal ausgezeichnet.

Die „Motor Transport Awards“ sind die wichtigsten Preisverleihungen der Transportbranche. DAF wurde bereits 17 Mal ausgezeichnet, mehr als viermal so oft wie jeder andere Hersteller in der Geschichte des von der Fachzeitschrift „Motor Transport“ verliehenen Preises. Das Gremium aus führenden Transportunternehmern zeichnete den DAF XF105 für folgende Qualitäten aus: sein geräumiges Fahrerhaus, das als „von Fahrern sehr geschätzt“ beschrieben wurde, seinen „hohen Wiederverkaufswert“ und besonders die „ATe“-Philosophie (Advanced Transport Efficiency), die durch eine hervorragende Kraftstoffeffizienz besticht. Die Jury hob außerdem die branchenführenden Ersatzteil- und Serviceangebote von DAF, insbesondere den International Truck Service (ITS), hervor, der nach wie vor in der Branche als beispielhaft gilt.



■ PACCAR FINANCIAL IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK EINGEFÜHRT

PACCAR Financial, einer der weltweit größten Finanzdienstleister auf dem Transportsektor, bietet seinen Service jetzt auch in der Tschechischen Republik an. PACCAR Financial steht zur Unterstützung des offiziellen DAF-Händlernetzwerks bereit. Damit können Kunden die Dienstleistung unmittelbar beim Kauf eines Lkws an fünf Standorten in der Tschechischen Republik in Anspruch nehmen.



■ FÜR VOLUMENTRANSPORTE DAF PRÄSENTIERT DIE EURO 6 XF LOW DECK-ZUGMASCHINE

DAF hat die neue Euro 6 XF Low Deck-Zugmaschine eingeführt, die besonders für Großvolumentransporte ausgelegt ist. Die Höhe der Sattelkupplung dieser neuen 4x2-Zugmaschine beträgt gerade einmal 960 Millimeter, wodurch Anhänger mit einer Innenhöhe von bis zu 3 Meter EINGESETZT werden können. Daher sind Ladevolumen von bis zu 100 m³ möglich, sofern die rechtlichen Rahmenbedingungen dies erlauben.

Die neue Euro 6 XF Low Deck-Sattelzugmaschine verfügt standardmäßig über eine Luftfederung an der Hinterachse und einen besonderen "Rangiermodus". Das Heck des Fahrgestells kann durch einen einfachen Knopfdruck um bis zu 50 Millimeter angehoben werden. Dadurch wird das Risiko, dass sich Fahrgestell und Auflieger beim Befahren und Verlassen von Fähren oder Laderampen berühren, reduziert. Die Luftfederung der Hinterachse hat eine spezielle Funktion, die die Fahrhöhe abhängig von der Achslast und der Fahrgeschwindigkeit anpasst. Die neue Euro 6 XF Low Deck-Zugmaschine ist mit dem PACCAR MX-13 Motor mit 12,9 Liter Hubraum und einer Motorleistung von 300 kW/410 PS, 340 kW/460 PS oder 375 kW/510 PS oder dem neuen PACCAR MX-11 Motor mit einer Motorleistung von 320 kW/440 PS ausgestattet. Die neuen XF Low Deck-Zugmaschinen sind sowohl mit Handschalt- als auch Automatikgetriebe verfügbar und haben einen Radstand von 3,60 oder 3,80 Meter. Als Fahrehausvarianten stehen Space Cab oder das besonders geräumige Super Space Cab zur Verfügung.



■ DAF DISTRIBUTORS IRELAND LTD BESTEHT SEIT 40 JAHREN

DAF Distributors Ireland Ltd feierte vor kurzem das vierzigjährige Bestehen. Um dieses Ereignis zu ehren erhielt das Unternehmen den „Services to the Transport Industry Award“, eine Auszeichnung, die von der führenden irischen Fachzeitschrift "Fleet Transport" verliehen wird.

DAF Distributors Ireland wurde 1973 gegründet und gehört zur OHM Group mit Hauptsitz in Dublin. 2013 zog das Unternehmen in ein neues Betriebsgebäude um, wo sich auch der Ersatzteil- und Servicebetrieb des Unternehmens befindet. DAF ist jetzt die größte Lkw-Marke in Irland.

◀ *Service Manager Gay Farnan wird von Jim McGrath, Direktor von Argent Equipment Ltd und Sponsor der Auszeichnung, eine Kohlezeichnung eines DAF 2800 überreicht.*



DAF WIRD AKTIV AUF DEM MARKT

IN BRASILIEN

Ein neuer Meilenstein in der Firmengeschichte von DAF und seiner Muttergesellschaft PACCAR: Anfang Oktober lief in Ponta Grossa im Süden Brasiliens der erste im Land hergestellte DAF XF 105 vom Band. DAF errichtete das moderne Produktionswerk in 18 Monaten, und stieg damit gleichzeitig in den weltweit am schnellsten wachsenden Markt ein.

Brasilien wird voraussichtlich in den kommenden Jahrzehnten die fünftgrößte Wirtschaftsmacht der Welt werden. Wirtschaftlicher Fortschritt bringt automatisch eine Erhöhung des Straßenverkehrs und so ist es keine große Überraschung, dass dies der ideale Zeitpunkt ist, die Marke DAF auf dem brasilianischen Markt zu etablieren. Insbesondere, da die Euro 5-Emissionsvorschriften in Brasilien jetzt in Kraft treten und Modelle mit Frontlenkerfahrerhaus einen Großteil der Marktnachfrage ausmachen. Es wird erwartet, dass 2013 in der Kategorie über sechs Tonnen das Marktvolumen 145.000 Einheiten übersteigen wird, und dass dieses Wachstum in den kommenden Jahren anhalten wird. Das Schwerlastsegment verzeichnet das schnellste Wachstum und dort bietet DAF seinen erfolgreichen XF105 an.

60 % HERSTELLUNG IM EIGENEN LAND Ponta Grossa im Bundesstaat Paraná wurde als Standort für das neue DAF High-Tech-Montagewerk ausgewählt. Das umweltfreundliche Werk ist in seinem Bereich führend und bei voller Betriebsauslastung werden dort 500 Personen beschäftigt sein. Ponta Grossa profitiert von einem hochqualifizierten Arbeitsmarkt, strategische Automobilzulieferer befinden sich in der Umgebung und der nahe gelegene Hafen von Paranaguá bietet eine ausgezeichnete Infrastruktur für die effiziente Lieferung und Verteilung von Ersatzteilen und Lkw. Aufgrund der Importabgaben (30 %) und Gewerbesteuern (35 %) auf importierte Lkw zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in





GRÖSSTE WIRTSCHAFT IN LATEINAMERIKA

Mit 8,5 Mio Quadratkilometer ist Brasilien das größte Land in Südamerika (es bedeckt nahezu den halben Kontinent) und auf der Südhalbkugel. Es ist das fünftgrößte Land der Welt (nach Russland, Kanada, USA und China). Mit nahezu 200 Mio Einwohnern nimmt Brasilien auch weltweit den fünften Platz bei der Bevölkerungsgröße ein. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte Brasilien eine Bevölkerungszahl von 18 Mio; diese Zahl hat sich bis heute mehr als verzehnfacht. Das Land hat die größte Wirtschaft in Lateinamerika, und mit einem Straßennetz von ca. 1.355.000 Kilometer ist dies der am häufigsten genutzte Transportweg für Personen und Güter.

▲ *Marco Davila, Geschäftsführer bei DAF Brazil und Harrie Schippers, Vorstandsvorsitzender bei DAF Trucks, vor einem DAF 0001.*

◀ *Die Eröffnungszereemonie wurde von Mark Pigott, Vorstandsvorsitzender und CEO von PACCAR, und Beto Richa, Gouverneur von Paraná, durchgeführt. An der Zereemonie nahmen unter anderem auch Vertreter örtlicher und regionaler Behörden, DAF-Händler aus Brasilien, Lieferanten, Transportunternehmer und führende Partner aus der Geschäftswelt und dem Bildungswesen teil.*

◀ *In dem neuen Werk wird zunächst der DAF XF105 produziert. Später folgt dann auch der vielseitige CF und der LF für den Verteilertransport.*

Brasilien, produziert DAF seine Lkw vor Ort. Ein weiterer Schlüsselfaktor ist, dass die für Transportunternehmer angebotenen Finanzierungsmöglichkeiten sehr viel attraktiver sind, wenn ein Lkw mindestens zu 60 % im eigenen Land hergestellt wurde. Unternehmen, die im Land produzierte Lkw kaufen, profitieren von Zinsraten von 4 % anstatt 14 %. Das kann über einen Zeitraum von fünf Jahren leicht zu Einsparungen von 25.000 Euro führen.

GENAUSO ERFOLGREICH WIE IN

EUROPA Das neue DAF Montagewerk im Süden von Brasilien erstreckt sich über 28.000 Quadratmeter auf einem Gelände von 230 Hektar. In dem neuen Werk wird zu Anfang der DAF XF105 produziert und später dann der vielseitige CF und der

LF für den Verteilerverkehr. „Genau wie in Europa arbeiten wir in Brasilien auch nach dem Prinzip 'Fertigung auf Bestellung'“, sagt Marco Davila, Vorstandsvorsitzender von DAF Brazil. „Das heißt, wir produzieren ausschließlich aufgrund von Kundenbestellungen. Zurzeit arbeiten wir hart daran, ein Händlernetzwerk aufzubauen. Gegenwärtig besteht es aus zwanzig Servicestandorten. Wir möchten diese Anzahl 2014 verdoppeln. Unser Ziel ist es, im Laufe der Zeit 20 % Marktanteil im Schwerlastsegment zu erreichen. Ich bin der Ansicht, dass DAF in Brasilien genauso erfolgreich sein kann wie in Europa. Die Reaktionen der Kunden und Händler waren ausnahmslos begeistert – der Erfolg von DAF in Europa und darüber hinaus hat Brasilien lange vor uns erreicht.“ ■

XF105 HEAVY DUTY

Nutzfahrzeuge werden in Brasilien bedeutend größeren Anforderungen ausgesetzt als Lkw, die nur auf europäischem Straßen unterwegs sind. Ein Fahrzeugesamtgewicht von bis zu 70 t und darüber, höhere Temperaturen, größere Luftfeuchtigkeit und mehr Staub, unbefestigte Straßen, das alles stellt eine zusätzliche Herausforderung für die Lkw dar. In der Praxis bedeutet das, 1.000 gefahrene Kilometer in Brasilien entsprechen 2.500 gefahrene Kilometer in Europa. Der XF105 ist natürlich auf die Herausforderungen des brasilianischen Marktes vorbereitet. Das Topmodell von DAF ist in Brasilien standardmäßig in der Schwerlastausführung erhältlich, mit einem verstärkten Fahrgestell, einer leistungsstärkeren Motorkühlanlage, einem modifizierten Antriebsstrang sowie mit robusteren Achsen und Achsfederungen.



DAF führt den neuen Euro 6 CF Construction ein, der speziell zur Anwendung in der Baubranche entwickelt wurde, wo regelmäßig geländegängiges Fahren erforderlich ist. Der CF Construction verfügt über einen größeren Böschungswinkel und große Bodenfreiheit für gute Geländegängigkeit sowie zahlreiche clevere Details für maximale Verfügbarkeit, niedrige Betriebskosten und Benutzerfreundlichkeit, die führend in dieser Klasse sind. Die robusten Stilelemente des CF Construction geben auch dem LF Construction ein individuelles Erscheinungsbild.

ROBUST, LEISTUNGSSTARK, EFFIZIENT UND FÜR
MAXIMALE LEBENSDAUER ENTWICKELT:

DAF FÜHRT EURO 6 LF UND CF CONSTRUCTION EIN



LF



CF

Was am neuen CF Construction als Erstes auffällt, ist sein besonderes Design. Es zeigt Stärke dank des markanten schwarzen Kühlergrills mit breiten Lamellen und dem brandneuen Design der Stoßfänger aus galvanisiertem Stahl für maximale Robustheit. Aus demselben Grund sind auch die Abdeckungen der Scheinwerfer aus besonders stoßfestem Lexan und unterhalb des Stoßfängers befindet sich eine 3 mm starke Stahlplatte zum Schutz des Kühlers. Diese Schutzplatte kann Lasten von bis zu 4 Tonnen widerstehen. Der untere Teil lässt sich ausklappen und bietet so einen praktischen und breiten Aufstieg.

DER STOSSFÄNGER DES NEUEN

DAF CF Construction ist mit integrierten Nebelleuchten und Abbiegeleuchten erhältlich, und besteht aus drei Teilen, die einzeln ausgewechselt werden können,

um die Betriebskosten zu minimieren. Der robuste Stoßfänger ist hoch angebracht, um einen großen Böschungswinkel von 25 Grad zu erhalten. Zusammen mit der Bodenfreiheit von 40 cm - dank der Verwendung von „geraden“ Vorderachsen - sorgt dies für exzellente Fahreigenschaften auf unbefestigten Straßen.

OPTIMALER KOMFORT Hoher Fahrkomfort und maximale Bedienerfreundlichkeit waren weitere wichtige Anforderungen von DAF bei der Entwicklung des neuen CF Construction.

Eine praktischer Aufstieg ist optional für die Fahrerhausseite erhältlich und bietet dem Fahrer die Möglichkeit, seine Ladung zu kontrollieren. Ein handlicher Griff auf dem Dach sorgt für zusätzlichen Halt. Die breiten Stufen sorgen für einen außerordentlich einfachen und sicheren Zugang zum Fahrerhaus. Modelle mit dem

12,9-Liter-Motor PACCAR MX-13 sind mit drei Stufen ausgestattet, Modelle mit dem 10,8-Liter-Motor PACCAR MX-11 verfügen standardmäßig über zwei Stufen. Optional ist für diese Modelle auch eine zusätzliche niedrige Stufe erhältlich. Diese wird flexibel montiert, um Beschädigungen zu vermeiden.

Der CF Construction verfügt natürlich über dieselben komfortablen Sitze wie die anderen Modelle der vielfältigen CF-Produktpalette sowie über ein elegantes Armaturenbrett mit integriertem Driver Performance Assistant und neuen ergonomisch positionierten Schaltern. Das handliche Lenkrad mit integrierten Bedienelementen ist auch bei den neuen Construction-Fahrzeugen Standard.

TANDEMACHSE MIT DOPPELANTRIEB

Der neue DAF CF Construction wird als dreiachsiger 6x4 Lkw mit einer ▶

LF



CF

DAF BRINGT AUSSERDEM EINE CONSTRUCTION-VERSION DES LEICHTEN LF AUF DEN MARKT.

Vorderachslast von 8 oder 9 Tonnen und einer Tandemachse mit einer Tragfähigkeit von 19, 21 oder 26 Tonnen geliefert, wodurch der Lkw ideal für Anwendungen in der Baubranche und Holzindustrie ist. Als dreiachsige 6x4-Zugmaschine ist der CF Construction außergewöhnlich gut für Spezialtransporte oder für den Holztransport geeignet.

Das Fahrgestell 8x4 ist die ideale Grundlage für einen Kipper oder Betonmischer. Zwei gelenkte Vorderachsen mit einer Tragfähigkeit von 7,5, 8 oder 9 Tonnen und eine Tandemachse mit einer Tragfähigkeit von 19, 21 oder 26 Tonnen erlauben ein Fahrzeugesamtgewicht von 32 bis 40 Tonnen. Alle Modelle verfügen über den bekannten Doppelantrieb mit 8-Stangen-Tandemachsaufhängung von DAF, der sich durch hohe Wankstabilität und die breite Gelenkverbindung (270 mm) für besondere Geländegängigkeit auszeichnet.

EFFIZIENTE PACCAR-MOTOREN Der Antrieb erfolgt über den 12,9-Liter-Motor PACCAR MX-13 mit einer Nennleistung von 303 kW (410 PS) bis 375 kW (510 PS) oder über den neuen 10,8-Liter-Motor PACCAR MX-11 mit einer Nennleistung von 210 kW (290 PS) bis 320 kW (440 PS). Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des PACCAR MX-11-Motors ist bis zu 3 % geringer als beim bereits effizienten 12,9-Liter-Motor PACCAR MX-13. Die Gewichtsreduzierung von über 180 Kilogramm führt außerdem zu einer noch höheren Nutzlast. Das optional erhältliche AS Tronic Automatikgetriebe verfügt über eine spezielle Geländefunktion, deren Schaltstrategien speziell für diesen Zweck entwickelt wurden. Dies stellt schnelle

Gangwechsel mit schnellerer Bedienung der Kupplung sicher. Für den CF Construction ist natürlich auch eine Reihe von Nebenantrieben verfügbar. In den Modellen mit einem PACCAR MX-11-Motor ist nicht nur der bekannte Motorebenantrieb mit der 1-Uhr-Position erhältlich, sondern auch eine leichte 11-Uhr-Ausführung mit einem Drehmoment von 250 Nm.

NEUES FAHRGESTELL: LEICHT, STABIL UND BESONDERS GUT FÜR AUFBAUTEN GEEIGNET Das neue Fahrgestell des CF Construction wurde für maximale Steifigkeit und hervorragende Fahreigenschaften entwickelt. Es bietet viel Raum für die Positionierung von Bauteilen wie z. B. Halterungen für Ladekräne. Das Fahrgestell verfügt über einen sog. Y-Rahmen, um Raum für die neuen Euro 6-Motoren und das große Kühlaggregat für niedrigen Kraftstoffverbrauch zu schaffen.

Eine weitere Besonderheit ist die Vorbereitung für die Befestigung einer DIN-Platte, die zum Beispiel zur Ankopplung eines Schneepfluges verwendet werden kann. Alle Modelle sind mit einem senkrechten Auspuffrohr verfügbar, in das, wie bei den Lkw-Fahrgestellen 8x4, sogar die SCR-Einheit integriert ist.

Auf die einfache Anbringung von Aufbauten wurde ebenfalls besonderes Augenmerk gelegt. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Body Attachment Method (BAM), die für das FAD 8x4-Fahrgestell bestellt werden kann und die eine komplette Vorbereitung für die Montage der gebräuchlichsten Kipper bietet. Darin ist ab Werk die Verschraubung von verschiedenen Halterungen am Fahrgestell enthalten, wodurch sich ein spezielles

DER NEUE DAF CF CONSTRUCTION WIRD ALS DREIACHSIGER 6X4 LKW MIT EINER VORDERACHSLAST VON 8 ODER 9 TONNEN UND EINER TANDEMACHSE MIT EINER TRAGFÄHIGKEIT VON 19, 21 ODER 26 TONNEN GELIEFERT.

Lochmuster ergibt.

Der CF Construction wird standardmäßig mit einem Lufteinlass am Dach geliefert. Ein Zyklon-Luftfilter ist für staubige Umgebungen optional erhältlich.

NEU: LF CONSTRUCTION DAF bringt außerdem eine Construction-Version der leichten LF-Baureihe auf den Markt. Die Bauweise dieses 19-Tonnen-Baufahrzeugs ist im Erscheinungsbild dem größeren CF Construction sehr ähnlich: schwarzer Kühlergrill mit breiten Lamellen, markanter Stoßfänger, der für einen Böschungswinkel von über 25° höher angebracht ist, und größere Bodenfreiheit von 32 cm. Wie der CF Construction verfügt auch der LF Construction über markante Stufen sowie eine 3 mm starke Platte unter dem Stoßfänger, um den Kühler zu schützen.

Der LF Construction ist mit dem 6,7-Liter-Motor PACCAR PX-7 mit einer Nennleistung von 164 kW (220 PS) bis 231 kW (310 PS) verfügbar. Natürlich weist der neue LF Construction auch die vielen einzigartigen Eigenschaften auf, die beim LF so geschätzt werden. Der DAF LF verfügt über den kleinsten Wendekreis seiner Klasse für maximale Manövrierfähigkeit sowie über ein geringes Eigengewicht, das höchste Nutzlast ermöglicht.

DAF beginnt mit der Auslieferung der neuen LF Construction und CF Construction Anfang 2014. Für Anwendungen, in denen ein großer Böschungswinkel und eine große Bodenfreiheit weniger wichtig sind, bietet DAF außerdem die Modelle CF 6x4 und 8x4 an, die mit dem attraktiven Außendesign des Standard-CF-Modells aufwarten. ■

GOODYEAR Marathon

Die kraftstoffsparende Bereifung für den Fernverkehr



Marathon LHS II+
315/70R22.5 HL

Marathon LHD II+
315/70R22.5

Marathon LHT II
385/55R22.5



(*)



(*)



(*)

GOODYEAR Marathon LHS II+, LHD II+ und LHT II. Die sparsamsten Reifen, die wir je entwickelt haben.

Mit den neuen Max Technology Reifen LHS II+, LHD II+ und LHT II lassen Sie öfter mal einen Tankstopp aus. Denn neben hervorragenden Fahreigenschaften bei Nässe haben Sie, dank der Silefex-Laufflächenmischung, einen besonders niedrigen Rollwiderstand. Weniger Rollwiderstand bedeutet weniger Kraftstoffverbrauch. Wir entwickeln die Reifen der Zukunft. Sie fahren. www.goodyear.eu/truck

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

(*) Die EU-Reifenlabel gelten für die abgebildeten Reifengrößen und -Modelle. Labelwerte anderer Reifengrößen bzw. -Modelle können abweichen.

NUGTEREN TRANSPORT:

„DAS EISEN TRANSPORTIEREN, SOLANGE ES NOCH HEISS IST“

Der Logistikdienstleister Nugteren Transport fährt im Auftrag von Nedstaal Stahlblöcke mit einem Gewicht von 35 Tonnen von Alblasterdam in den Niederlanden nach Deutschland. Das wäre noch nicht besonders erwähnenswert - wenn da nicht die Tatsache wäre, dass der Stahl eine Temperatur von 800 °C hat...

VON: BERT ROOZENDAAL



Der Beginn einer Reise. Die Arbeiter heben die Abdeckung mithilfe eines Krans vom Anhänger. Der heiße Stahlblock im Hintergrund wiegt 35 Tonnen.



Der 35 Tonnen schwere Stahlblock wird langsam auf das Sandbett abgesenkt. Die Keile an der Seite sorgen für zusätzliche Sicherheit.

„Viele unserer Lieferungen mit Übergröße werden auf Tiefladern transportiert, die wir auf flache Gestelle umsetzen, so dass sie immer noch auf Container-Schiffen transportiert werden können“, sagt Geschäftsführer und Eigentümer Wim Nugteren. Vor einigen Jahren ist das Unternehmen gleich neben die Fabriken von Nedstaal gezogen - ein innovatives Stahlunternehmen, das sich auf die Herstellung verschiedener Stahllarten spezialisiert hat. Es hat nicht lange gedauert, bis Nedstaal angefragt hat, ob Nugteren bereit ist, für sie zu fahren. „Zu Anfang waren wir gar nicht so begeistert“, sagt Herr Nugteren. „Stahl ist normalerweise sehr viel weniger lukrativ. Aber wie sich herausstellte, ist das bei heißem Stahl nicht der Fall, da für den Transport spezielle Geräte erforderlich sind.“ Nedstaal produziert verschiedene Sonderstähle in kleinen Mengen für hochtechnische

Anwendungen wie beispielsweise Turbinen. Die Hersteller derartiger Produkte sind in und um das Ruhrgebiet in Deutschland angesiedelt. „Je heißer wir den Stahl liefern können, desto weniger Feuerung ist für die Verarbeitung erforderlich“, erklärt Herr Nugteren. „Der Stahl von Nedstaal kommt zu uns mit einer Temperatur von 800°C und fünf Stunden später ist er höchstens um 20–30° abgekühlt. Dadurch wird eine enorme Menge Elektrizität und damit auch Kosten eingespart. Allerdings mussten wir die erforderlichen Investitionen tätigen und uns das relevante Fachwissen aneignen. Es ist so ähnlich wie mit einem enormen Pizzaofen auf der Straße fahren, der auf vollen Touren läuft.“

GESUNDER MENSCHENVERSTAND „Wir mussten in eine neue Ausrüstung investieren, über die wir so gar nichts wussten, und

die man nicht im Laden um die Ecke kaufen kann“, erklärt Herr Nugteren. „Wir mussten die Ausrüstung selbst entwerfen und so haben wir uns erst einmal umgesehen, was bereits in dieser Richtung vorhanden ist. Wir waren der Ansicht, es wäre von Vorteil, die Isolierung der Abdeckung für den Stahlblock zu verbessern. Die Abdeckung dient dazu, die Temperatur des Stahls während der Fahrt zu halten. Die Bedingung von Nedstaal war, dass der Stahl nicht mehr als fünf Grad pro Stunde abkühlen darf. Also haben wir unseren gesunden Menschenverstand genommen und mit der Entwicklung begonnen.“

RIESIGER TEEWÄRMER In Absprache mit dem Ingenieurbüro CCH aus Halsteren, Niederlande, entwarfen die Brüder Nugteren eine einwandige Stahlabdeckung, die genialerweise auf der Innenseite mit einem



Nugteren Transport hat vor kurzem den ersten DAF XF Euro 6 gekauft. 66 Tonnen Gewicht sind kein Problem für den 460 PS-starken DAF.



WIM NUGTEREN:
**„ICH HÄTTE NIE GEDACHT,
 DASS ICH EINMAL MIT
 STAHL ZU TUN HÄTTE.“**



Eine technische Meisterleistung: von Außen ist nicht zu erkennen, dass die Temperatur unter der Abdeckung 800 °C beträgt



Immer noch glühend heiß bei der Ankunft: weil die Abdeckung die Wärme so effizient zurückhält, erscheint der Block unter der Abdeckung immer noch glühend!

Hightech-Isolierungsmaterial beschichtet ist. Wim und Aart investierten viel Zeit und Aufwand, um Wärmebrücken zu vermeiden, die für den Wärmeverlust verantwortlich sind. „Wir waren um die Unterseite des Anhängers sehr besorgt. Dort befinden sich die Reifen und alle möglichen Kunststoffrohre sowie die Elektronik. Wenn sich das Fahrzeug bewegt, wird die Hitze abgeleitet, aber wenn es im Verkehr oder beim Beladen still steht, kann die Hitze nicht entweichen. Das ist ein Problem, da es ca. zwei Stunden dauert, alles auf den Anhänger zu laden, besonders, wenn wir eine Reihe kleiner Blöcke transportieren. Da wird es ziemlich heiß“, weiß Wim Nugteren aus Erfahrung. Damit dieser Hitzestau vermieden wird, entwickelten Wim und Aart ein flaches Gestell, das mit Twistlocks am Anhänger angebracht wird, und das auf der Unterseite mit einer Art festen Steinwolle isoliert ist. Oben auf dieser Steinwolle liegt ein

Sandbett. „Dieser Aufbau ermöglichte uns auch den Block zwischen beweglichen Keilen zu platzieren, so dass er an jeder Seite besser gesichert werden kann. Auch wenn der Sand als eine Art Kiesgrube fungiert, wollten wir noch zusätzliche Sicherheit.“

KONTINUITÄT Nugteren Transport verlässt sich für die Transportanforderungen der Firma seit Langem auf DAF. „Beladen wiegen unsere Lkw 66 Tonnen, aber leer wiegen sie immer noch 30 Tonnen. Egal wie die Situation ist, wir sind schwer. Bei Gewichtsklassen wie diesen benötigen wir ein absolut zuverlässiges Fahrzeug mit bewährter Technologie. Eine Panne mit einer Ladung aus 35 Tonnen heißen Stahls - da wage ich gar nicht dran zu denken. Als wir darüber nachdachten einen weiteren DAF zu kaufen, hat die Bekanntmachung über die Ausgabe einer Schwerlastausführung von

bis zu 72 Tonnen, uns bei der Entscheidung geholfen. Es ist großartig, wenn der Kunde sicher sein kann, dass ein Hersteller für sein Produkt zu 100 % einsteht, auch wenn er weiß, dass ein Fahrzeug hauptsächlich für den Schwerlastverkehr eingesetzt wird.“ Aber das hohe Zuggesamtgewicht wirkt sich auf die Kraftstoffrechnung aus. „Ein Gesamtgewicht von 66 Tonnen bedeutet auch immer einen hohen Kraftstoffverbrauch. Das lässt sich nicht vermeiden. Aber jetzt wissen wir, dass der 460 ATe Euro 5 für uns wirtschaftlicher ist als sein Vorgängermodell. Einer der Gründe für den damaligen Kauf des ATe war, dass er bereits eine Menge der Technologie enthielt, die man auch bei den Euro 6-Motoren vorfindet. Wir konnten beruhigt Euro 6 kaufen, da wir bereits vom ATe-Fahrzeug wussten, dass die Technologie wirklich ganze Arbeit leistet.“ ■



NACHHALTIGES WACHSTUM FÜR DIE NIEDERLANDE

Der Hafen von Rotterdam lässt seine Muskeln spielen. Die Fertigstellung der ersten Phase von Maasvlakte 2 bedeutet für den Haupthafen eine Rückkehr zum Wachstum, aber mehr Umladung bedeutet auch mehr Transporte - und hierin liegt die Herausforderung.

VON: BERT ROOZENDAAL

MAASVLAKTE 2 MACHT DEN HAFEN VON ROT

Mithilfe des Landgewinnungsprojekts Maasvlakte 2 hat sich die Größe der Niederlande um 20 km² vergrößert. Dadurch wird sich die Umladekapazität bis zum Jahr 2033 verdreifachen, auch wenn sich die Gesamtfläche des Hafens von Rotterdam nur um 20 % erhöhen wird. Damit für den Hafen diese Kapazität erreicht wird, werden intelligente Arbeitsprozesse eingesetzt. Für den Großteil der Expansion von 6,2 km² sind neue Containerterminals geplant, an denen auch die größten Containerschiffe anlegen können, dank einer Fahrinne mit einer Länge von 10 Seemeilen (ca. 19 km) und einer Tiefe von 20 Meter. Mit einer Kapazität von 16 Mio TEU (Twenty Feet Equivalent Unit, 1 TEU entspricht einem 20-Fuß-Container) übertrifft Maasvlakte 2 die 11 Mio Container, die der aktuelle Hafen umschlagen kann. Somit

erobert sich der Hafen von Rotterdam die Position als größter Hafen Europas zurück.

NICHT DER GRÖSSTE DER WELT Bis zum Jahr 2004 war Rotterdam der größte Hafen der Welt. Im Jahr 2004 hat Shanghai die Spitzenposition übernommen - eine Entwicklung, die zu erwarten war, da die meisten Container in der Welt ihre Reise in China, Singapur und Korea starten und beenden. Containerschiffe werden immer größer, und es gibt immer weniger Containerhäfen, an denen diese Giganten anlegen können. Rotterdam hat die Entwicklung zu immer größeren Schiffen vorausgesehen und entsprechende Maßnahmen ergriffen. Daher ist der Haupthafen heute ein internationaler Umschlagplatz, da eine enorme Menge an Gütern aus aller Welt erst nach

Rotterdam verschifft wird, bevor sie ihre Reise auf anderen Schiffen zu ihrem endgültigen Bestimmungsort fortsetzen. Viele Containergüter werden nicht sofort umgeschlagen, sondern werden zunächst zu großen Logistikzentren in der Umgebung des Hafens gebracht. In diesen Zentren werden sie beispielsweise mit dem korrekten Stecker versehen oder für ihren endgültigen Bestimmungsort umgepackt. Dort werden auch Teile zu neuen Produkten zusammengesetzt. Dieser „Reexport“-Prozess wird in den kommenden Jahren signifikant anwachsen. Zurzeit wird 3 % des niederländischen Bruttonutzenprodukts von ca. 90.000 Menschen in und um den Hafen von Rotterdam erwirtschaftet. Maasvlakte 2 schafft weitere 6.000 Arbeitsplätze und indirekt noch viele mehr.



SEHR VIEL EFFIZIENTER Momentan legen jährlich 35.000 Schiffe am Hafen von Rotterdam an. Diese Zahl wird sich voraussichtlich verdoppeln, wenn Maasvlakte 2 vollständig in Betrieb ist. Daher ist der effiziente Umgang mit jedem einzelnen Schiff, das den Hafen passiert, entscheidend. Die neuen Containerterminals von ECT, APM und Rotterdam World Gateway haben ultramoderne Betriebsanlagen mit einer Löschkapazität von 18.270 TEU von dem weltweit größten Containerschiff Mærsk Mc-Kinney Møller auf dem Pier an einem Tag. Doch die entladenen Container müssen dann noch weiter transportiert werden. Bereits bei der ersten Planungsphase für Maasvlakte 2 wurde dieses Wachstum berücksichtigt

Die Niederlande sind absolut führend bei der Landgewinnung aus dem Meer. Niederländische Bau- und Baggerunternehmen besitzen ein unerreichtes Fachwissen und die modernste Ausrüstung für Arbeiten mit den enormen Mengen an Baumaterialien, die bei der Errichtung und Gestaltung von neuem Land anfallen. Der Bau von Maasvlakte 2 zeichnet ein beeindruckendes Bild von ihrer Leistung. Hier einige Zahlen, um dieses Beispiel zu verdeutlichen: Maasvlakte 2 bedeckt eine Fläche von 20 km², wovon die Hälfte der Fläche von 18 Meter unter dem Meeresspiegel auf 5 Meter über den Meeresspiegel angehoben werden mussten. Dagegen musste die übrige Fläche auf 20 Meter unter dem Meeresspiegel ausgebaggert werden. Zur Stabilisierung dieser Konstruktion verwendeten die Bauunternehmer:

- 275 Mio m³ Sand, gefördert 12 Kilometer vor der Küste
- 20.000 Betonblöcke, jeder mit einem Gewicht von 40 Tonnen
- 7 Mio Tonnen Schotter, davon kamen 5 Mio Tonnen aus Norwegen



Die neuen Containerterminals von ECT, APM und Rotterdam World Gateway haben ultramoderne Betriebsanlagen mit einer Löschkapazität von 18.270 TEU von dem weltweit größten Containerschiff Mærsk Mc-Kinney Møller auf dem Pier an einem Tag.

ROTTERDAM ZUKUNFTSTAUGLICH

und entsprechende Maßnahmen eingeplant. Von dem geplanten Wachstum von 11 Mio Container (16 Mio TEU) wird erwartet, dass bis zum Jahr 2030 4 Mio Container direkt auf andere Schiffe verladen werden, um ihre Weiterreise anzutreten. Zurzeit werden 50 % aller verbleibenden Container über die Straße und nur 13 % mit der Bahn zu ihren endgültigen Bestimmungsorten transportiert. Dieses Verhältnis soll sich ändern, da der Hafen erheblich in die Verkehrsverlagerung investiert. Während der Planfeststellungsphase hat der Hafen zugestimmt, bis zum Jahr 2033 den Frachtverkehr auf 35 % zu reduzieren und die Bahnfracht auf 20 % zu erhöhen. Diese Forderung basiert auf den damaligen Zahlen, daher wird sich die absolute Anzahl der Lkw auf der Straße erhöhen. Für den Schienentransport bedeutet diese

Entscheidung, dass die Eisenbahnstrecke Betuweroute für den Güterverkehr endlich vollständig ausgelastet sein wird. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Anschluss in Deutschland bis 2018 fertig gestellt ist. Fachleute erwarten, dass Maasvlakte 2 bis zum Jahr 2035 täglich 20.000 Lkw-Fahrten zusätzlich auf die Straßen schickt. Jedoch wird die Auswirkung auf die Region begrenzt sein. Da der größte Teil des Verkehrs mehr oder weniger innerhalb des Hafensbereichs verbleiben wird, investiert Rotterdam auch in ein elektronisches Leitsystem - ein „Flugleitsystem“ für Lkw. Mit diesem System kann der Hafen die bestehende Kapazität optimal nutzen, 24 Stunden am Tag. Die Transportunternehmer erhalten ein Zeitfenster, in dem sie ankommen müssen. Diese Entwicklungen zielen darauf ab,

auch die Umweltbelastung zu reduzieren. An die Erteilung der Baugenehmigung für Maasvlakte waren sehr strenge Auflagen geknüpft. Gemäß diesen Bedingungen müssen nicht nur die Hafenanlagen selbst die strengsten Umweltschutzanforderungen erfüllen, sie gelten ebenso für die in Maasvlakte 2 ansässigen Industrien. Damit werden bereits einige Industrien von vorneherein ausgeschlossen. Umweltbelange stehen auch hinter der Entscheidung, Maasvlakte 2 ab Oktober 2014 nur noch für die neuesten Euro 6-Lkw zugänglich zu machen. Ab diesem Datum müssen Fahrzeuge mit Zulassung nach dem 01. Januar 2013 in Maasvlakte Euro 6-konform sein. Diese Bestimmung gilt nicht für Fahrzeuge mit Zulassung vor dem 01. Januar 2013, vorausgesetzt, sie sind nicht älter als sieben Jahre. ■

DAF XF EURO 6 IM EINSATZ

PURE BEGEISTERUNG



Mehr als 50 Sattelzüge transportieren für Priedigkeit Baustoffe & Transporte Schüttgüter aller Art. Frischen Glanz ins Unternehmen bringen fünf neue DAF XF mit Euro-6-Motor, die ihre Feuerprobe bereits bestanden haben.

TEXT: FRANK HAUSMANN

FOTOS: PHILIPP STURSBURG

Mit Schüttguttransporten kennt sich Wolfgang Priedigkeit aus. Auf dem Gebiet macht ihm so leicht niemand etwas vor. Zu lange schon ist der heute 62-Jährige mit dem Metier ver wachsen. Gleiches gilt für die Fahrzeugflotte von derzeit 52 Kippsattelzügen und Schubbodenfahrzeugen. Die hat der gebürtige Wiesbadener am Standort in Heidesheim bei Mainz nach und nach aufgebaut und setzt sie bundesweit ein.

BEIFAHRER

Priedigkeit ist quasi auf dem Speditionshof seines Vaters in Wiesbaden aufgewachsen. Der hatte 1956 den Betrieb mit einem Zehn-Tonnen-Solokipper ins Leben gerufen. Seitdem ging es stetig aufwärts – mit Mit-

arbeitern und mit Fahrzeugen. Jeden und jedes von ihnen kannte der junge Priedigkeit gut. Noch ohne Führerschein durfte er auf dem Hof die Lkw rangieren und diente schon mit 14 Jahren als Beifahrer auf Touren, um für seinen Vater die Fahrerqualitäten von Neueinsteigern zu bewerten. Später fungierte der gelernte Großhandelskaufmann als Geschäftsführer des väterlichen Transportunternehmens.

EIGENE FIRMA

Im Jahr 2000 musste erweitert werden. Der Sohn gründete seine eigene Firma „Priedigkeit Baustoffe & Transporte“ und zog an einen größeren Standort ins Gewerbegebiet von Heidesheim.

Die 40-Tonner von Priedigkeit transportieren alles, was schüttfähig ist. Etwa 40 Prozent sind kontaminierte Böden, die die Sattelzüge teils als Gefahrgut über weite Strecken zu Spezialentsorgern bringen.

Ein Drittel des Geschäfts machen Baustoffe wie Sand, Kies, Splitt, Schotter und normale Aushubböden aus. Fast ebenso viel Umsatz kommt durch die Belieferung der Asphaltindustrie mit Rohstoffe und mit Mischgut für den Straßenbau herein. Dafür zählen zusätzlich fünf Thermomulden mit Abschiebetechnik zur Flotte. Beliefert wer-

den vor allem Baustoffhändler und Großbaustellen im Hoch-, Tief- und Straßenbau. Wenn in der kalten Jahreszeit die Bauindustrie einknickt, arbeitet Priedigkeit für den Winterdienst auf dem Frankfurter Flughafen und sichert so die Auslastung der Fahrzeuge. Dort sind dann Radlader, Sattelzugmaschinen mit Schneepflug und etliche Kippsattel im Einsatz, um Rollbahnen und Flugvorfeld von Schnee zu befreien.

ERSTER DAF

Seinen ersten DAF hat Priedigkeit im Frühjahr 2012 in den Dienst gestellt. Von der Zuverlässigkeit des XF105 und des DAF-Servicepartners in der Region war der Unternehmer schnell überzeugt, so dass noch im gleichen Jahr fünf weitere XF105 folgten. Alle Lkw sind mit Zweikreis-Kipp-hydraulik ausgerüstet, um wahlweise einen Kipper- oder Schubbodenaufleger anhängen zu können. Eine Sattelzugmaschine ist zusätzlich mit dem Frontantriebssystem Hydro-Axle ausgestattet, um auch abseits der Straße auf Deponien und Baustellen genügend Grip zu erzeugen.

DREIZEHN

Inzwischen nennt Priedigkeit 13 schwere DAF sein Eigen. Jüngster Zugang:



“DAF HAT WORT GEHALTEN. DER XF EURO 6 VERBRAUCHT NICHT MEHR KRAFTSTOFF ALS DER EURO 5 XF105. TATSÄCHLICH VERBRAUCHT ER IM DURCHSCHNITT CA. 0,7 BIS 0,8 LITER DIESEL AUF 100 KILOMETER WENIGER, MANCHMAL SOGAR BIS ZU EINEM GANZEN LITER.“

Fünf nahezu identische DAF XF neuester Generation mit Euro-6-Motor. Die verstärken seit Anfang Mai dieses Jahres die Flotte und haben inzwischen 30.000 bis 40.000 Kilometer auf dem Tacho. Die brillantweißen Sattelzugmaschinen verfügen über Space Cab-Kabine, Telematik, Kühlschrank, Standklimaanlage und Alu-Felgen. Für mehr Bodenfreiheit sorgt eine gerade Vorderachse. Geliefert hat die Zweiachser für das Baugewerbe der Vertriebs- und Servicepartner DAF Trucks Frankfurt.

Den Antrieb übernehmen PACCAR MX-13-Motoren mit jeweils 340 kW (460 PS). Dank Common-Rail-Einspritzung, variablem Turbolader, Abgasrückführung sowie Abgasnachbehandlung mittels Katalysator und Dieselpartikelfilter erfüllen sie Euro 6. „Der neuen Abgasnorm können wir uns nicht mehr verschließen. Früher oder später muss sich jeder Transporteur damit auseinandersetzen. Ich wollte einer der Ersten sein und mich mit der Technik vertraut machen“, begründet Priedigkeit seine Investitionsentscheidung. Auch sein hohes Umweltbewusstsein und das bessere Image mit Euro 6-Fahrzeugen trugen zur Kaufentscheidung bei.

KRAFTSTOFF

Auf der IAA 2012 hat der hochgewachsene Hesse den DAF XF das erste Mal zu Gesicht bekommen und war schwer beeindruckt. Die zahlreichen Produktverbesserungen wie das Design der Kabine, der modern gestaltete Innenraum, das Armaturenbrett mit neuem Display und integriertem Driver Performance Assistant für detaillierte Angaben zum Kraftstoffverbrauch, zur vorausschauenden Fahrweise und zum Bremsverhalten haben ihn und seine Fahrer überzeugt. Außerdem konnte Priedigkeit auf eine Förderung der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) hoffen, die ihm bei Anschaffung von Euro 6-Fahrzeugen bis Mitte April 2013 zugesagt war. Das hat ihm den Aufpreis für die Euro 6-Technik fast halbiert und den Kauf zusätzlich versüßt. Zum Dieselkonsum zieht der Besitzer nach vier Monaten ein eindeutiges Fazit: „DAF hat sein Versprechen eingelöst. Der XF Euro 6 verbraucht nicht mehr Kraftstoff als die XF105 in Euro 5. Im Gegenteil: Im Durchschnitt genehmigen sich die neuen DAF-Sattelzüge 0,7 bis 0,8 Liter Diesel weniger. Manche laufen sogar bis zu einem Liter günstiger“, zeigt sich Priedigkeit angenehm überrascht. Unter seinen DAF-Fahrern sei zudem ein interner Wettbewerb entstanden, wer die effizienteste Fahrweise an den Tag legt. Der serienmäßige

Driver Performance Assistant macht's möglich. Dessen Anzeige im Informationsdisplay motiviere die Fahrer, kontinuierlich am Fahrstil zu arbeiten, um immer besser zu werden.

ZUVERLÄSSIGKEIT

Während die Männer am Lenkrad vom höheren Fahrkomfort, großen Platzangebot und präzise schaltenden AS-Tronic-Getriebe schwärmen sowie breite Schlafbetten, Standklimaanlage, vergrößerte Außenspiegel und serienmäßige Stabilitätsregelung nicht mehr missen wollen, zählen für den Kaufmann hohe Zuverlässigkeit, verlängerte Wartungsintervalle bis zu 150.000 Kilometer, konstant gehaltene Betriebskosten und höherer Wiederverkaufswert der Euro 6-Fahrzeuge. „Bisher hat es keine Probleme mit den Euro 6-DAF gegeben. Pannen oder unplanmäßige Ausfälle mit einem DAF sind mir ohnehin fremd“, versichert Priedigkeit. Die neuen DAF sollen vier bis fünf Jahre im Unternehmen bleiben und durchschnittlich 100.000 bis 120.000 Kilometer im Jahr zurücklegen. Wartung und Reparatur übernimmt der DAF Servicepartner Truck Service Bobak im 20 Kilometer entfernten Ginsheim-Gustavsburg. Die Vertragswerkstatt zeichne sich durch hohe Flexibilität, schnelle Hilfeleistung, faire Preise und eine hervorragende Rundumbetreuung aus.

BÜRO- UND VERWALTUNGSGEBÄUDE

Um nicht nur fahrzeugtechnisch Up-to-date zu sein, hat Wolfgang Priedigkeit vergangenes Jahr 1,2 Millionen Euro in ein neues, dreistöckiges Büro- und Verwaltungsgebäude sowie einer kleiner Werkstatt mit drei Durchfahrten investiert. Das Objekt auf dem 15.000 Quadratmeter großen Grundstück hat die insgesamt knapp 60 köpfige Mannschaft erst im März dieses Jahres in Beschlag genommen. Hier soll auch ein neuer Mitarbeiter seinen Platz finden, der die Telematik-Lösung weiter entwickelt und neben Ortung, Beladungszustand, Spritverbrauch der Fahrzeugflotte auch Fahrerdaten wie Fahrzeiten, verfügbare Restlenkzeit, Arbeitszeiten und dergleichen für die Lohnabrechnung im Auge behält. Auch hier soll Wolfgang Priedigkeit zukünftig keiner etwas vormachen. ■

Worauf sollten sich die Bürokraten in Brüssel bei der nächsten Runde der CV-Abgasnormen konzentrieren? Der Leiter der Produktentwicklung bei DAF Ron Borsboom erklärt hier, was nicht gewollt ist...

VON: BRIAN WEATHERLY

VORSCHRIFTEN FÜR D

Die Tinte ist wahrscheinlich auf der Euro 6-Norm noch nicht ganz getrocknet, aber Ron Borsboom, Vorstandsmitglied bei DAF und verantwortlich für die Produktentwicklung, bereitet sich bereits auf die nächste Runde der Vorschriften für die CV-Abgasemissionen vor. Während es noch zu früh ist, darüber zu spekulieren, was Brüssel für „Euro 7“ im Sinn hat, ist Ron Borsboom fest davon überzeugt, es wird nicht mehr in die gleiche Richtung gehen. „Jeder spricht jetzt über Treibhausgase und CO₂. NO_x und Partikel bleiben konstant und CO₂ und Kraftstoffverbrauch müssen weiter nach unten gehen.“ Und was ist der schnellste Weg, Treibhausgase zu reduzieren? „Weniger Kraftstoff verbrennen – so einfach ist das“, sagt er unmissverständlich.

Da die Kommission ihren Schwerpunkt von „Grenzwerte“ für Emissionen auf die Reduzierung von CO₂ durch effizientere Lkw und Busse verlegt, wirft das die Frage auf, wie diese „Effizienz“ gemessen wird...und sind die Messungen relevant für Nutzfahrzeuge? Ron Borsboom berichtet: „Was wir zu den Politikern sagen, ist, vergleicht

uns nicht mit Personenkraftwagen. Nehmt nicht die gleichen Werte für CO₂ „Gramm pro Kilometer (g/km)“, die für Pkw gelten. Die Vielfältigkeit der Nutzfahrzeuganwendungen, Einsatzdauer und Konfigurationen ist einfach zu groß, als dass die gleiche Messung verwendet werden kann.“

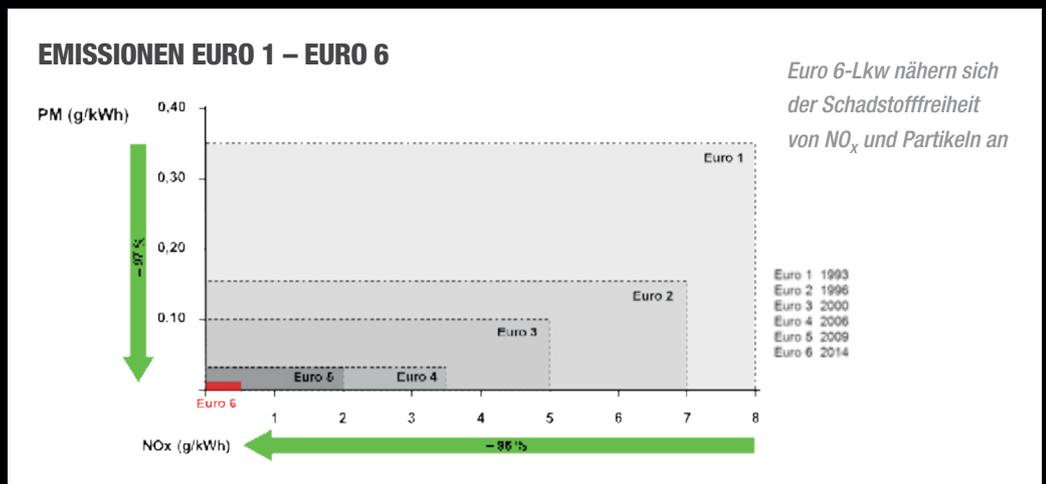
Tatsächlich warnt er: „Wenn die Politiker diesen fundamentalen Fehler begehen, werden alle großen Lkw über Nacht verschwinden und durch Kleintransporter ersetzt werden.“ Das wäre ein Alpträumenzenario für Europas Hauptverkehrsadern verstopft mit leichten Nutzfahrzeugen. „Nicht nur das“, fügt Ron Borsboom hinzu, „um die gleiche Anzahl von „Paketen“ zu transportieren, würde sich die CO₂-Produktion mehr als

verdoppeln. Wir müssen die Politiker und diejenigen, die die Vorschriften ausgeben, weiterhin schulen, denn es wäre schrecklich, wenn der Maßstab g/km für Lkw gelten würde.“ Stattdessen wird eine Methode zur Messung von CO₂ benötigt, die wiedergibt, welche Auswirkung CVs haben - wie beispielsweise Gramm pro Tonne/km und pro Kubikmeter/km für Lkw und Gramm pro Person/km für Busse. Ist die Nachricht bei der Kommission angekommen? „Ich denke, wir sind auf dem richtigen Weg“, schätzt Ron Borsboom.

Die Einigung auf ein gemeinsames Messkriterium ist eine Sache - doch wie würden die Lkw-CO₂-Daten zukünftig in die EG-Abgasnormen einfließen? ACEA, der Dachverband der

Europäischen Automobilhersteller, prüft bereits die Idee eines „Effizienzrasters“, in das verschiedene Lkw- und Bustypen entsprechend ihres CO₂-Ausstoßes eingetragen werden. Neben der Verwendung durch den Gesetzgeber zur Bestimmung von zukünftigen CV-CO₂-Abgasnormen, könnte es auch von den Unternehmern verwendet werden, um die Effizienz der verschiedenen Lkw-Marken aufgrund ihres CO₂-Ausstoßes (und damit des Kraftstoffverbrauchs) zu vergleichen.

„Da steckt eine Menge Arbeit drin“ räumt Ron Borsboom ein, insbesondere da jedes Raster nicht nur alle verschiedenen Lkw-Typen berücksichtigen müsste, sondern auch deren Karosserie oder Anhänger und die Einsatzintervalle. Doch



IE ZUKUNFT



genauso nachdrücklich sagt er: „Wir möchten nicht alle und jeden Lkw messen.“ Stattdessen sollte das Verfahren „standardisierte“ Daten für Anhänger und Karosserie verwenden. Doch bevor das passieren kann, ergibt sich eine andere Frage. Wer erstellt das Raster mit all diesen CO₂-Effizienzberichten über die verschiedenen neuen Lkw und Busse? „Das muss ein unabhängiges Gremium sein“, erwidert Ron Borsboom. Ernannt von der EU-Kommission? „Oder von dem ACEA, oder von der Industrie – allerdings müssen sie dann von jemand anderem zertifiziert werden“, fügt er hinzu. Wie sieht der Produktleiter von DAF die Entwicklung? „Darauf steuern wir zu: Hier ist die zentrale Datenbank, hier das zertifizierte Gremium, das zu den Herstellern sagt „Gib mir

deine Eingaben, ich mache die Berechnung und erstelle einen Bericht“ und der geht an jeden Kunden, so dass er vergleichen kann und sagen „Gut, das ist eindeutig der Beste, ich werde diesen nehmen“.

Das klingt wie ein faszinierender Vorschlag, jedoch weist Ron Borsboom darauf hin, dass die Hersteller bei den Informationen, die sie an das zertifizierte Gremium weitergeben, präzise sein müssen. Sie müssen außerdem das akzeptieren, was der jeweils andere in Bezug auf die Effizienz ihrer Produkte sagt. Allerdings bleibt er dabei, dass es immer noch weit besser ist als die bisherige Abgasnorm. „Alle sind sich einig, lasst uns keine „Grenzwerte“ mehr benutzen. Lasst uns die Marktkräfte unterstützen, endlose physikalische Messrei-

hen vermeiden und an der Voraussetzung arbeiten, dass wir ein Modell bauen können, das präzise genug ist, um den Unterschied zwischen dem einen [Fahrzeug] und dem anderen zu benennen. Wir müssen alle akzeptieren, dass wir unsere technischen „Muster“ an ein [zertifiziertes] Gremium schicken, und dass dieses Gremium überprüfen muss, ob unsere Angaben in Bezug auf die Vorteile unserer Muster korrekt sind und dass das immer funktioniert. All diese Dinge - das ist die Hauptherausforderung.“

Ron Borsboom stimmt zu, dass dies ein großer Entwicklungssprung von den bisherigen Abgasprotokollen ist. „Heute sind wir alle sehr zufrieden, da es immer noch „generisch“ ist. Sobald wir damit beginnen, das

System „zu füttern“, um den Unterschied zu erfahren...dann wird es interessant! Es liegt an uns, ob wir mit einem vernünftigen Antrag kommen, denn wenn wir das nicht tun, werden die Politiker meiner Ansicht nach nicht sehr geduldig sein.“ Nach Meinung von Ron Borsboom könnte ein funktionierendes System innerhalb der nächsten fünf Jahre vorliegen. Das ist ein ziemlich enger Zeitplan. Glücklicherweise haben die Hersteller noch ein Ass im Ärmel: alles, was den CO₂-Ausstoß verringert, senkt auch erheblich den Kraftstoffverbrauch. Und das ist etwas, was jeder Transportunternehmer anstrebt. „Alle Kräfte ziehen in die selbe Richtung“, bestätigt Ron Borsboom. „Für unsere Kunden ist der Kraftstoff der wichtigste Kostenfaktor. Deshalb sind sie sehr darauf bedacht, einen möglichst niedrigen Verbrauch zu erreichen - ganz im Gegensatz zu NO_x und Partikeln, wo alle Kräfte in unterschiedliche Richtungen gezogen haben. Wenn es um Treibhausgase geht, ist das CO₂ mit dem Kraftstoffverbrauch absolut gleichwertig, und jeder möchte dasselbe erreichen - so niedrig wie möglich.“ ■

AUSWIRKUNG DER VERSCHIEDENEN FAHRZEUGGRÖSSE AUF DEN TRANSPORT VON 106 EU-PALETTEN*



Wenn die gleichen Methoden, wie sie für Pkw entwickelt wurden, für Nutzfahrzeuge gelten würden, verschwänden alle großen Lkw über Nacht und würden durch Kleintransporter ersetzt. Das Ergebnis: Europas Hauptverkehrsadern würden durch leichte Nutzfahrzeuge verstopft und die CO₂-Produktion würde sich mehr als verdoppeln.

PACCAR ERSATZTEIL-LOGISTIKZENTRUM IN EINDHOVEN

12.000

BESTELLUNGEN FÜR
ÜBER 1.000 ZIELORTE
TÄGLICH

Damit ein Lkw Geld verdient, muss er auf der Straße sein. Damit ein Lkw auf der Straße bleibt, muss er ordnungsgemäß gewartet werden und bei einem ungeplanten Ausfall möglichst schnell wieder dorthin zurückkehren. In Eindhoven, nur einen Steinwurf von den DAF-Werken entfernt, befindet sich das brandneue PACCAR Ersatzteil-Logistikzentrum (PDC). Täglich verlassen fünfzig Lkw dieses Zentrum. Dadurch ist DAF in der Lage, die legendäre Geschwindigkeit und Professionalität seines Wartungs- und Reparaturdienstleistungen zu garantieren.

Der neue Komplex erstreckt sich auf einer Fläche von mindestens 26.000 m² und bietet Platz für mehr als 65.000 verschiedene Lkw-Ersatzteile. Es ist das größte aller PACCAR Ersatzteil-Logistikzentren weltweit und das wichtigste in Europa. Das PDC in Eindhoven liefert direkt an alle DAF-Händler in den verschiedenen Ländern und Regionen. Dazu gehören die Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich, die Schweiz und Skandinavien. Außerdem beliefert es täglich die anderen europäischen PDC in Leyland (Großbritannien), Budapest (Ungarn), Madrid (Spanien) und Moskau (Russland).

VIELE FAKTOREN Der Lagerplatz eines Ersatzteils in einem Lager hängt von vielen

Faktoren ab, zum Beispiel Bestellhäufigkeit, Gewicht, Größe und Gesamtvolumen. Der Lagerplatz ermöglicht dem Ersatzteil so effizient und schnell wie möglich entnommen zu werden. 160 Mitarbeiter bemühen sich, diese Ersatzteile so schnell wie möglich zu den Kunden zu bringen, 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche.

MODERNSTE RESSOURCEN

Geschwindigkeit und Präzision gehen bei der Bearbeitung der täglich eingehenden 12.000 Bestellungen (entspricht 2.500 Kundenbestellungen). Die Mitarbeiter haben Zugang zu den modernsten Logistiksystemen wie drahtlose Terminals mit Barcode-Scannern und sprachgesteuerte Entnahmeanweisungen: die Bestel-

lungen werden dem Mitarbeiter nicht über ein Display mitgeteilt, sondern über eine Computerstimme. Der Mitarbeiter bestätigt die Bestellung mit seiner Stimme. Der Hauptvorteil der Stimmentnahme besteht darin, dass die Mitarbeiter weiterhin den Blick auf ihre Tätigkeit richten können und beide Hände frei haben. Das führt zu einem nahezu fehlerfreien Bestellentnahmeprozess. Der Erfolg der Methode wird durch statistische Zahlen belegt: das Zentrum erreicht eine Liefertreue von 99,98 %. Das ist einzigartig auf diesem Sektor. Das PDC in Eindhoven erreicht außerdem ein Serviceniveau von 98 %, d. h. nahezu alle Ersatzteile für DAF-Lkw sind direkt aus dem Lager verfügbar.

VON DER BESTELLUNG BIS ZUR LIEFERUNG

Jeden Tag gehen von den DAF-Händlern und Kundendienst-Stützpunkten 2.500 Ersatzteilbestellungen über das Internet ein. Was geschieht als nächstes, damit sichergestellt wird, dass die Kunden ihre Ersatzteile so schnell wie möglich erhalten?



▲ Alle eingegangenen Bestellungen werden für die verschiedenen Zonen innerhalb des PDC in effiziente Entnahmereihenfolgen aufgeteilt.



▲ Die Entnahmereihenfolge wird in Reihenfolge der Lagerplätze auf dem Monitor angezeigt. Der Monitor ist drahtlos mit dem Logistiksystem verbunden. Die Bestellung wird durch Scannen des Lagerplatz-Codes bestätigt.



▲ Ein speziell für PACCAR entwickeltes ergonomisches Werkzeug stellt sicher, dass die körperliche Belastung der Mitarbeiter so weit wie möglich reduziert wird, wenn große oder schwere Ersatzteile entnommen werden müssen.



▲ Bei den sprachgesteuerten Entnahmeanweisungen werden die Bestellungen nicht über ein Display kommuniziert, sondern über eine Computerstimme direkt an den Mitarbeiter, der dann mit seiner Stimme die Bestellung bestätigt.



▲ Kleine Ersatzteile werden in einem großen Zwischengeschoss mit 5.000 m² gelagert und über einen Spiralförderband nach unten geschickt.



▲ Kundenbestellungen werden vollautomatisch verpackt...



▲ ... und werden dann verladen. Jeden Tag verlassen ungefähr 50 Lkw mit Sendungen an über 1.000 Zielorten das PDC.

► Der Lagerplatz eines Ersatzteils in einem Lager hängt von vielen Faktoren ab, zum Beispiel Bestellhäufigkeit, Gewicht, Größe und Gesamtvolumen.



JÉRÔME RONDEAU, INTREX: “AUF DAS KERNGESCHÄFT KONZENTRIEREN“

In Gonesse, nördlich von Paris, liegt der Firmensitz von Intrex Transports. „Das ist ein perfekter Standort für unsere Logistik“, sagt Jérôme Rondeau, Geschäftsführer des französischen Transportunternehmens. 76 der 90 Lkw des Fuhrparks tragen das DAF-Emblem; und das Unternehmen beabsichtigt weitere 25 Fahrzeuge zu ordern, alle von der neuesten Euro 6-Generation. „Für mich war die Entscheidung für Reparatur- und Wartungsverträge eine logische Entscheidung.“



Intrex Transports wurde 2007 gegründet und entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem führenden Logistikdienstleister mit nationalen und internationalen Kunden aus Industrie und Landwirtschaft. „Wie viele andere Unternehmen im Transportsektor haben wir unsere Aktivitäten konsequent in Richtung Logistikdienstleistungen erweitert Und genau diese Logistikdienstleistungen sind es, in denen wir ein signifikantes Wachstum verzeichnen können.“

KOMPLETTES SERVICEPAKET Ein Großteil des Intrex Fuhrparks besteht aus Fahrzeugen der Baureihe XF 105 mit

Space Cab Fahrerhaus. Die Lkw haben keinen festen Fahrer und fahren bis zu 25.000 Kilometer im Monat. Dennoch sieht jeder Lkw wie aus dem Ei gepellt aus. „Das gepflegte Äußere des Lkws und der ausgezeichnete Reparaturstatus sind unsere Visitenkarte“, sagt Herr Rondeau. „Ich achte beim Kauf eines neuen Fahrzeugs auch auf maximalen Service. Das heißt, ich entscheide mich nicht nur für die zuverlässigsten Lkw, sondern auch für den maximalen Support über ein komplettes Servicepaket. Das Servicepaket nimmt mir sehr viel Arbeit aus der Hand und ich kann mich auf mein Kerngeschäft konzentrieren.“



Jérôme Rondeau mit seinem Sohn in einem der 76 DAF von Intrex Transports. „Ich achte beim Kauf eines neuen Fahrzeugs auch auf maximalen Service.“

DAF MULTISUPPORT Genau diese Anforderung führte dazu, dass sich Herr Rondeau für die DAF MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträge entschied. Von den sechs verschiedenen Paketangeboten entschied er sich für das Full Care-Paket. Das ist das umfassendste Paket. „Dieses Paket deckt alle geplanten und ungeplanten Wartungs- und Reparaturarbeiten zu einem Festpreis ab“, sagt der französische Transportunternehmer. „Es enthält beträchtliche vorbeugende Wartungsarbeiten, wesentliche Reparaturarbeiten am gesamten Fahrzeug einschließlich Verschleiß, die vorgeschriebenen Inspektionen und sogar Hilfe bei einer Panne. Der wichtigste Vorteil bei Abschluss derartiger Serviceverträge ist die Gewissheit, dass von vorneherein keine unerwarteten hohen Kosten auftreten. Dadurch kann ich die Betriebskosten für jeden Lkw im Voraus berechnen.“ Ein weiterer wichtiger Grund das DAF MultiSupport-Paket zu wählen, ist, dass Herr Rondeau mit mehreren DAF-Händlern zusammenarbeiten kann. „Meine Lkw werden von DAF-Partnern in Lille, der Île de France und Lyon gewartet“, erklärt er. „Damit wird eine maximale Fahrzeugverfügbarkeit garantiert“.

KONKURRENZFÄHIG „Mit unserer Flotte aus DAF XF105-Modellen und bald auch XF Euro 6-Modellen, gestützt durch das DAF MultiSupport-Paket, befinden wir uns in der besten Position, die Herausforderungen anzugehen, der sich Transportunternehmer heute gegenüber sehen“, fährt Herr Rondeau fort „Die wirtschaftliche Lage bleibt unsicher und die Kosten steigen immer weiter. Wenn wir konkurrenzfähig bleiben wollen, brauchen wir eine Flotte mit dem niedrigsten möglichen Kraftstoffverbrauch und minimaler Wartung, um die Kosten gering zu halten, in Verbindung mit dem höchsten möglichen Wiederverkaufswert Die finanzielle Sicherheit, die das DAF MultiSupport-Paket bietet, ist beim Erreichen dieses Ziels entscheidend“ ■

DAF MULTISUPPORT WARTUNGS- UND REPARATURVERTRÄGE: DIE BESTE UNTERSTÜTZUNG FÜR IHR GESCHÄFT

In der Transportindustrie dreht sich alles um maximale Produktivität und minimale Kosten: die höchstmögliche Rendite pro Tonne und Kilometer. Die DAF MultiSupport- und Warranty Plus-Pakete sind die Hauptbausteine des umfangreichen Reparatur- und Wartungsprogramms bei DAF. Das Ergebnis: ein kundenorientiertes Servicepaket, das vor bösen Überraschungen schützt und Ihnen hilft, ihre Betriebskosten genau kalkulieren zu können.



DAF MultiSupport Care+
Umfassende vorbeugende Wartung.



DAF MultiSupport Garantie Plus - Antriebsstrang
Reparaturen am Antriebsstrang des Fahrzeugs.



DAF MultiSupport Xtra Care
Umfassende vorbeugende Wartung und notwendige Reparaturen am Antriebsstrang des Fahrzeugs.



DAF MultiSupport Garantie Plus - Fahrzeug
Reparaturen am Fahrzeug.



DAF MultiSupport Flex Care
Umfassende vorbeugende Wartung und notwendige Reparaturen am kompletten Fahrzeug einschließlich Verschleißreparaturen.



DAF MultiSupport Full Care
Vorbeugende Wartung, notwendige Reparaturen am kompletten Fahrzeug einschließlich Verschleißreparaturen und zusätzliche optionale Produkte.

RUSSLAND SCHALTET EINEN GANG HÖHER

SLAVA SKRABIN: „DAF HAT EIN SEHR

Der frühere Staatspräsident der Sowjetunion Michail Gorbatschow führte in den späten 1980er Jahren Reformen ein und ebnete den Weg für freies Unternehmertum und Wirtschaftswachstum. Während dieser durch „Glasnost“ und „Perestroika“ geprägten Zeit sah der Transportunternehmer Slava Skrabin, mit Anfang zwanzig, zahlreiche Gelegenheiten im neuen Russland. Auch heute noch durchläuft Russland enorme Veränderungen. Eine deutlich sichtbare Auswirkung sind der erhöhte Konsum und die Nachfrage nach Luxusmarkenartikeln. Damit einher geht auch die Nachfrage nach einem effizienten Güterverkehr.

VON: BAS VAN NOOTEN



Wie in Westeuropa ist auch das Transportgewerbe in Russland in Unternehmen unterteilt, die ihre eigenen Güter transportieren, und in gewerbliche Speditionen. Zu der zweiten Kategorie gehören ca. zweitausend große Transportunternehmen mit großen Flotten und neuen Lkw. Das Land hat auch Tausende kleinerer Transportunternehmer, die häufig einen bis zehn Lkw haben. Während die großen Transportunternehmer überwiegend nach Westeuropa fahren, übernehmen

die kleinen Unternehmen nahezu alle Inlandstransporte.

DER ZWEITE DAF Transportunternehmer Slava Skrabin (50) aus Vladimir – ca. 250 Kilometer östlich von Moskau – besitzt einen Lkw. „Wir haben einen gebrauchten DAF XF 95.430 vor ungefähr zwei Jahren gekauft. Ein Modell aus dem Jahr 2003. Er hat jetzt 850.000 Kilometer auf dem Tacho und wir suchen nach einem zweiten Lkw“, sagt der Geschäftsmann begeistert. Um maximale Flexibilität zu erzielen, hält

er Ausschau nach einer ähnlichen Lkw-Anhängerkombination.

Herr Skrabin setzt seinen DAF hauptsächlich für den Transport technischer Produkte wie Haushaltsgeräten oder Unterhaltungselektronik ein. Er ist an Sammelguttransporten beteiligt und erhält seine Aufträge direkt vom Absender oder einem Speditionsunternehmen. Er führt die Planung selbst durch und hat keine Probleme Aufträge zu erhalten – „Tatsächlich steigt die Nachfrage aufgrund des steigenden Konsums an. Daher werde ich bald in der Lage sein, mein Geschäft in

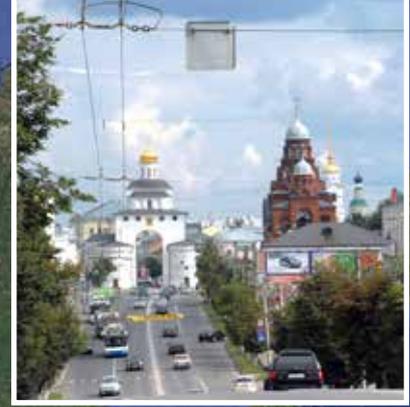
Slava Skrabins DAF 95XF als BDF-Wechselbrückenzug für maximale Flexibilität

2011 eröffnete DAF eine eigene Verkaufsniederlassung in Moskau. Im vergangenen Jahr lieferte DAF 2.750 Lkw nach Russland, acht Mal mehr als 2010. DAF hat jetzt einen Marktanteil von nahezu 14 % unter den europäischen Lkw-Marken erreicht.



DAS GRÖSSTE LAND DER WELT

Russland ist das größte Land der Welt. Von Ost nach West misst es ca. 13.000 Kilometer und bedeckt eine Fläche von mehr als 17 Millionen Quadratkilometer. Zu den größten Städten gehören Moskau (10,5 Mio. Einwohner), St. Petersburg (4,6 Mio), Nowosibirsk (1,4 Mio), Jekaterinburg (1,3 Mio) und Nischni Nowgorod (1,3 Mio).



STARKES IMAGE“

Geschäftsmann Slava Skrabin mit seinem DAF 95 XF 430: „Wir suchen nach einem Zweiten.“

In einem Land mit nahezu 17 Mio Quadratkilometern ist ein gut organisiertes Händlernetzwerk entscheidend. DAF Trucks verfügt hier über ein weiter ausbaufähiges Netzwerk. Dabei wird nicht auf die Anzahl der Standorte geachtet, sondern auf die Verteilung der Filialen im ganzen Land. Gegenwärtig gibt es ungefähr 20 DAF-Händler zwischen Moskau im Westen und Wladiwostok im Osten. Langfristig plant DAF ungefähr 55 Händlerniederlassungen mit guter geografischer Abdeckung aufzubauen.

absehbarer Zukunft zu vergrößern.“

ALLEIN IN DER WELT Die Stadt Irkutsk in Sibirien ist eine der entlegensten Zielorte, die der Stammfahrer Mihael Isaev (35) anfährt. Irkutsk ist eine mittelgroße Stadt am Baikalsee mit ca. 600.000 Einwohnern nahe der Grenze zur Mongolei, mehr als sechstausend Kilometer von Vladimir entfernt. Mihael Isaev erklärt, dass seine Route einige ziemlich raue Abschnitte hat: „Es gibt Strecken mit insgesamt ca. 1.000 Kilometer über unbefestigte und praktisch unbefahrbare Straßen

In Russland gebaute Lkw sind für Slava Skrabin nicht geeignet.

voller Schlaglöcher und Steine. In dieser trostlosen Mondlandschaft fühle ich mich wirklich allein auf der Welt. Manchmal muss ich mit meinem DAF sogar Flüsse überqueren.“ Zu den „normaleren“ Zielorten, die häufig angefahren werden, gehören Moskau, Kasan, Nischni Nowgorod, Ufa, Perm und Jekaterinburg. Übrigens: eine durchschnittliche Tour in Russland ist ungefähr 4.000 Kilometer lang und dauert sieben bis zehn Tage.

AUSGEZEICHNETE ERFAHRUNGEN Slava Skrabin ist voll des Lobes für seinen DAF: „In Russland hat DAF ein starkes Image und ist, dank seiner ausgezeichneten Leistung, großen Zuverlässigkeit und geringen Betriebskosten, die beliebteste Marke bei vielen Transportunternehmern. Aber auch das geräumige und komfortable Fahrerhaus, die Fahrleistung und das AS Tronic-Getriebe sind wichtige Faktoren.“ Der Transportunternehmer verliert die Einnahmen und Kosten nicht aus den Augen; Transporteffizienz und Renditen sind beim Straßentransport in Russland ebenfalls von großer Bedeutung. Außerdem hebt er den Kraftstoffverbrauch als einen wichtigen Faktor hervor. Im Durchschnitt entspricht der örtliche Preis für einen Liter Diesel ungefähr einen Dollar pro Liter. Herr

Skrabin ist auch über den wirtschaftlichen Kraftstoffverbrauch des DAF 95 XF 430 von 35 Liter pro 100 Kilometer begeistert. „Der Kraftstoffverbrauch ist zum Teil der Grund, warum in Russland gebaute Lkw für uns nicht geeignet sind“, sagt er. „Gebrauchte Lkw dieser Marke, Modelle aus vorherigen Generationen, sind nicht effizient und zuverlässig genug für die Arbeit, für die wir sie einsetzen.“ Ein weiterer wichtiger Punkt für Herr Skrabin ist die eindeutige, umfassende Technologie in den Lkw von DAF. „Lkw haben es nicht einfach in Russland“, erklärt er. „Insgesamt hat das Land nahezu eine Millionen Kilometer Straße, von denen nur 30.000 Kilometer Autobahn sind. Die übrigen Straßen sind häufig unbefestigt oder von schlechter Qualität. Daher muss besonders auf Reifen, Achsen und Federung geachtet werden. Das Klima kann sehr extrem sein (Temperaturen fallen bis auf minus fünfzig Grad im Winter und können auf plus vierzig Grad im Sommer ansteigen), daher gehen einige Dinge von Zeit zu Zeit kaputt. Einer der Vorteile unseres DAFs ist der logische Aufbau. Dadurch kann der Fahrer in einem Notfall auch Reparaturen selbst vornehmen.“ ■



3D LKW-KONFIGURATOR FÜR DIE GESAMTE EURO 6-PALETTE

Wie auch in der Automobilbranche erhalten Kunden und sonstige Interessenten zunehmend die Gelegenheit den eigenen individuellen Lkw über das Internet zu konfigurieren. Auf der DAF-website unter www.daftrucks.de läßt sich ganz individuell ein Fahrzeug aus der umfangreichen DAF-Palette zusammenstellen.



DAF
A PACCAR COMPANY

Euro 6 truck configurator



- External sun visor
- LED headlights
- Mirrors in cab colour
- Aluminum wheels
- Air horns
- Hazard beacons
- Fog lights and cornering lights
- Lower cab front in cab colour
- Cab side foothold
- Flexible first step
- Lower cab in cab colour

Axis configuration	Execution	Cab	Engine	Options	Colour	Contact DAF
FAD 8x4	Construction	Day Cab	320 kW/435 hp			

Die Kunden möchten im Voraus wissen, wie ihr Lkw aussehen wird. Aus diesem Grund führte DAF im vergangenen Jahr einen DAF-Lkw-Konfigurator für die Euro 5-Modelle ein - jetzt steht eine neue Version für die komplette Euro 6-Palette von DAF auf der DAF-website zur Verfügung..

VISUALISIERUNG Mit dem DAF-Lkw-Konfigurator können im Internet alle Modellvarianten der Baureihen LF, CF (incl. Construction) und XF dargestellt werden. Der Nutzer kann hier das Fahrerhaus, die Motornennleistung, die Achskonfiguration, Optionen und sogar die Farbe auswählen. Dann kann das Fahrzeug aus allen Blickwinkeln betrachtet werden, da die neueste Web-Version in 3D ist.

Der Nutzer hat damit die Möglichkeit, mit nur wenigen Mausklicks den perfekten DAF-Lkw zu konfigurieren.

CAD Der 3D Truck Configurator basiert nicht auf Fotos - er arbeitet auf der CAD-Technologie (Computer Aided Design), wie sie auch von den Produktentwicklern bei DAF verwendet wird. Das führt zu maximaler Flexibilität und bedeutet auch, dass alle Lkw-Teile mit 100 %iger Genauigkeit dargestellt werden. Wenn ein Kunde eine endgültige Entscheidung getroffen hat, kann das Lkw-Design ausgedruckt werden. Was noch wichtiger ist, der Kunde kann die ausgewählte Konfiguration per E-Mail direkt an den Händler schicken, ein guter Ausgangspunkt für das Verkaufsgespräch. ■

NEW YORK CITY SETZT KENWORTH HYBRIDFAHRZEUGE EIN

2009 nahm New York City die ersten Kenworth Hybridfahrzeuge in Betrieb. Seitdem hat die Stadt bereits weitere 31 Kenworth T370 Hybridfahrzeuge erworben, die sie in vielen Bereichen einsetzt, zum Beispiel für staatliche Bauvorhaben oder dem Teiletransport für städtische Wartungswerkstätten. Die städtische Transportbehörde setzt neun Kenworth T270 zum Aufstellen von Schildern, Malerarbeiten und Überprüfen von Brücken ein. Im Vergleich zu normalen Dieselfahrzeugen haben die Kenworth Hybridfahrzeuge einen um ca 30 % geringeren Kraftstoffverbrauch, was auch eine positive Auswirkung auf die CO₂-Emissionen hat.



„KENWORTH ON TOUR“

Der neue Kenworth T880-Lkw und die schwere T680 Zugmaschine sind die Stars bei der Kenworth Road Tour, die im September gestartet ist. Auf der Tour werden tausende von Kilometer zurückgelegt und dutzende Kenworth-Händler in den USA und Kanada besucht. Der Hauptfokus der Tour liegt, natürlich neben den Lkw selbst, auf dem beeindruckenden Auflieger mit einer nutzbaren Fläche von nahezu 100 Quadratmetern. Hier können Besucher alle Fakten über die neuen Trucks und den PACCAR MX-Motor erhalten.

ÄUSSERST EFFIZIENT PETERBILT SUPERTRUCK

Während des jährlich stattfindenden Energiegipfels Energy Summit & Fair präsentierte die Peterbilt Motors Company kürzlich verschiedene fortschrittliche Technologien zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs. Die Veranstaltung fand

auf dem Universitätsgelände der Universität von Nordtexas (University of North Texas (UNT)) statt. Dort befindet sich auch das PACCAR Technology Institute. „Diese Veranstaltung ist eine großartige Gelegenheit für uns, die Öffentlichkeit über die

zahlreichen signifikanten Verbesserungen bei der Kraftstoffeffizienz zu informieren“, sagte Landon Sproull, Chefingenieur bei Peterbilt. „Außerdem haben wir dort die Gelegenheit unseren SuperTruck zu zeigen, einem Lkw, den wir gemeinsam mit der US-amerikanischen Energiebehörde entwickelt haben.“ Der SuperTruck kombiniert modernste Motortechnologie mit der aktuellsten Zugmaschinen- und Anhänger-aerodynamik. Der SuperTruck erreichte bei Tests unter realistischen Bedingungen einer durchschnittlichen Reichweite von 4,5 km/Liter. Das ist eine große Verbesserung des Durchschnittsverbrauchs bei Lkw im Fernlastverkehr in den USA, wo im Durchschnitt eine Reichweite von 2,5 km/Liter erreicht wird.



DIE NEUE DAF EURO 6 MODELLPALETTE DURCHDACHT BIS INS KLEINSTE DETAIL

Vom Stoßfänger aus Stahl bis hin zum Multifunktionslenkrad. Vom eindrucksvollen Kühlergrill bis hin zum intelligenten "Driver Performance Assistant"-System. Die neue DAF Euro 6 Modellpalette ist durchdacht bis ins kleinste Detail. Mit neuen, wirtschaftlichen und zuverlässigen Motoren, einem komplett neuen Fahrgestell für höchste Nutzlast und einem marktführenden Fahrkomfort, sind LF, CF und XF für jede Anwendung eine maßgeschneiderte Lösung von DAF.



EURO 6

DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.COM

DAF
A **PACCAR** COMPANY