

INACTION



DAF TRANSPORT EFFICIENCY:

**„UNSER ZIEL:
IHRE RENTABILITÄT“**

DRIVEN BY QUALITY

GUT BREMSEN. BESSER FAHREN. INTARDER!

Wer gut bremst, fährt besser. Wer besser fährt, fährt wirtschaftlicher, sicherer und umweltfreundlicher. Die hydrodynamische Strömungsbremse ZF-Intarder ermöglicht Bremsen ohne Fading und Verschleiß, entlastet die Betriebsbremsen um bis zu 90 Prozent und senkt dabei gleichzeitig die Wartungskosten. Über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs betrachtet, eröffnet der Intarder so ein beachtliches Einsparpotenzial, das eine schnelle Amortisation gewährleistet. Zusätzlich profitiert die Umwelt von reduzierten Bremsstaub- und Lärmemissionen. Wer sich für den ZF-Intarder entscheidet, ist einfach besser unterwegs. www.zf.com/intarder



MOTION AND MOBILITY

100 MOTION
YEARS AND
MOBILITY



- 4** DAF NEWS
- 6** DAF TRANSPORT EFFICIENCY:
Unser Ziel: Ihre Rentabilität
- 10** SITRA: „DAF hat uns **überzeugt**“
- 12** WALKER: **Der DAF CF zuhause**
in Schottland
- 14** DAF ECODRIVE⁺: Kraftstoff sparen
mit System
- 16** UNTERWEGS: **Mit dem DAF XF**
in den Balkan
- 20** STRASSENGÜTERVERKEHR IN EUROPA:
„**Der größte Entwicklungssprung in**
Sachen Effizienz steht uns noch bevor“
- 23** ECOTWIN: **Autonomes Fahren**
wird Realität
- 24** TSA: Transporte **mit Leidenschaft**
- 27** PACCAR WORLD

GUT FÜR DIE UMWELT, GUT FÜR IHRE RENDITE

Seit der Stickoxid- und Feinstaubausstoß mit der Euro-6-Norm praktisch auf null reduziert wurde, dürfte sich die Emissionenpolitik in der nahen Zukunft stärker auf die Senkung des CO₂-Ausstoßes konzentrieren. Und dafür braucht es noch nicht einmal ein Gesetz. Der CO₂-Ausstoß hängt nämlich direkt mit dem Kraftstoffverbrauch zusammen, der zu den größten Kostenfaktoren in Ihrem Transportunternehmen gehört. Folglich sollte die fortschreitende Senkung der CO₂-Emissionen bei Ihnen und uns höchste Priorität genießen!

Wenn wir im CO₂-Bereich größere Fortschritte anstreben, brauchen wir dazu aber mehr als nur moderne Fahrzeugtechnik. Ausgeklügelte Fahrzeugkonzepte wie der EcoCombi mit größeren Lasten pro ziehender Einheit. Intelligente Verkehrssysteme mit besonderen Fahrspuren für den Güterverkehr. Aerodynamisch optimierte Auflieger. Reifen mit geringerem Rollwiderstand. Prämiensysteme für den vorzeitigen Austausch älterer Fahrzeuge. Nur mit einer derart integrierten Strategie können wir die angestrebte Senkung der CO₂-Emissionen um 20 % zwischen 2005 und 2020 erreichen.

Darüber hinaus erforschen wir neue, innovative Verfahren. Zusammen mit der Organisation für angewandte Wissenschaftsforschung in den Niederlanden (TNO) haben wir das so genannte 2-Truck-Platooning entwickelt: Zwei Lkw fahren mit geringem Abstand hintereinander her, wobei das zweite Fahrzeug dem ersten automatisch folgt. Durch den geringen Abstand zwischen den beiden Sattelzügen lässt sich langfristig eine Kraftstoffersparnis von 10 % sowie eine entsprechende Reduzierung der CO₂-Emissionen erreichen. In fünf bis sieben Jahren könnte die technische Umsetzung des autonomen Fahrens auf öffentlichen Straßen schon Realität sein!

So lange müssen Sie aber gar nicht warten, um von Kraftstoffersparnis und reduziertem CO₂-Ausstoß zu profitieren. Unter dem Motto „DAF Transport Efficiency“ präsentiert DAF in diesem Bereich ein umfassendes Effizienzprogramm: optimierte Motoren, hochmoderne Elektronik wie Predictive Cruise Control oder Predictive Shifting, zahlreiche neue Spoiler und vieles mehr. Insgesamt erreichen wir damit einen 5-prozentigen Rückgang des Kraftstoffverbrauchs und dementsprechend auch eine Senkung der CO₂-Emissionen. Das ist gut für die Umwelt und gut für Ihre Rendite. Und genau darum geht es bei DAF Transport Efficiency.

DAF

A PACCAR COMPANY

Impressum:

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

Redaktion: Corporate Communications-Abteilung

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

www.daf.com

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

Schippers

Harrie Schippers

Vorstandsvorsitzender
DAF Trucks N.V.





1.000.000. LKW LÄUFT IN EINDHOVEN VOM BAND

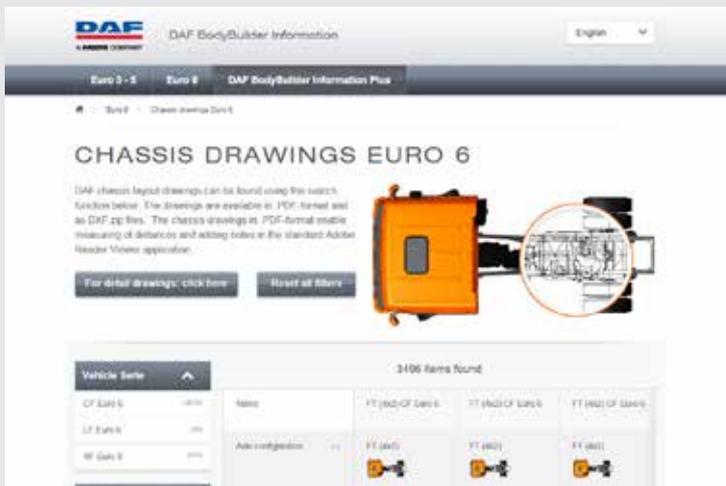
Vor den Augen hunderter DAF-Angestellter enthüllte der niederländische Ministerpräsident Mark Rutte den 1.000.000. DAF-Lkw, der in den Niederlanden vom Band lief. Anschließend übergab Rutte den Lkw an Bálint Révész vom gleichnamigen ungarischen Transportunternehmen, das insgesamt 480 Fahrzeuge betreibt und sich auf Schüttguttransporte und Tankfahrzeuge spezialisiert hat. „Wir fühlen uns sehr geehrt, den millionsten DAF-Lkw aus Eindhoven in unsere Flotte aufnehmen zu dürfen“, sagt Inhaber und Geschäftsführer Bálint Révész. „Unsere Lkw fahren rund 130.000 Kilometer im Jahr. Neben Zuverlässigkeit und niedrigen Betriebskosten ist Fahrkomfort bei uns das vorrangige Kaufkriterium. DAF hat es geschafft, all diese Anforderungen zu erfüllen, weswegen unsere Flotte fast zu 100 % aus DAF-Modellen besteht.“

WEBSITE FÜR DIE AUFBAUHERSTELLER

Die Website für Aufbauhersteller (www.DAFBBI.com) wurde von DAF Trucks komplett erneuert. Die Onlineplattform ist nun in ganzen dreizehn Sprachen verfügbar und erleichtert den Aufbauherstellern den Zugang zu Beratung und Hilfe bei der effizienten Montage von Aufbauten auf dem DAF-Fahrgestell.

Um die Aufbauhersteller optimal bei Einrichtung und Montage der Aufbauten zu unterstützen, beinhaltet die neue DAF-Website für Aufbauhersteller noch präzisere Fahrgestell-Konstruktionszeichnungen, Daten- und Normenblätter sowie CAD-Bauteilzeichnungen. Darüber hinaus kann sich der Benutzer anzeigen lassen, wie der Lkw in Wirklichkeit aussehen wird.

Über www.DAFBBI.com können Aufbauhersteller ferner Zugang zu DAF BodyBuilder Information Plus anfordern. Auf dieser Plattform werden Informationen zu den Richtlinien für Aufbauhersteller für Euro-6-Fahrzeuge und noch detailliertere Produktinformationen, interessante Artikel sowie Informationen zu EU-Richtlinien und die Dokumentation zur Typengenehmigung für vollständige Fahrzeuge bereitgestellt. Mit WVTA kann der Aufbauhersteller das komplette Fahrzeug inklusive Aufbau freigeben lassen. Wenn der Aufbauhersteller danach ähnliche Fahrzeuge baut, müssen diese nicht erneut freigegeben werden.



1.600 DAFS IN VIERZIG JAHREN

1974 gehörte die Spedition Wormser in Herzogenaurach zu den ersten deutschen Transportunternehmen, die einen DAF kauften. Damals entschied sich die Firma für einen 2800. Parallel dazu unterzeichnete Hans Wormser einen Vertrag als DAF Servicepartner.

Vielleicht war Wormsers niederländische Herkunft ja ausschlaggebend für diese Entscheidung. So oder so war dies der Beginn einer bis heute erfolgreichen Beziehung. Erst vor kurzem kaufte die Spedition Wormser den 1.600. DAF-Lkw, einen XF mit PACCAR MX-11-Motor.

„PACCAR CHAIRMAN'S QUALITY AWARD“ FÜR DAF

Ron Armstrong, Chief Executive Officer des DAF-Mutterkonzerns PACCAR, zeichnete DAF Trucks kürzlich zum fünften Mal mit dem „Chairman's Quality Award“ aus.

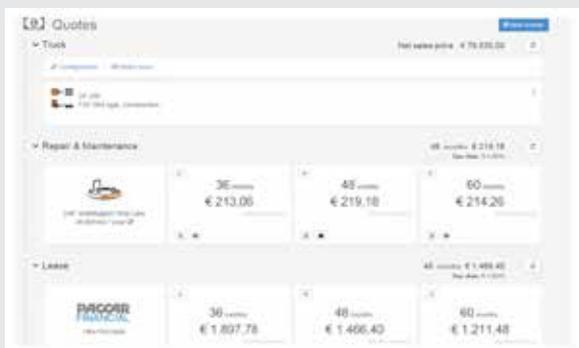
Im Zuge der Bemühungen um höchste Qualität führt PACCAR mehrmals im Jahr an allen Produktionsstätten die als PPQAs (PACCAR Product Quality Audits) bekannten Qualitätsprüfungen durch. Je weniger Prüfpunkte ein Fahrzeug erhält – also je niedriger die PQI-Punktzahl (Produktqualitätsindex) –, desto höher die Qualität. Der Mittelwert aller PQI-Punkte wird für den „Chairman's Quality Award“ beurteilt.

„Eine tolle Leistung und ein großes Kompliment an die gesamte Organisation“, freut sich DAF President Harrie Schippers. „Besonders wenn man bedenkt, was sich 2014 bei DAF alles getan hat. Wir haben unsere Produktion innerhalb kürzester Zeit von 80 % Euro 5 und 20 % Euro 6 auf 20 % Euro 5 und 80 % Euro 6 umgestellt. Eine derart umfangreiche Erneuerung des Portfolios hat es noch nie gegeben. Dasselbe gilt für das Ausmaß der Produktionsumstellung. Vor diesem Hintergrund so hohe Qualität zu liefern, hat Weltklasseformat!“



V.l.n.r.: Ron Armstrong (CEO PACCAR), Harry Wolters (Betriebsleiter DAF Trucks N.V.), Richard Zink (Leiter Marketing & Sales Europa) und Harrie Schippers (President DAF Trucks N.V.).

TOPEC INTEGRATED SALES: MIT WENIGEN KLICKS ZUM ANGEBOT



Im modernen Transportsektor geht der Angebotstrend zu kompletten Transportpaketen mit Produkten und Dienstleistungen, bei denen die Lkw nur eine von vielen Komponenten darstellen. Genau hier liegt die Stärke des neuen DAF-Vertriebsinstruments, der Web-Anwendung „Topec Integrated Sales“. Mit diesem Programm kann der DAF-Verkäufer ein Angebot für jeden Lkw, aber auch für die entsprechenden Dienstleistungen wie Finanzierungs-, Wartungs- und Reparaturverträge erstellen. So erhält der Kunde ein Komplettpaket, das ihm nicht nur die geringstmöglichen Betriebskosten, sondern auch das größtmögliche Engagement des Verkäufers sichert. Nach nur wenigen Klicks weiß der Kunde genau, was ihn erwartet.

TELLISYS: 20 % MEHR LADEVOLUMEN

Unlängst stellte die Kooperative TelliSys den Prototypen eines Sattelzugs vor, bei dem das Ladevolumen durch die extrem niedrige Position der Sattelkupplung um 20 % erhöht wurde. Das Ergebnis: erheblich geringerer Kraftstoffverbrauch und ein Rückgang des CO₂-Ausstoßes pro Tonne/Kilometer im kombinierten Containertransport.

DAF hat im Rahmen des TelliSys-Konsortiums ein Super Low Deck Zugfahrzeug entwickelt. Da das Fahrgestell hinter dem Motor herabgesetzt wurde und die Hinterachsaufhängung extrem kompakt ausfällt, konnte die Sattelkupplung auf nur 85 cm Höhe positioniert werden. Derzeit durchläuft das TelliSys-Konzept ausgiebige Praxistests. Anhand der Testergebnisse wird dann entschieden, ob das Konzept marktfähig ist, was allerdings auch vom Interesse der Kunden abhängt.



Zwar scheint sich die Wirtschaft wieder einigermaßen zu erholen, aber dennoch sind Kosteneinsparungen weiterhin ein wichtiger Faktor für den Straßengüterverkehr. Maximale Effizienz ist und bleibt das Schlagwort. Wie erziele ich die höchsten Renditen pro Kilometer? Diese Frage bildet die Grundlage für DAF Transport Efficiency, einem Programm zur kontinuierlichen Steigerung der Lkw-Effizienz durch geringere Betriebskosten und maximale Fahrzeugverfügbarkeit.



DAF TRANSPORT EFFICIENCY:

„UNSER ZIEL: IHRE RENTABILITÄT“



Um unsere Effizienz weiter zu steigern, wurden an den erfolgreichen Motoren PACCAR MX-11 und MX-13 erhebliche Verbesserungen vorgenommen.

Jeder Transportunternehmer weiß, dass Effizienz die Summe vieler Elemente ist. Auch die DAF-Partner spielen bei diesem Thema eine entscheidende Rolle, genau wie die zahlreichen Dienstleistungen, die sie aus einer Hand anbieten. Der Fahrer ist auch ein wichtiger Faktor. Holt er das Maximum aus dem Lkw heraus? Effizienz beginnt beim Bestellen des richtigen Lkws, der exakt auf seinen Einsatzbereich zugeschnitten ist.

KONSTRUKTION & TECHNIK Es gibt dutzende Beispiele dafür, dass Effizienz, dass Effizienz jedem modernen DAF in den Genen liegt. Denken Sie an das intelligente Design des markanten Kühlergrills, der die Kühlung optimiert und den Wirkungsgrad

des Motors verbessert. Selbst der Stoßfänger begünstigt den Luftstrom für eine effektivere Kühlung. Gleichzeitig schützt er die aus unzerbrechlichem Lexan bestehenden Scheinwerfer und bewahrt den Lkw zusätzlich vor Schäden. Auch das gehört zur Effizienz dazu. Auf Wunsch können der XF und der CF mit fortschrittlichen LED-Scheinwerfern bestellt werden. LEDs sind leuchtstärker, erreichen eine unbegrenzte Lebensdauer und verbrauchen weniger Strom.

Ein weiteres gutes Beispiel für DAF Transport Efficiency sind die ästhetischen Skylights, die beim größeren Fernfahrerhaus ins Dach integriert sind. Sie leuchten die Straße heller aus, ohne mehr Kraftstoff



- ▲ *Der DAF Fahrerassistent (DPA) gehört bei jedem XF, CF und LF Euro 6 zum Serienumfang.*

zu verbrauchen.

Auch das Fahrgestell ist effizient konstruiert, da es aufgrund seines geringen Gewichts eine hohe Nutzlast erlaubt. Die geschickte Anordnung der Komponenten erleichtert dem Aufbauhersteller die Arbeit. Außerdem können Euro-6-Lkw dank ihrer durchdachten Bauteilanordnung bis zu 1.500 Liter Kraftstoff mitführen. Sie können also überall dort tanken, wo der Diesel am günstigsten ist. Um Kraftstoff zu sparen, schalten die effizienten PACCAR-Motoren nach fünf Minuten Leerlastbetrieb automatisch ab. Zusätzlich wird jeder DAF ab Werk auf 85 km/h Höchstgeschwindigkeit (statt 89 km/h) eingestellt. Dadurch sinkt der Kraftstoffverbrauch um 4 %!

FAHREN & FAHRVERHALTEN Der Fahrer ist der entscheidende Faktor für den effizienten Betrieb. DAF hat verschiedene Systeme entwickelt, die dem Fahrer helfen, das Potenzial des Lkws maximal zu nutzen. Ein Beispiel ist der Fahrerassistent Driver Performance Assistant (DPA), der bei jedem XF, CF und LF mit Euro 6 zum Serienumfang gehört. Der DPA informiert den Fahrer über den Kraftstoffverbrauch, zeigt Schalterempfehlungen an und lobt ihn, wenn er vorausschauend den Fuß vom Gaspedal nimmt, um den Lkw möglichst lange rollen zu lassen. Der Fahrer sollte die Vorteile der ausgeklügelten Aerodynamik verstehen. Denn er kann sie maßgeblich beeinflussen, indem er

zum Beispiel den Dachspoiler beim der XF Space Cab auf die Höhe des Aufliegers einstellt. Diese Einstellung lässt sich von außen mithilfe einer praktischen Kurbel vornehmen. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Elektroniksysteme wie den „Soft“-Tempomaten oder Eco Roll, die den Fahrer beim effizienten Fahren unterstützen. Bei den EcoDrive+-Fahrerschulungen wird detailliert erklärt, wie diese neuen Systeme in der Praxis optimal zu nutzen sind. Im Durchschnitt spart jeder Fahrer nach dem Training dauerhaft zwischen 3 und 5 % Kraftstoff. Ganz zu schweigen von dem geringeren Verschleiß bei Reifen und Bremsen.

HÄNDLER & DIENSTLEISTUNGEN Die DAF Partner kennen Ihr Geschäft und wissen um die Bedeutung der Effizienz. Von den rund 1.000 DAF Partnern in unserem umfassenden Netzwerk ist immer einer in Ihrer Nähe. Aber vor allem sind die DAF Partner speziell geschult und finden mit dem neuen TOPEC-System den effizientesten Lkw für Ihre persönlichen Anforderungen. Außerdem können Sie gegen eine Pauschalgebühr Finanzierungs- bzw. Reparatur- und Wartungsverträge abschließen, um sich zusätzlich abzusichern. Wussten Sie schon, dass 30 % aller Pannen durch vorbeugende Wartung verhindert werden? Hier kann Sie Ihr DAF Partner beraten und ein umfassendes Servicepaket anbieten. Als zentrale Anlaufstelle steht Ihnen jeder DAF Vertriebsstützpunkt von Kauf und Finanzierung eines neuen oder gebrauchten DAF-Lkws bis hin zur Wartungsplanung – auch bei Aufliegern – mit Rat und Tat zur

- ▲ *Ihr DAF Partner kennt Ihr Unternehmen und weiß um den Stellenwert von Effizienz im Unternehmen.*

- ▶ *Ein Beispiel für DAF Transport Efficiency: der einfach einstellbare Dachspoiler.*



Seite und führt nebenbei das beste Ersatzteilangebot der gesamten Branche. Dadurch ist gewährleistet, dass sämtliche DAF und PACCAR Originalteile und die über 75.000 Universalteile für Lkw und Auflieger aus dem TRP-Programm überall in Europa erhältlich sind. Bei international tätigen Transportunternehmen veranlasst der PACCAR Parts Fleet Service, dass alle innerhalb Europas bestellten Teile auf einer Rechnung zusammengefasst werden. Auch das ist bei uns Effizienz!

DAF Transport Efficiency steht synonym für ein breites Sortiment an Produkten und Dienstleistungen, die auf maximale Effizienz pro Kilometer ausgerichtet sind. Weniger Kraftstoffverbrauch, optimale Einsatzzeiten, niedrigere Betriebskosten und bessere Umweltverträglichkeit sind das vorrangige Ziel. Denn: Unser Ziel ist Ihre Effizienz. ■



- ◀ Dank GPS analysiert Predictive Cruise Control den Straßenverlauf auf 1 bis 2 Kilometer vor dem Fahrzeug, um die kinetische Energie beim Bergan- und Bergabfahren optimal nutzen zu können.
- ▼ Im Eco-Modus wird das Motordrehmoment in den unteren elf Gängen um 10 % reduziert, wodurch der tägliche Kraftstoffverbrauch um 1 % sinkt.

CF- & XF-VERSION 2015

Momentan stellt DAF zahlreiche Innovationen für die XF und CF Euro-6-Modelle vor, die einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung der Transporteffizienz leisten. Der optimierte Wirkungsgrad der ohnehin schon effizienten PACCAR MX-Motoren sowie deren innovative Technik (z. B. Predictive Cruise Control, Predictive Shifting oder Eco-Modus), ermöglichen eine Kraftstoffersparnis von bis zu 5 %. Auch die neuen Spoiler und Fender können geldsparend eingesetzt werden.

Des Weiteren gewinnt das Konzept durch die Optimierung der erfolgreichen Motoren PACCAR MX-11 und MX-13 an Effizienz. Beim MX-11-Motor mit 10,8 Litern Hubraum wurde der Ölstrom optimiert. Gleichzeitig begünstigen die neuen Brennkammern, die optimierte Kraftstoffeinspritzung und die verbesserte Software eine noch effizientere Verbrennung. Der neue Turbo des 12,9-l-Motors PACCAR MX-13 hat einen verbesserten Luftstrom, und die neue Nockenwelle optimiert die Ventilsteuerung. Der PACCAR MX-13-Motor profitiert von dem effizienteren Ölstrom, da die Reibungsverluste im Motor minimiert

werden. Für den Motor arbeitet eine hocheffiziente, zweistufige Wasserpumpe, und auch die Software wurde optimiert. Die Motoren PACCAR MX-11 und MX-13 stehen seit jeher für ausgezeichnete Kraftstoffeffizienz. Jetzt sind sie noch einmal um bis zu 2 % sparsamer, wobei die tatsächliche Sparsamkeit natürlich von Einsatzbereich und Einsatzbedingungen abhängt. Dank Mehrfachimpulseinspritzung laufen die Motoren leiser als zuvor.

EFFEKTIVERE MOTORBREMSE Die Verbesserungen am PACCAR MX-13-Motor optimieren nicht nur die Kraftstoffeffizienz, sondern haben auch einen positiven Einfluss auf die Leistung der Motorbremse. Mit der um 20 % höheren Nennleistung (360 kW bei 2.000 U/min) bildet die Motorbremse bei den meisten Anwendungen eine ausgezeichnete Alternative zum Retarder. Die MX Engine Brake kann nun dreistufig von der Lenksäule aus gesteuert werden und bietet erhebliche Vorteile im Hinblick auf Gewicht und Kraftstoffverbrauch.

ECO-MODUS Der Eco-Modus gehört bei allen XF- und CF-Modellen mit PACCAR MX-Motor und Euro 6 zu den neuen Serienfunktionen. Der Eco-Modus senkt das Motordrehmoment in den ersten 11 Gängen um 10 % und reduziert damit den Kraftstoff-



verbrauch im täglichen Einsatz um etwa 1 %. In den meisten Fahrsituationen ist keine volle Beschleunigung erforderlich, und doch kann der Fahrer das maximale Drehmoment auf Tastendruck abrufen.

PREDICTIVE CRUISE CONTROL Dieses System bestimmt mithilfe moderner GPS-Technik die genaue Position des Fahrzeugs und ermittelt die Streckenverhältnisse auf den nächsten ein bis zwei Kilometern. Tatsächlich agiert das System „vorausschauend“, indem es Steigungen und Gefälle antizipiert. Innerhalb des vorgegebenen Bereichs bestimmt die Predictive Cruise Control die ideale Geschwindigkeit, während Predictive Shifting den idealen Gang auswählt. Beide Technologien zielen darauf ab, den Lkw so lange wie möglich im höchstmöglichen Gang und demzufolge auch im optimalen Drehzahlbereich fahren zu lassen. Wenn sich das Fahrzeug dem Ende einer Steigung nähert, versucht das System einen höheren Gang zu halten. Wenn auf eine Steigung unmittelbar das Gefälle folgt, wird vor Erreichen der Kuppe weniger Kraftstoff eingespritzt. Auf diese Weise schiebt sich der Lkw mit seinem Eigengewicht über die Kuppe.

- ◀ Mit der Einführung der 2015er Version des XF und CF erweitert DAF sein Angebot um zahlreiche neue Funktionen, die alle zu mehr Effizienz und weniger Kraftstoffverbrauch beitragen.





LEISER VERTEILERVERKEHR Für den innerstädtischen Verteilerverkehr am Abend und in der Nacht hat DAF den CF Silent entwickelt. In dem speziellen Silent-Modus beträgt der Schallpegel maximal 72 dB(A), sodass Sie auch dort be- und entladen können, wo abends, nachts und früh morgens Lärmvorschriften einzuhalten sind. Ein weiterer Beitrag zu maximaler Effizienz.

GRÖSSE ZEIGEN DAF hat eine Low Deck-Variante der XF- und CF-Zugfahrzeuge mit Euro 6 eingeführt. Dank Niederquerschnittsreifen und einer modifizierten Luftfederung konnte die Höhe der Sattelkupplung auf nur 91 Zentimeter reduziert werden. Das bedeutet, dass innerhalb der maximalen Fahrzeughöhe von 4 Metern sogar Auflieger mit bis zu 3 Metern Innenhöhe bewegt werden können und das Ladevolumen dementsprechend auf bis zu 100 m³ wächst.



DAF GEWINNT EUROPEAN TRUCK CHALLENGE

Die European Truck Challenge zählt zu den größten unabhängigen Vergleichstests in ganz Europa. Unter allen teilnehmenden Euro-6-Lkw glänzte der XF Space Cab mit MX-11-Motor mit dem geringsten Kraftstoffverbrauch und den niedrigsten Gesamtbetriebskosten. Das i-Tüpfelchen war die Auszeichnung zum „Innovationsmeister“, die der XF für die zukunftsorientierten Systeme „Predictive Cruise Control“ und „Predictive Shifting“ erhielt.



DAF TRANSPORT EFFICIENCY

SITRA: „DAF HAT UNS

Das auffällig orange-weiße Logo der belgischen Firma Sitra ist meilenweit zu sehen. Das Unternehmen unterhält eine Flotte mit 300 DAFs und hat sich auf den Transport von Lebensmitteln spezialisiert – vom Pulver bis zum Endprodukt. „Ein schwieriger Sektor, in dem es auf jeden Cent ankommt“, weiß der Kaufmännische Direktor David Saelens. „Niedrige Kosten sind ein Muss.“

Sitra (ursprünglich eine Abkürzung für Saelens International Transport) ist ein echtes Familienunternehmen, das von David Saelens, einem seiner Brüder und einem Neffen geleitet wird. Saelens Großvater kaufte 1962 seinen ersten Lkw. „Er wollte, dass man seinen Stolz im Logo erkennt“, sagt Saelens. „Dabei kam er auf den Pfau. Und der ist bis heute auf allen unseren Fahrzeugen zu sehen.“

MAXIMALER GEWINN „Die Margen sind in unserem Geschäft so knapp, dass wir jeden Tag alle Ressourcen maximal nutzen müssen“, erklärt Saelens. „Also achten wir natürlich genau auf

unsere Kostenstruktur. Und wir beschäftigen vier Ausbilder, die den Kraftstoffverbrauch beobachten und unsere Fahrer im sparsamen Fahren unterrichten. Zusätzlich hängen wir die Kraftstoffverbrauchswerte jedes Fahrers in der Firma aus und machen aus dem Spritsparen einen Wettbewerb.“

Bei der Suche nach einem geeigneten Euro-6-Fahrzeug nahm sich Sitra viel Zeit zum Abwägen der Angebote. „Die Euro-6-Ära war für uns ein Neubeginn“, sagt Saelens, „also haben wir uns alle Lkw-Hersteller angeschaut. DAF hat uns überzeugt. In erster Linie wegen des erheblich geringeren Verbrauchs.“



„Die Euro-6-Ära war für uns ein Neubeginn“, sagt David Saelens, „also haben wir uns alle Lkw-Hersteller angeschaut. DAF hat uns überzeugt. In erster Linie wegen des erheblich geringeren Verbrauchs.“

„ÜBERZEUGT“

TESTPHASE Der niedrige Kraftstoffverbrauch von DAF wurde in der täglichen Praxis bestätigt. „Unsere Euro-5-Fahrzeuge haben auf 100 Kilometern 31 Liter verbraucht“, erinnert sich Saelens. „Der XF Euro 6 schafft dieselbe Strecke mit 28 Litern. Das ist ein großer Unterschied, wenn man bedenkt, dass wir unsere Lkw etwa acht Jahre lang fahren und dabei 1,2 Millionen Kilometer zurücklegen.“ Der Kraftstoffverbrauch war aber nicht der einzige Grund für den Kauf der neuen XFs. „Auch der Preis war ein entscheidendes Kriterium“, sagt Saelens, genau wie die gewohnt hohe Fertigungsqualität bei DAF.“ Die Auswahl des PACCAR MX-11-Motors war ähnlich gut überlegt: „Dieser Motor ist fast zweihundert Kilo leichter als der PACCAR MX-13. Wir können also mehr zuladen, was sehr wichtig ist, da in der Branche jedes Kilo zählt. Denn je mehr wir transportieren können, desto mehr profitiert der Kunde.“

BEGEISTERUNG Auch die Fahrer von Sitra hatten bei der Entscheidung für DAF ein Wörtchen

mitzureden. „Unsere Fahrer waren schon in der Testphase vom neuen DAF XF Euro 6 begeistert“, berichtet Saelens. „Sie freuen sich schon auf die nächste Fahrzeuglieferung. Vor allem haben sie sich gefreut, einen so schönen Lkw fahren zu dürfen. Ganz besonders gut kam das Fahrerhaus an, denn der DAF ist ja ihre zweite Heimat. Sie fahren nicht nur, sondern wohnen auch in dem Lkw. Ein zufriedener Fahrer ist ein guter Fahrer – das zeigt sich schließlich auch in den Zahlen.“

MEHR ALS NUR EIN LKW Ein zuverlässiger, effizienter Transport erfordert mehr als nur einen guten Lkw. „Niemand kann garantieren, dass es keine Probleme gibt“, weiß Saelens. „Wenn etwas schiefgeht, müssen wir das Fahrzeug möglichst schnell wieder in Betrieb setzen können. Stillstand kostet bares Geld. Mit DAF haben wir den perfekten Partner gefunden. DAF hat uns absolut überzeugt.“ ■



Steht für Stolz: Auch heute noch prangt der Pfau auf jedem Fahrzeug von Sitra.



WALKERS SHORTBREAD

DAF CF: EIN ASS IM ÄRMEL

„Wir machen das beste Buttergebäck der Welt.“ So lautet der ambitionierte Vorsatz des Backwarenherstellers Walkers Shortbread aus dem schottischen Aberlour, der für seine traditionellen Butterkekse im Tartan-Look bekannt ist.



DAF Trucks hat ganz ähnliche Vorsätze, nämlich die besten Lkw der Welt zu bauen – und in vielerlei Hinsicht ist uns das geglückt. Als britischer Marktführer in allen entscheidenden Gewichtsklassen können wir davon ausgehen, dass wir unser Ziel erreicht haben.

Walkers Shortbread wurde 1898 gegründet. Damit ist die Firma zwar nicht ganz so alt wie die Hügellandschaft, in der der DAF CF 310 FA mit seinem PACCAR PX-7-Motor (Euro 6) unterwegs ist. Aber der 18-Tonner fühlt sich auf den holprigen Highland-Straßen sichtlich wohl, wenn er täglich in den entlegensten Ecken Schottlands an Läden und Einzelhändler liefert. „Eine herrliche Landschaft und

das Paradies für jeden Fahrer“, meint Stammfahrer Jake Brandie, „beizeiten aber auch etwas problematisch. Zum Glück hat der Sechszylinder ausreichend Leistung für die vielen Steigungen. Das Wetter ist manchmal sehr wechselhaft, aber der Lkw fährt sich gut, und ein gutes Handling gibt Vertrauen“, sagt er.

Mit 6,7 Litern Hubraum erzeugt der PACCAR PX-7 zwischen 1.800 und 2.300 Umdrehungen eindrucksvolle 231 kW (314 PS). Angesichts des hohen Drehmoments von 1.100 Nm wird klar, warum Brandie seinen neuen CF als „Hügelbügler“ bezeichnet. Außerdem hat der CF das Sechsgang-Automatikgetriebe AS Tronic, das zum mühelosen Vortrieb des Lkws beiträgt.



„Ich hatte das Glück, mir die Ausstattung beim neuen DAF selber zusammenstellen zu dürfen“, sagt Brandie. „Ich war nicht sicher, ob ein Automatikgetriebe für das Gelände geeignet ist – ich bin den ganzen Tag am Schalten – aber mittlerweile bin ich davon überzeugt. Das AS Tronic arbeitet sehr sanft und spricht gut an. Ein richtiger Hügelbügler eben.“

Vertriebsleiter Brian Shand teilt Brandies Meinung: „Der PX-7-Motor mit dem AS Tronic-Getriebe ist die perfekte Kombination – leistungsstark, schnelle Gangwechsel und gute Verzögerung an langen Gefällen. Bei 22,6 Litern auf 100 km bin ich beeindruckt.“

DER CF IST TÄGLICH IN DEN ENTLEGENSTEN GEBIETEN SCHOTTLANDS UNTERWEGS.

Der neue CF Euro 6 ergänzt den bisherigen Euro 5 DAF CF 65.300, der seit drei Jahren im Einsatz ist. Nach mittlerweile über 250.000 Kilometern wird auch dieses Modell jetzt durch einen zweiten CF Euro 6 ersetzt, der identisch ausgestattet ist wie der von Brandie. Bei beiden Lkw läuft die Finanzierung über ein dreijähriges „Hire-Plus“-Paket von PACCAR Financial. Dabei handelt es sich um einen Pauschal-Finanzierungsvertrag, der das operative Leasing mit dem DAF Multi-Support für Reparatur und Wartung verbindet. Die Fahrzeuge wurden zwar beim DAF Partner Norscot Truck & Van in Aberdeen gekauft, für Service und Wartung ist aber die Sheriffmill Motor Company zuständig, ein DAF Kundendienstzentrum im Ort Elgin.

„Den Service beim DAF Partner kann man nicht genug loben“, zeigt sich Shand begeistert, „das sind wirklich klasse Leute! In dieser Gegend muss der Kundendienst genauso gut funktionieren wie der Lkw selbst.“ Beim Hersteller des besten Buttergebäcks der Welt scheint der CF 18-Tonner von DAF seinem Ruf gerecht zu werden. ■

DAF ECODRIVE⁺-SCHULUNG: KRAFTSTOFF SPAREN MIT SYSTEM



Predictive Cruise Control, Predictive Shifting und Eco-Modus spielen ihre Trümpfe in hügeligem Gelände aus. Daher findet die EcoDrive⁺-Schulung meist in entsprechenden Gegenden statt.

Im internationalen Straßengüterverkehr ist Kraftstoff der zweitwichtigste Kostenfaktor für Transportunternehmer nach den Fahrerkosten. Dank Innovationen wie Predictive Cruise Control, Predictive Shifting und EcoModus, die DAF im Zuge des Transport-Efficiency-Programms eingeführt hat, sind erhebliche Kosteneinsparungen möglich. Allerdings sind solche Innovationen nur effektiv, wenn der Fahrer sie zu nutzen weiß. Aus diesem Grund wurden die DAF EcoDrive⁺-Schulungen entwickelt.

TEXT: HENK DE LANGE

Der Fahrer des XF 40-Tonnners reagiert zunächst überrascht, als die Elektronik kurz vor der Kuppe eines Hügels das Gas wegnimmt. „Das ist normal“, versichert der Fahrlehrer. „Die Predictive Cruise Control weiß, dass nach der Kuppe ein Gefälle kommt. Der Lkw schiebt sich mit seiner eigenen Masse über den Berg. Deswegen ist kein Vollgas mehr nötig, und Sie sparen Kraftstoff.“

NOCH WIRTSCHAFTLICHER FAHREN Unser Fahrer ist nicht irgendein Fahrer, sondern Ausbilder bei DAF Polen.

Er schult die Fahrzeugführer zahlreicher Transportunternehmen. „Bei der DAF EcoDrive⁺-Schulung wird den Fahrern vermittelt, wie sie noch wirtschaftlicher fahren können und den Lkw dabei maximal auslasten“, erklärt Robert Bakermans, kaufmännischer Ausbildungsleiter bei DAF. Wer Kraftstoff sparen will, braucht in erster Linie clevere Fahrer. Ein falsch eingestellter Spoiler kann den Kraftstoffverbrauch beispielsweise um 10 % in die Höhe treiben. Wenn die Reifen 20 % zu wenig Luft haben, steigt der Kraftstoffverbrauch um 2,5 %. Solche und andere Themen werden bei

PACLEASE AUF WACHSTUMSKURS

DER MIETPROFI

Der Ausbau des Großkundengeschäfts, eine noch engere Verzahnung mit den DAF-Partnern und die Expansion in Europa sollen den Nutzfahrzeugvermieter weiter nach vorn katapultieren.

Innerhalb von acht Jahren hat die Lkw-Mietflotte der PACCAR Leasing GmbH um rund 50 Prozent zugelegt. Aktuell führt der Dieburger Nutzfahrzeugvermieter weit über 3.000 Fahrzeuge in seinem Bestand. Mehr als die Hälfte davon sind Lkw der Marke DAF. Der übrige Anteil verteilt sich auf Trailer von Krone und Schmitz Cargobull. Damit steht PacLease auf Platz vier im deutschen Ranking der Lkw-Vermieter.

„Ich will aufs Treppchen und Rang drei erobern“, sagt Willem van Sambeek, Geschäftsführer von PacLease, angriffslos. Schließlich sei DAF Trucks hierzulande auch der stärkste Importeur und drittgrößte Anbieter bei Sattelzugmaschinen.

Um das hochgesteckte Ziel zu erreichen, sind nachhaltiges Wachstum und Qualität bei den Dienstleistungen unverzichtbar. Potential sieht der gebürtige Niederländer beim Ausbau des Großkundengeschäfts, bei der noch engeren Verzahnung der PacLease-Stationen mit den DAF-Partnern und der Erweiterung der Mietangebote. Letztere betrifft nicht allein die Fahrzeugflotte. Auch attraktive Servicepakete für eine Rundum-Versorgung will der Finanz- und Logistikexperte bedarfsgerecht schnüren. Außerdem steht die Expansion der Vermietgesellschaft auf der Agenda. Hier fokussiert sich PacLease

zunehmend auf Osteuropa. Das Unternehmen hat in den letzten Jahren konsequent das Angebot an Komplettfahrzeugen erweitert. Seitdem können die Kunden verstärkt auch auf BDF-Fahrgestelle, Absetz- und Abrollkipper sowie fertig aufgebaute Verteiler-Lkw zurückgreifen.



Die Komplettfahrzeuge gibt es zum Teil direkt ab Werk. Sie gelangen ohne Umwege und Verzögerungen zum Kunden. So kann PacLease seit kurzem auch BDF-Komplettlösungen auf Euro-6-Basis in den zwei Versionen Standard und Multiwechsler für verschiedene Abstellhöhen und Behältergrößen anbieten, wie sie häufig im Systemverkehr von DHL, Schenker und Dachser zur Anwendung kommen.

„Die Lkw-Miete lohnt sich für alle Kunden, die jeden Monat mit fixen Kosten kalkulieren wollen. Wartung, Reparatur, Reifen, Versicherungen, Steuer, Maut – bei uns ist alles in der Rate enthalten“, argumentiert van Sambeek. Außerdem entfallen das



3 FRAGEN AN ...
Willem van Sambeek,
Geschäftsführer PacLease

WIE WIRD SICH DER LKW-MIETMARKT ZUKÜNFTIG VERÄNDERN? Die Nachfrage steigt, da die Kunden einerseits eine hohe Flexibilität und andererseits fest kalkulierbare Kosten pro Monat beziehungsweise pro Kilometer wünschen. Zusätzlich entdecken immer mehr Fuhrparkleiter, dass sich die Lkw-Miete rechnet und im Vergleich zu anderen Finanzierungsformen nicht unbedingt teurer sein muss.

WO WIRD PACLEASE STEHEN? Wir wollen auf dem dritten Platz in der Rangliste der deutschen Lkw-Vermieter stehen – so wie auch DAF Trucks bei den Lkw-Neuzulassungen in Deutschland.

WIE WOLLEN SIE DAS GESTECKTE ZIEL ERREICHEN? Wenn die Kunden Vertrauen in die Produkte von DAF und in unsere Dienstleistungen haben, werden sie sich für PacLease entscheiden. Die neuen DAF-Lkw-Baureihen mit Euro-6-Technik kommen im Markt bereits sehr gut an. Unsere Aufgabe ist es, für jedes Fahrzeug ein Rundum-sorglos-Paket zu einem attraktiven Preis zu schnüren, damit sich der Kunde auf sein Kerngeschäft Transport konzentrieren kann.

Restwertrisiko, das Fahrzeug stehe nicht in der Bilanz und binde kein Kapital. Er geht davon aus, dass die Vermietquote in den kommenden Jahren auf 20 Prozent hochschnellen wird, wenn es attraktive Alternativen zum Fahrzeugkauf gibt. Auf jeden Fall wird das PacLease-Team von Willem van Sambeek dafür sorgen.

PACLEASE IN KÜRZE

MIETPROGRAMM zwei- und dreiachsige Lkw ab 7,5 Tonnen für den Nah- und Fernverkehr, Anhänger, Sattelaufleger **MIETDAUER** von Kurzzeitmiete ab 24 Stunden bis hin zur Langzeitmiete von 36 oder mehr Monaten **LKW-BAUARTEN** Sattelzugmaschinen, Lkw mit Koffer und Plane, BDF-Lkw, Absetzkipper, Abrollkipper, Sattelaufleger mit Plane, Koffer und Kühlaufbau **SERVICESTANDORTE** 133 DAF-Servicestützpunkte **SERVICEMODULE** DAF-Wartungs- und Reparaturverträge, Reifenservice, Versicherung, Steuer, Telematiksysteme, 24-Stunden-Pannendienst in ganz Europa, Ersatzfahrzeuge **KONTAKT** www.paclease.biz



MIETSTANDORTE:
8 eigene Standorte +
29 bei DAF-Partnern
in Deutschland

LKW-MIETEN LOHNT SICH IMMER MEHR

DIE MIETE MACHT'S

Mit acht Wechselbrückenzügen mischt Ralf Quellenberg im Systemverkehr kräftig mit. Mehr als die Hälfte seiner Lkw sind bei PacLease angemietet, was dem Dortmunder Transportunternehmer viele Vorteile bringt.

Im Systemverkehr mit Wechselbrücken macht Ralf Quellenberg niemand etwas vor. Seit 1989 ist der gebürtige Westfale im Geschäft und fährt seitdem ausschließlich für die Spedition Dachser. Während Auftraggeber und Ladung in den letzten 25 Jahren gleich blieben, hat sich der Fuhrpark bei Ralf Quellenberg Transporte wesentlich gewandelt.

„Ich muss nicht mehr jedes Auto selbst besitzen. Für meine Transportaufgaben ist die Lkw-Miete die bessere Wahl“, gesteht Ralf Quellenberg, Inhaber der Ralf Quellenberg Transporte. Das Mietgeschäft hat der gebürtige Dortmunder 2009 für sich entdeckt. Damals stellte er den ersten DAF XF105 von PacLease in Dienst. „Bis dahin hatte ich Lkw immer gekauft. Im Ergebnis sind noch drei Wechselbrückenzüge mein Eigen. Langfristig könnten daraus auch Mietfahrzeuge werden. Auf jeden Fall aber werden alle neuen DAF sein“, betont Quel-

lenberg. Mit der Ausstattung, dem Fahrkomfort und dem Verbrauch der aktuellen Euro-6-Modellreihe von DAF sind der 51-Jährige und seine 15 Lkw-Fahrer hochzufrieden. „Bequem, leise, kostengünstig – das beste Auto seit Jahren“, bringt es der gelernte Schreiner auf den Punkt.

Zum Transportgeschäft ist Ralf Quellenberg durch seinen Vater gekommen, für den er einst Baustoffe für den Straßenbau auslieferte. Gleich nach der Bundeswehr gründete der damals 25-Jährige mit einem gebrauchten 14-Tonner sein eigenes Unternehmen. Schon bald reichte der Solo-Lkw für das wachsende Dachser-Geschäft nicht mehr aus, so dass sukzessiv Schwerlastzüge hinzukamen. Aktuell fährt Quellenberg Transporte mit acht Wechselbrückenzügen, von denen fünf bei PacLease gemietet sind.

Allein seit Anfang März dieses Jahres verstärken vier moderne DAF XF der Vermietgesellschaft die Quellenberg-Flotte. Ab Werk mit dem DAF-Multiwechsler ausgerüstet, nehmen die BDF-Fahrzeuge selbst die langen C782-Brücken mit einer Abstellhöhe von 1.120 Millimetern auf. Bestens für die Dachser-Wechselbrücken präpariert, sind die Lkw rund um die Uhr im Einsatz und spulen gut 17.000 Kilometer im Monat ab. Tagsüber laufen sie mit Sammelgut im Nahverkehr, und nachts gehen sie auf Linie. Im Begegnungsverkehr steuern die Wechselbrückenzüge beispielsweise regelmäßig Passau, Hockenheim oder Hannover an. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 31 Litern im gemischten Verkehr laufen die dreiachsigen Motorwagen mit Zentralachsanhänger sparsamer, als es der Unternehmer erwartet hatte.

„Der Verbrauch spielt eine große Rolle. Die Ausgaben für Diesel sind die einzigen vari-





*Ralf Quellenberg,
Inhaber von
Ralf Quellenberg
Transporte*



BDF-KOMPLETTFAHRZEUG AB WERK DAF bietet BDF-Komplettlösungen ab Werk an. Die 6x2-Fahrgestelle kommen mit BDF-Rahmen, Twistlocks, Unterfahrschutz an Seiten und Heck, Luft- und Elektroanschlüssen sowie Arbeitsscheinwerfern zum Kunden. In Deutschland ist der DAF XF in BDF-Standardausführung oder als Multiwechsler verfügbar. Die Standardversion erlaubt den Transport von C715- und C745-Wechselbrücken mit 1.320 Millimeter Abstellhöhe. Der DAF-Multiwechsler nimmt alle Brücken von C715 bis C782 mit Abstellhöhen zwischen 1.120 und 1.320 Millimetern auf. Beide BDF-Varianten besitzen eine E-CAS-Luftfederung für große Hub- und Senkwege. Aus der Fahrstellung heraus lassen sich die DAF-Fahrgestelle 190 Millimeter anheben und 90 Millimeter absenken.

ablen Kosten in der Mietflotte“, betont Quellenberg. Alles andere wie Lohnkosten oder Mietrate sind fix und daher gut kalkulierbar. Die monatliche Rate für die Miet-Lkw sei günstig und decke alle Ausgaben für Wartung und Reparatur, Reifen, Versicherungen, Steuer und Maut ab. Besonders die Reifen im Vertrag zu haben, ist Gold wert. Mit Tandemanhänger verschleiben die Pneu deutlich schneller als mit Drehschemelanhänger. Und selbst Gewaltschäden an den Reifen hat der Transportunternehmer absichern können. „Dank Miet kann ich wesentlich flexibler agieren. Braucht Dachser beispielsweise statt der BDF-Gliederzüge einen Sattelzug, darf ich das Fahrzeug von einem Tag auf den anderen bei PacLease tauschen. Und sollte das Transportaufkommen sinken, kann ich auch Mietfahrzeuge vorzeitig zurückgeben. Da bleibt mein Risiko über-

schaubar“, schwärmt Quellenberg, für den sich die Lkw-Miete bisher immer rechnete. Läuft alles nach Plan, rollen die hochwertig ausgestatteten 40-Tonner mit Super-Space-Cab-Fahrerhaus, 460 PS starkem PACCAR-MX-13-Motor und singlebereifter Nachlaufachse drei Jahre für ihn und legen in dieser Zeit gut 600.000 Kilometer zurück. Für die Wartung und Reparatur wandern die Lkw in die Dortmunder Werkstatt des DAF-Servicepartners BTS, der gleichzeitig als einer der vielen PacLease-Stützpunkte fungiert.

Die Werkstatttermine koordiniert der Unternehmer gemeinsam mit Ehefrau Diana, die im Büro mitarbeitet und für sämtlichen Schriftverkehr verantwortlich ist. Ist Not am Mann, schwingt sich der Chef hinter das Lenkrad eines BDF-Zuges und übernimmt selbst Touren im Linienverkehr. Schließlich beherrscht Ralf Quellenberg auch dieses Geschäft.



VOLL IM TREND



Miet-Lkw liegen im Trend. In Deutschland hat ihr Anteil rasant zugenommen und liegt derzeit bei rund 15 Prozent. Doch der Mietmarkt steckt hierzulande noch in den Kinderschuhen.

Spätestens seit der letzten Finanz- und Wirtschaftskrise ziehen Transportunternehmer die Fahrzeugmiete stärker denn je ins Kalkül. Schließlich bietet sie ihnen mehr Flexibilität, zumal die Auftraggeber den Speditionen kaum noch längerfristige Verträge zugestehen. Viele bekommen ein Geschäft statt für drei oder vier Jahre nur noch für zwölf Monate zugesichert. Angesichts der kürzer laufenden Transportverträge und verhaltener Konjunkturprognosen zögern die Speditionen bei Lkw-Neuanschaffungen.

Statt neue Lkw zu kaufen, wird gemietet, was das Zeug hält. Das gipfelte darin, dass vor ein paar Jahren kaum noch Miet-Lkw am Markt zu bekommen waren. Während der Mietanteil in Deutschland vor der Krise höchstens fünf bis acht Prozent betrug, hat er sich inzwischen verdoppelt und liegt jetzt bei rund 15 Prozent – Tendenz steigend.

Anders in den USA. Hier sind bereits die Hälfte aller neu zugelassenen Lkw Mietfahrzeuge. Und auch unsere Nachbarn in Skandinavien oder England sind bei der Miete einen Schritt weiter. Hier geht immerhin schon jeder vierte neue Lkw in die Vermietung. Auch hierzulande sei die Vermietung kein Strohfuder, wie die Unternehmensberatung Bain & Company schon 2012 in einer Studie herausgefunden hat. „Wenn es attraktive Angebote gibt, könnte innerhalb weniger Jahre auch in Deutschland eine Vermietquote von bis zu 30 Prozent erreicht werden“, versicherte Jörg Gnam, Partner und Nutzfahrzeugexperte bei Bain. Lange Zeit war der Markt für Miet-Lkw in Europa in den

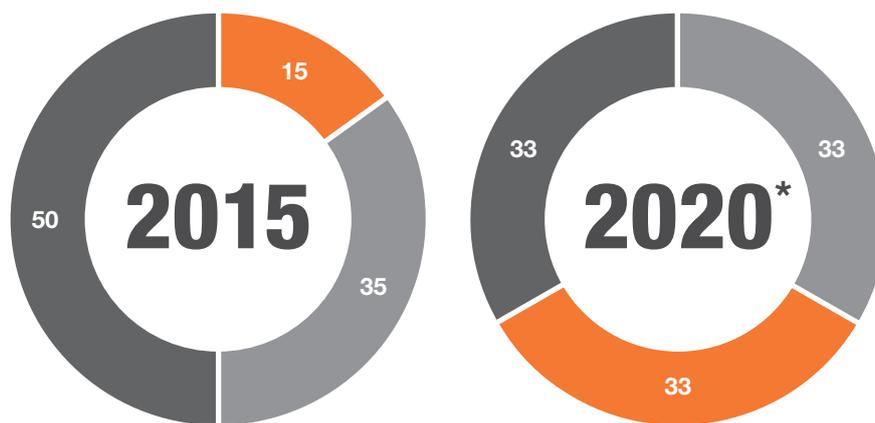
Händen von herstellerunabhängigen Vermietern, die jeweils bis zu einige Zehntausend Lkw und Trailer im Bestand hatten. Inzwischen zogen fast alle europäischen Lkw-Hersteller nach. Sie stiegen selbst in das strategisch wichtige und ertragsreiche Vermietgeschäft ein und haben lukrative Vermietangebote etabliert. Branchenkenner gehen davon aus, dass Transportunternehmer über kurz oder lang nur noch ein Drittel ihrer neuen Lkw kaufen, ein Drittel leasen und ein Drittel der Flotte mieten. Derzeit liege das Verhältnis bei 50 – 35 – 15.

und gut kalkulierbaren Kosten sein. Eine monatliche Rate deckt bis auf Diesel- und Personalkosten alle Ausgaben ab. Für Werkstatt, Versicherung, Steuer oder Maut braucht der Mieter nicht extra zahlen. Die Ausstattungen der Fahrzeuge, die Lackierung und die Mietdauer lassen sich individuell vereinbaren. Häufig ist sogar ein Wechsel des Equipments während der Mietvertragslaufzeit möglich.

Zusätzlich bringen Vermieter wie PacLease weitere Dienstleistungen wie

LKW-ANSCHAFFUNGEN IN DEUTSCHLAND

Anteile Anschaffungsart in Prozent



• Kauf/Finanzierung • Leasing • Miete

* Geschätzt.

Die absolut gesehen teurere Lkw-Miete bietet den Kunden neben einer hohen Flexibilität noch weitere Vorteile. Sie bindet kein Kapital, das dann für andere Investitionen bereit liegt. Außerdem steht ein angemietetes Fahrzeug nicht in der Bilanz. Und ein Restwertisiko gibt es auch nicht. Noch wichtiger dürften aber die festen

Reifenservice, Mautabrechnung oder Telematik-Mehrwertdienste an den Mann. Zum einen steigt die Kundenbindung, zum anderen lassen sich mit Miet-Lkw auch leichter neue Kaufkunden gewinnen, wenn sie von den Fahrzeugen und der Marke dahinter überzeugt sind.



„Bei der DAF EcoDrive+-Schulung“, erklärt Robert Bakermans, „wird den Fahrern vermittelt, wie sie noch wirtschaftlicher fahren können und den Lkw dabei maximal auslasten.“

der DAF EcoDrive+-Schulung behandelt. Natürlich wird den Fahrern auch vermittelt, wie sie die verschiedenen Elektroniksysteme optimal nutzen können. Das Training wird in mehreren Ländern angeboten und kann zu erheblichen Einsparungen im Kraftstoffverbrauch führen. Wenn der Fahrer lernt, vorausschauend zu fahren, spart er nicht nur Kraftstoff, sondern schont auch Reifen und Bremsen.

VERTRAUEN IN DIE ELEKTRONIK Aber zurück zu unserem Ausbilder. Es ist seine erste Fahrt mit Predictive Cruise Control, Predictive Shifting und Eco-Modus. „Eine Offenbarung“, meint er hinterher. „Mit diesem System beginnt eine neue Ära. Ab jetzt braucht der Fahrer noch mehr Vertrauen in das Fahrzeug als bisher. Einige Fahrer werden sich dagegen wehren, weil sie glauben, dass sie es besser wissen. Unsere Aufgabe als Ausbilder ist es, sie vom Gegenteil zu überzeugen.“ ■

UELI BRUDER, BERTSCHI AG: „SCHULUNG ALLE ZWEI JAHRE“

Die Schweizer Bertschi AG gehört zu den größten kombinierten Transportunternehmen Europas. Spezialisiert auf Flüssig- und Schüttgüter unterhält das Unternehmen Niederlassungen in Russland, der Türkei, in Nahost, China, Singapur und den USA sowie in zahlreichen europäischen Ländern. 60 % aller Güter transportiert Bertschi auf Schienen, 20 % auf See und die restlichen 20 % auf der Straße. „20 % klingt nicht nach viel, aber es entspricht rund 85 Millionen Kilometern im Jahr“, erklärt Ueli Bruder, Leiter der Technikabteilung bei Bertschi. Die meisten Lkw in der Flotte stammen von DAF: „Insgesamt haben wir etwa 500 Lkw“, zählt Bruder vor. „95 % davon sind CFs, die anderen 5 % sind XFs.“

Fokus auf Kraftstoff

„Bei einer derart hohen Kilometerleistung müssen wir unsere Kraftstoffkosten natürlich möglichst gering halten“, fährt Bruder fort. „Dabei spielt das EcoDrive+-Training von DAF eine entscheidende Rolle. Unsere eigenen Ausbilder nehmen regelmäßig alle zwei oder drei Jahre an diesen Schulungen teil und geben die Tipps dann an unsere Fahrer weiter.“ Bruder kann bestätigen, dass sich das Training lohnt: „In Kombination mit einem 85-km-Geschwindigkeitsbegrenzer spart uns das DAF EcoDrive+-Training zusätzlich 4 % Kraftstoff. Was das im Jahr an Einsparungen bedeutet, können Sie sich selbst ausrechnen.“



MIT DEM DAF XF IN DEN BALKAN

„DER XF WAR OHNEHIN SCHON SPITZENKLASSE, UND JETZT IST ER NOCH BESSER“

Eine Fahrt im neuen DAF XF 460 Super Space Cab aus den Niederlanden bis nach Slowenien und Kroatien klingt abenteuerlich, gehört für den langjährigen Balkanfahrer Anton van Lith aber zum Alltag. Diesmal ist er im neuesten Lkw der Flotte des niederländischen Spediteurs G. van Doesburg unterwegs. IN ACTION hat ihn begleitet. „Einmal DAF, immer DAF.“

TEXT: IEP VAN DER MEER

An einem Montagnachmittag machen wir uns in der niederländischen Ortschaft Zaltbommel auf den Weg. Unsere Ladung: verschiedene Waren für Kunden in Süddeutschland, Slowenien und Kroatien. Gerade legt der DAF XF 460 Super Space Cab seine ersten Kilometer zurück. „Letzte Woche“, meint van Lith, „war ich noch zu Hause und habe das Fahrzeug auf die Fahrt vorbereitet. Ich hab's lieber, wenn alles an Ort und Stelle ist. Außerdem wollte ich meinen Fernseher und meinen Wandler dabei haben. Für mich sind aber noch andere Dinge wichtig, zum Beispiel der Wassertank hinter dem Fahrerhaus und die Schneekettenspanne.

Schließlich bin ich wochenlang mit dem Lkw unterwegs und lebe und arbeite hier. Da muss schon alles passen.“

EINMAL DAF, IMMER DAF Für van Lith ist es der fünfte XF mit Super Space Cab. „Ich fahre meine Lkw immer etwa fünf Jahre. Bei rund 150.000 km im Jahr komme ich insgesamt auf knapp achthunderttausend Kilometer. Van Doesburg geht zum Glück sehr auf unsere Vorlieben ein. Nachdem ich schon drei DAF Super Space Cab gefahren hatte, sollte ich mal etwas anderes ausprobieren. Ich war nicht begeistert, habe mich aber darauf eingelassen. Ein Jahr lang habe ich es ausgehalten, dann war klar,





dass der Lkw einfach nicht zu mir passt. Das habe ich dem Chef dann auch erzählt, und er musste lachen. Für ihn kam es nicht überraschend, und zu dem Zeitpunkt hatte er mir bereits einen neuen DAF bestellt – einen Super Space Cab, versteht sich.“

ECO ROLL Wir kommen gut voran. Der MX-13-Motor mit Euro-6-Technik ist auffällig leise. „Das ist wirklich ein ganz neuer Lkw. Er ist viel leiser als mein letzter DAF und fährt sich viel komfortabler“, beschreibt van Lith. Unser DAF XF ist mit Eco Roll und DPA ausgestattet. Letzterer motiviert den Fahrer, möglichst sparsam zu fahren. Zusätzlich hat der Lkw die neue

optimierte MX Engine Brake. „Der Schalter hat jetzt drei Betriebsarten, und das System funktioniert perfekt“, freut sich van Lith. „Wir ziehen etwa zwanzig Tonnen, aber die Motorbremse leistet ganze Arbeit.“

NIGHT LOCK Nach den ersten zwei Stationen in der Nähe von Augsburg geht es weiter nach Österreich. Zunächst bekommen wir eine neue Go-Box, mit der wir die österreichischen Mautstraßen befahren können, anschließend führt uns der Weg durch die Alpen. Mittlerweile ist es dunkel geworden, also entscheiden wir uns für eine Essenspause. Nach dem Abendessen fahren wir wieder los, denn übernach-

„Wir fahren so ziemlich alles außer Vieh und Schüttgüter“, meint Dyjan van Doesburg, Betriebsleiter der niederländischen Spedition Internationaal Transport G. van Doesburg. „Wir haben als traditionelles Transportunternehmen angefangen, heute würde ich uns eher als Güterspediteur bezeichnen“, beschreibt Vater Gijs, der als Geschäftsführer des Familienbetriebs tätig ist.

„Unsere Firma ist vom Zoll zertifiziert, weshalb wir in unserem 10.000 m² großen Lager auch Zollgüter lagern können. Von dort aus koordinieren wir den Vertrieb innerhalb der gesamten Benelux-Region.

Zusätzlich bieten wir Luft- und Seefrachtdienste an und organisieren für viele Kunden die weltweite Logistik.“ Van Doesburg beschäftigt rund 80 Angestellte. In der Flotte befinden sich sieben DAF-Lkw, darunter drei DAF XF Euro 6.



Anton van Lith vor seinem polierten – fünften – Super Space Cab.



Arbeiten auf höchstem Niveau. Mit geringstem Kraftstoffverbrauch.



Die neue FUELMAX Serie.

Sparen Sie bis zu € 2.000 pro Fahrzeug und Jahr.*

Die neue FUELMAX Lenk- und Antriebsachsberaufung in Kombination mit dem Marathon LHT II setzt neue Maßstäbe bei der Energieeffizienz und spart bis zu € 2.000 an Kraftstoff pro Fahrzeug und Jahr im Vergleich mit dem Durchschnitt der getesteten Wettbewerbsprodukte und bis zu € 1.200 im Vergleich zum besten Wettbewerber.* Erfahren Sie mehr unter www.goodyear.de



* Geschätzte Einsparungen, berechnet durch das Goodyear GIC*L, im Vergleich zum Durchschnitt der drei führenden Wettbewerber auf Basis des TÜV SÜD Rollwiderstandstests (Nr. 7625746), für einen Sattelzug mit der Reifengröße 315/70R22.5 auf der Lenk- und Antriebsachse sowie 385/65R22.5 auf dem Auflieger, unter der Annahme eines durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs von 34 Liter/100 km, einer jährlichen Laufleistung von 150.000 km und einem durchschnittlichen Kraftstoffpreis von € 1,35 pro Liter.

Die effektiven Ergebnisse können variieren aufgrund von Straßen- und Wetterbedingungen, Fahrstil, Verschleißzustand, Reifengröße, Reifenluftdruck, Fahrzeugzustand und weiteren Einflüssen.

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.



Die Straßen in Slowenien sind sehr gepflegt

ten wollen wir in Slowenien. Van Lith verbringt mehr Nächte in seinem Lkw als zu Hause – eine vernünftige Schlafliede ist da unverzichtbar. „Einige Kollegen lassen sich ihre Schlafliede auf Maß fertigen, wenn sie einen neuen Lkw bekommen. Beim DAF ist das nicht notwendig. Da ist die passende Schlafliede schon eingebaut. Die ist breit, lang und gut gepolstert. Wie mein Bett daheim.“ Wir riegn das Fahrerhaus mit DAF Night Lock ab und schließen die Vorhänge.

RITUALE Nach einer erholsamen Nacht beginnt van Lith sein allmorgendliches Ritual. Zuerst stellt er eine Kaffeemaschine auf das Armaturenbrett. Darunter liegt ein schützendes Geschirrhandtuch. „Ich mag es, wenn der Tag gemütlich beginnt. Mit gutem holländischen Kaffee.“ Nach dem Frühstück, das van Lith in dem großen DAF-Kühlschrank aufbewahrt, laden wir vor den Toren Ljubljanas elf Paletten Reis ab. Anschließend fahren wir weiter nach Porec in Kroatien, wo wir einen Bagger abliefern. Die Straßen in Slowenien sind sehr gepflegt. Genau wie die Rasthöfe.

IMMER SCHMALER Mit der Zeit gewöhnt sich van Lith immer mehr an seinen neuen DAF. „Die Lenkung ist sogar noch straffer, alles fühlt sich besser an. Das ist ein ganz

anderes Fahrzeug. Besser als ich gedacht hätte.“ Die Straßen zur Küste in der Hafenstadt Koper werden immer schmaler. Leicht bewölkt ist es an der Adria, worunter die Sicht etwas leidet, aber trotzdem empfängt uns hier ein atemberaubender Ausblick. Van Lith ist die Begeisterung für sein zweites Zuhause deutlich anzumerken. Auf diesen Straßen kennt er sich aus. Nicht ohne Grund sind „Hrvatska“ (Kroatien) und „Slovenija“ (Slowenien) auf seinen Seitenschürzen verewigt.

CAMPING-REISEN Wir liefern den Bagger beim Kunden ab, einem in Kroatien ansässigen Holländer. „Wir haben hier ziemlich viele Stammkunden. Alles, was wir jetzt einladen, bringen wir nach Zaltbommel. Dort wird es eingelagert oder weitergeleitet. Das ist unser Erfolgsrezept. Wir bemühen uns, den Lkw voll zu beladen und die Fracht von A über B nach C zu transportieren.“ Entschlossen, aber entspannt lenkt van Lith den Sattelzug durch die engen Straßen der wundervollen Landschaft.

EINE GROSSE FAMILIE In Naklo nehmen wir mehr Fracht auf und übernachten hier auch gleich. „Diese Firma übernimmt für uns den lokalen Vertrieb kleinerer Lieferungen. Solche Vor-Ort-Partner braucht man immer. Mit denen arbeiten wir



Van Lith verbringt mehr Nächte in seinem Lkw als zu Hause.

schon lange zusammen. Hier gehöre ich zur Familie.“ Am nächsten Morgen – nach dem obligatorischen Kaffee – treten wir gemütlich die Rückfahrt an. Da wir zwei Fahrer an Bord haben, können wir durchfahren und treffen bereits am Freitagabend in Zaltbommel ein. Für van Lith hat sich die Fahrt gelohnt, seinen neuen XF kennt er jetzt viel besser. „Ich bin erstaunt, dass DAF den neuen XF in so vielen Bereichen verbessern konnte. Für mich war der bisherige XF schon Spitzenklasse, aber der hier ist noch besser.“ ■

RENÉ BRUIJNE ÜBER DEN STRASSENGÜTERVERKEHR IN EUROPA:

„DER GRÖSSTE ENTWICKLUNGSSPRUNG IN SACHEN EFFIZIENZ STEHT UNS NOCH BEVOR“

„Unter allen Transportarten aus den vergangenen 25 Jahren hat der Straßengüterverkehr die schnellsten und größten Fortschritte in Sachen Umweltschutz und Effizienz zu verzeichnen“, weiß René Bruijne, Leiter des niederländischen Frachtbriefausstellers Beurvaartadres. „Für Europa ist das ein deutliches Zeichen, dass ICT-Systeme im Transportwesen sofort standardisiert werden sollten. Mittlerweile ist das wirklich notwendig, damit wir die vielen Möglichkeiten auch hocheffizient nutzen können.“

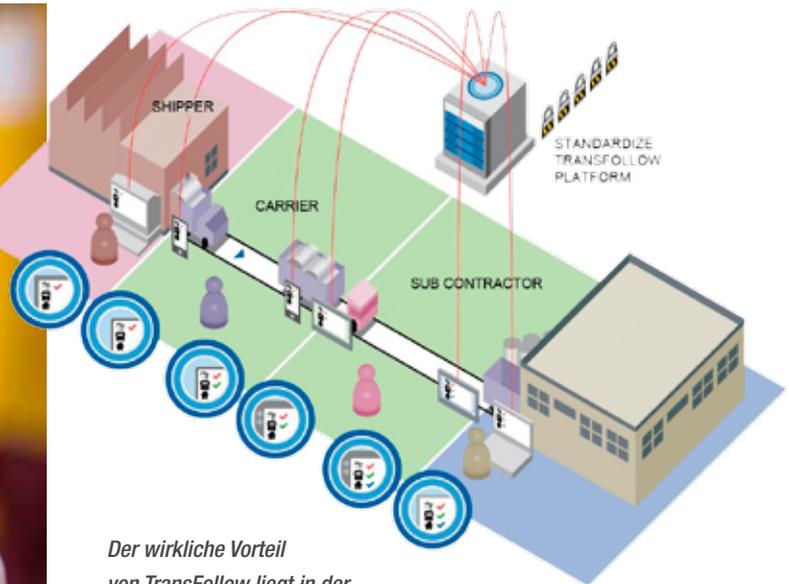
TEXT: BERT ROOZENDAAL

René Bruijne weiß besser als jeder andere, wie wichtig Standardprotokolle im Transportwesen sind. Aus diesem Grund sorgt die durch und durch niederländische Beurvaartadres bereits seit 1685 (!) dafür, dass es in den Niederlanden für Binnentransporte nur ein genormtes Beförderungsdokument gibt. Davon leitet sich auch der internationale CMR-Frachtbrief ab. Erst kürzlich haben die Beurvaartadres und ihre Partnerorganisationen die Gemeinschaftsplattform „TransFollow“ ins Leben gerufen, mit der eine digitale Version des (CMR-)Frachtbriefs eingeführt wird (www.transfollow.org). TransFollow erspart dem Frachtführer zwischen € 2,50 und € 6,00 Verwaltungskosten pro Frachtbrief. Der wirkliche Vorteil von TransFollow liegt in der elektronischen Standardisierung der Plattform. Erst durch die Standardisierung können alle Beteiligten in der Logistikkette vereinheitlichte Daten in Echtzeit austauschen. „Dadurch werden die Logistikketten zukunftssicher, und wir können unsere Lkw effizienter einsetzen. Beispielsweise könnten wir die voraussichtliche Ankunftszeit eines Lkws in Echtzeit übermitteln, sodass der Empfänger für die Lieferung eine Laderampe frei halten kann. Der Fahrer wäre schnell wieder unterwegs. Auch die Planung profitiert von einem umfangreicheren Datenfluss, sodass wir die Lkw besser auslasten können.“



René Bruijne: „Der größte Entwicklungssprung in Sachen Effizienz steht uns noch bevor“

EFFIZIENTER BEIM TRANSPORT Wenn Europa grüner werden und den Kollaps der Logistik verhindern will, muss das Transportwesen effizienter werden. Bislang befasst sich Brüssel vorrangig mit den Euro-Emissionsnormen und der Verkehrsverlagerung. „Die Industrie baut grünere Lkw und wird dies auch in Zukunft tun. Die Euro-6-Norm ist jetzt schon so sauber, dass weitere Verbesserungen nur minimal ausfallen können. Aber auf die Straßenbelastung hat das gar keinen Einfluss. Wenn die Logistik in Europa



Der wirkliche Vorteil von TransFollow liegt in der elektronischen Standardisierung der Plattform. Erst durch die Standardisierung können alle Beteiligten in der Logistikkette ihre Informationen unmissverständlich und in Echtzeit austauschen.

die Lieferzeiten haben. Dazu muss der Informationsaustausch zwischen Versender/Transportunternehmen und Empfänger verbessert werden. Die Standardisierung der Daten ist hierbei entscheidend, damit die unternehmerisch tätigen Empfänger nicht noch mehr eigene ICT-Protokolle vorschreiben.

wirklich effizienter und zukunftssicher werden soll, müssen wir die Frachten effektiver handhaben. Dazu braucht man große Fahrzeuge wie den EcoCombi. Aber dafür ist Europa noch nicht bereit. Schlauer und schneller geht es mit ICT-Systemen“, meint Bruijine.

KOMPLEXES TRANSPORTWESEN „Ganz egal, wie die Verkehrsverlagerung am Ende aussieht – sie stellt nicht den größten Wandel dar. Vielmehr wird sich das engmaschige B2B- und B2C-Transportwesen verändern. In den kommenden fünf bis zehn Jahren werden diese beiden Formen immer weiter miteinander verschmelzen. Schon jetzt spüren die Transportunternehmer, dass nicht der Versender, sondern der Empfänger immer häufiger das Sagen hat. Dabei ist es egal, ob der Endverbraucher ein Sofa bestellt oder eine große Supermarktkette strikt die Belieferung ihrer Vertriebszentren vorgibt. Irgendwie ergibt es auch Sinn, schließlich bezahlt der Endverbraucher (Adressat) für den Transport. Das hat natürlich enorme Auswirkungen für den Transportunternehmer. Bereits heute verlangen große Empfänger in Großbritannien und den Niederlanden, dass sich die Planer beim Wareneingangsportal anmelden. Nur um dann einen Euro pro Lkw für das Zeitfenster zum Ausladen zu bezahlen!“

STANDARDISIERTE DATEN Je mehr Unternehmen und Verbraucher im Internet bestellen, desto mehr Einfluss möchten sie auf

ABWEICHENDE LIEFERZEIT Dennoch ist Bruijine überzeugt, dass die Empfänger mit abweichenden Lieferzeiten leben könnten, sofern sie dafür entschädigt werden oder die Wahl haben. Beispielsweise könnte die Lieferung bei einem unbestimmten Liefertermin in der Woche günstiger und bei einem festgelegten Liefertermin teurer ausfallen. „Das erste Transportunternehmen, das ein besseres ICT-System anbietet, hat nebenbei ein sehr interessantes Alleinstellungsmerkmal für Frachtführer, die daraus zusätzliche Einnahmen schöpfen können.“

FRAGMENTIERTE DATEN Bruijine glaubt, dass die benötigten Informationen schon lange existieren. „Sie sind allerdings stark fragmentiert. Die Niederlande haben sich mit TransFollow für eine offene Norm entschieden. Damit sind sie anderen Ländern in dieser Hinsicht meilenweit voraus. Und deswegen brauchen wir dringend einen europaweiten Standard, der für die Versender und Transportunternehmen einen Vorteil darstellt. Leider habe ich Zweifel, dass die Politik das umsetzen kann. Man muss sich nur einmal vorstellen, wie viele Mautboxen der Fahrer im Lkw braucht. Der Transportsektor selbst dürfte zu der Umstellung in der Lage sein, das hat er ja schon einmal bewiesen. Im Einzelhandel wird doch weltweit dasselbe Strichcode-System angewendet. Und auch Beurtvaartadres hat es mit dem genormten CMR-Frachtbrief geschafft. Für mich liegt die Verantwortung klar beim Transportsektor.“ ■



Ob Fahrer, Flottenleiter oder Mechaniker – die Kunden von Stoneridge dürfen bei der Entwicklung ihres aktuellen Fahrtenschreibers immer ein Wörtchen mitreden. Der SE5000 Exakt Duo² ist da keine Ausnahme. Nach dem Erfolg des Duo-Systems mit den praktischen Countdown-Zählern für Fahrt- und Ruhezeiten und den hilfreichen Warnhinweisen beim Erreichen der Lenkzeitobergrenzen wollte Stoneridge seinen Kunden noch mehr bieten.

MEHR EFFIZIENZ DANK EXAKT DUO²

Das Duo-System stellt jetzt auch Berechnungen gemäß Arbeitszeitrichtlinie an, sodass Fahrer, die viel abseits des Lenkrads arbeiten, bei Erreichen ihrer täglichen und wöchentlichen Arbeitszeitbegrenzung gewarnt werden. Dadurch ist der Fahrer besser informiert und geht Ordnungswidrigkeiten und kostspieligen Bußgeldern aus dem Weg. Daneben gibt es Echtzeitberechnungen für Fahren- und Zugfahrten, mit denen sich der Fahrer auf der Fähre bzw. im Zug einen genauen Überblick über die verbleibenden Fahrt- und Ruhezeiten verschaffen kann. Die Vorteile dieser Funktionen für die Flotte haben wir uns von Flottenleiter Mark Hailwood bei GBA Services näher erklären lassen.

GBA Services ist seit 1988 als europäischer Spezialist für den vorrangigen Güterverkehr tätig. Geschäftsführer David Birkbeck ist überzeugter Verfechter der aktuellen Technik auf dem Flottenmarkt. GBA Services arbeitet europaweit mit

hochmoderner Telematik und setzt an allen DAF-Fahrzeugen Bordkameras ein. Seit 10 Jahren zählt GBA Services zum Kundenstamm von Stoneridge. 2011 suchte das Unternehmen eine Lösung für die Fernkommunikation und entschied sich für den SE5000 Exakt mit dem Fernkommunikationsmodul digiDL.

„Einige unserer Fahrzeuge sind 3 oder 4 Wochen am Stück in Europa unterwegs“, sagt Hailwood, „die können nicht einfach zur Basis zurückkehren, um legal ihre Fahrtenschreiberdaten herunterzuladen. Deswegen ist die Lösung von Stoneridge für uns ideal. Sie vereinfacht den gesamten Prozess, sodass wir unsere Fahrzeuge besser auslasten können und den Zeitaufwand für die Analyse der Fahrtenschreiber reduzieren.“ Zum Duo-System meint er: „Die Fahrer finden den Countdown-Zähler sehr hilfreich, da er sie vor Ordnungswidrigkeiten bewahrt. Mit dem Duo ist die Anzahl der Bußgeldbescheide bei uns in den

„MIT DEM DUO IST DIE ANZAHL DER BUSSGELDBESCHETDE BEI UNS IN DEN LETZTEN MONATEN DEFINITIV ZURÜCKGEGANGEN.“

letzten Monaten definitiv zurückgegangen. Insgesamt sind wir mit dem Duo sehr zufrieden. Die Fahrer finden das ganze System viel einfacher und praktischer. Dazu ist der Kundendienst von Stoneridge wirklich sehr gut.“ Der SE5000 Exakt Duo² ist der derzeit intelligenteste Ein-Minuten-Fahrtenschreiber!

Nähere Informationen zu den Vorteilen und der Bedienung des Systems erhalten Sie unter www.SE5000Exakt.com oder telefonisch bei Stoneridge unter 07041 9695 10. ■

„INSGESAMT SIND WIR MIT DEM DUO SEHR ZUFRIEDEN. DIE FAHRER FINDEN DAS GANZE SYSTEM VIEL EINFACHER UND PRAKTISCHER. DAZU IST DER KUNDENDIENST VON STONERIDGE WIRKLICH SEHR GUT.“



DAF UND TNO DEMONSTRIEREN „ECOTWIN“

AUTONOMES FAHREN WIRD REALITÄT...

Auf der „Automotive Week“ demonstrierten DAF und TNO das „EcoTwin“-Projekt der niederländischen Ministerin für Infrastruktur und Umwelt Melanie Schultz van Haegen und ihrer belgischen Kollegin Jacqueline Galant. Die Demonstration fand auf einer abgesperrten Straße statt. Zwei Sattelzüge – drahtlos verbunden über WiFi und ausgestattet mit Radar- und Kamerasystemen – fuhren mit geringem Abstand hintereinander her, ohne dass der Fahrer des zweiten Fahrzeugs beschleunigen, bremsen oder lenken musste.

Beim 2-Truck-Platooning sind zwei Lkw über ein elektronisches Selbstfahrssystem miteinander vernetzt, wobei der zweite Lkw in kurzem Abstand zum ersten fährt. Der EcoTwin-Test mit der TNO (Organisation für angewandte Wissenschaftsforschung in den Niederlanden) sollte demonstrieren, wie das zweite Fahrzeug dem ersten selbsttätig mit kurzem Abstand folgt. Möglich ist dieses Verfahren dank Radar- und Kamerasystemen, die ihre Daten über eine Drahtlosverbindung zwischen den beiden Fahrzeugen austauschen. Das zweite Fahrzeug wurde automatisch beschleunigt, gebremst und sogar gelenkt.

GEPLANTE EINFÜHRUNG 2020 „Nur weil wir gezeigt haben, dass das ‚automatisierte Platooning‘ mit zwei Lkw technisch machbar ist, hat das System noch lange keine Marktreife erlangt“, sagt Ron Borsboom, Mitglied des Vorstands von DAF Trucks N.V. und verantwortlich für die Produktentwicklung. „Wir haben noch viel Entwicklungsarbeit zu leisten, um zu gewährleisten, dass die Technologie in jeder Situation vollkommen zuverlässig ist. Zudem müssen Themen wie Gesetzgebung, die Haftungsfrage und Akzeptanz sorgfältig bedacht werden.“



Ron Borsboom: „Wir haben noch viel Entwicklungsarbeit zu leisten, damit die Elektronik in jeder Situation vollkommen zuverlässig arbeitet.“

10 % WENIGER CO₂-EMISSIONEN Der nächste Schritt nach der Demonstration ist der Test des EcoTwin-Systems am Hafen von Rotterdam. Im Zuge des Projekts mit der TNO sollen beide Sattelzüge in möglichst geringem Abstand zueinander fahren, um die aerodynamischen Vorteile vollständig nutzen zu können. Längerfristig sollte dies zu Kraftstoffeinsparungen von 10 % sowie zu einem Rückgang des CO₂-Ausstoßes führen. „Platooning“ (wenn ein Fahrzeug die Beschleunigungs-, Brems- und

Lenkvorgänge des Vorausfahrenden imitiert) ist keineswegs fernab der Realität. Es wird erwartet, dass die Elektronik in fünf bis sieben Jahren marktfähig ist. Zu den Vorteilen zählen die maximale Ausnutzung des verfügbaren Straßenraums sowie bis zu 10 % weniger Kraftstoffverbrauch bei gleichzeitig reduziertem CO₂-Ausstoß. ■





TSA: TRANSPORTE MIT LEIDENSCHAFT

„MEHR PRODUKTIVITÄT DANK DAF“

Frankreich und Wein werden oft in einem Atemzug genannt. Aber auch das Bier erfreut sich im Norden Frankreichs großer Beliebtheit. In dem Ort Saint-Omer nahe der Straße von Dover braut die Brasserie de Saint-Omer immerhin dreißig verschiedene Biersorten und ist damit sehr erfolgreich. Für einige ist es das beste Bier Frankreichs. Um das Bier transportieren zu können, gründete der Brauherr André Pecqueur 1999 sein eigenes Transportunternehmen TSA mit Hauptsitz im nahegelegenen Saint Arnould.



TEXT: HENK DE LANGE

Wer die Niederlassung von TSA betritt, spürt es sofort: Hier wird entspannt, aber dennoch konzentriert gearbeitet. Keine durchgestylten Büros, keine großen Autos – bloß zielstrebige, harte Arbeit. „Das Transportwesen ist unsere Leidenschaft.“ Geschäftsführer Patrick Wecxteen kommt sogleich zur Sache. Schon seine Körpersprache verrät die Aufrichtigkeit seiner Worte.

UMSATZWACHSTUM Entgegen allen Trends ist TSA wirklich gut aufgestellt. „Zwischen 2011 und 2014 ist der Umsatzerlös um 30 % gestiegen“, berichtet Wecxteen. „Und nein, es liegt nicht am zunehmenden Erfolg der Brauerei. Als wir 1999 eingestiegen sind, hing zu 85 % alles vom Biertransport ab. Heute liegt diese Zahl zwischen 20 % und 25 %. Das Wachstum erklärt sich vorrangig durch andere Kunden.“ Welches Geheimnis steckt also hinter dem Erfolg von TSA? „Ein wichtiger Bestandteil unseres Tagesge-

schäfts ist das Beziehungsmanagement. In erster Linie wollen wir den Kunden bestmöglich bedienen. Das Serviceangebot von TSA fußt auf drei Säulen: hochqualifiziertes Personal, eine hervorragende Organisation und gute Fahrzeuge.“

DER 500. DAF Die Flotte von TSA besteht aus 220 DAF XFs. Vor kurzem erwarb TSA den 500. DAF: einen XF Euro 6 Super Space Cab mit PACCAR MX-13-Motor und Vorlaufachse. „70 % unseres Kundenstamms sitzen in Großbritannien“, sagt Wecxteen. „Dementsprechend sind wir häufig mit 44 Tonnen Gesamtzuggewicht unterwegs. Das erklärt auch die Vorlaufachse.“

VERBRAUCH Auch die Kraftstoffkosten sind für TSA relevant. Da überrascht es nicht, dass die Verbrauchswerte der Euro-6-Fahrzeuge sehnsüchtig erwartet wurden. „Zwar hatten unserer Fahrer noch kein Training“, meint Wecxteen, „aber



1999 gründete Brauer André Pecqueur das Transportunternehmen TSA, um sein Bier vertreiben zu können.



Betriebsleiter Fabrice Declercq meint: „Wer gute Fahrer locken will, braucht gute Lkw.“



„Ein wichtiger Bestandteil unseres Tagesgeschäfts ist das Beziehungsmanagement,“ meint Patrick Wecsteen. „In erster Linie wollen wir den Kunden bestmöglich bedienen.“

trotzdem liegt der mittlere Verbrauch bei nur 29,2 Litern auf 100 Kilometern. Und das bei 44 Tonnen Gesamtzuggewicht. Wenn die Fahrer erst einmal im Training waren, dürfte der Verbrauch noch weiter zurückgehen. Wir wollen auf jeden Fall unter 28 Liter kommen.“

FAHRERASSISTENT DPA Das Fahrerassistenzsystem DPA, das bei jedem DAF Euro 6 zur Serie gehört, wird dieses Vorhaben unterstützen. Denn er motiviert den Fahrer, möglichst sparsam zu fahren. Der DPA zeigt ausführliche Informationen zu Kraftstoffverbrauch, voraussichtlichem Verkehrsaufkommen und Bremsverhalten an. Betriebsleiter Fabrice Declercq erkennt in dem System aber noch mehr Vorteile: „Wer sich als Fahrer an die Anweisungen des Fahrerperformanceassistenten hält, spart nicht nur Kraftstoff, sondern schont auch Bremsen und Reifen. Dadurch entstehen erhebliche Einsparungen.“

GERÄUMIG UND KOMFORTABEL Apropos: Was halten denn die Fahrer von ihrem neuen Arbeitsplatz? „Wie Patrick schon sagt: Eine unserer drei Säulen ist qualifiziertes Personal“, betont Declercq. „Wer gute Fahrer locken will, braucht gute Lkw. Die Fahrer sind vom XF Euro 6 ziemlich begeistert. Mehr Komfort, weniger Lärm, noch besseres Fahrverhalten, noch sanfteres Getriebe. Und obendrein das Fahrerhaus. Im Vergleich zum Euro 5 Vorgänger hat sich der Komfort beim XF Euro 6 spürbar verbessert. Und dabei war der alte schon wirklich gut.“

BRITISCHES UNDERSTATEMENT TSA ist also sichtlich zufrieden mit den DAFs. „Wer seine Kunden optimal bedienen will, braucht zuverlässige Maschinen“, ist Declercq überzeugt. „Deswegen haben wir uns für DAF entschieden. Unsere Flotte erreicht eine Verfügbarkeitsquote von 98 %. Dank DAF konnten wir unsere Produktivität sogar noch weiter steigern.“ ■

DIE DAF-KOLLEKTION

Elegant, cool und funktional. Eine Kollektion moderner Merchandising-Produkte. Einzigartige Designs aus hochwertigen Materialien und auf Grundlage von Kundenwünschen entwickelt. Die neue Kollektion umfasst originelle Produkte für Kinder, Kleidung für Sie und Ihn, Mode-Accessoires und ein breites Sortiment an DAF-Miniaturmodellen.

Besuchen Sie uns unter www.DAFshop.com



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.COM

DAF
A PACCAR COMPANY

EINE MILLION **KENWORTH** LKW

Große Party im Kenworth Werk Chilicothe, Ohio, USA. Seit der Gründung 1923 im nordamerikanischen Seattle ist im Werk der millionste Kenworth vom Band gelaufen. Der glückliche Käufer? Stammkunde TransAm Trucking!

Die feierliche Übergabe des Jubiläums-Fahrzeugs (ein Kenworth T680 mit PACCAR MX-13-Motor) fand vor der versammelten Kenworth-Mannschaft statt.

BESTLEISTUNGEN

„Mit unserem Kenworth T680 mit PACCAR MX-13-Motor sind wir extrem zufrieden“, berichtet Russ McElliot, Direktor bei TransAm Trucking. „Der geringe Kraftstoffverbrauch, der Fahrkomfort und die Zuverlässigkeit machen den T680 zum idealen Lkw für unseren Betrieb. Unsere Partnerschaft mit Kenworth verläuft äußerst erfolgreich, und wir fühlen uns geehrt, den millionsten Lkw entgegennehmen zu dürfen.“



Murray Droescher (Finanzleiter) und Russ McElliot (Direktor) von TransAm Trucking, Gary Moore (Geschäftsführer bei Kenworth und stellvertretender Vorsitzender von PACCAR) und Preston Feight (stellvertretender Geschäftsführer und Marketingleiter bei Kenworth).

DER KULT UM **PETERBILT**



Seit Jahrzehnten steht Peterbilt sinnbildlich für den typischen amerikanischen Truck. Bis heute bildet er die Grundlage und Inspiration für alle Lkw in den USA. Mit dem Pride & Class Model 389 stellt Peterbilt ein Modell vor, das verschiedene Stilelemente aus der reichhaltigen Geschichte des Kult-Herstellers in sich vereint. Der Innenraum des Fahrerhauses ist extrem luxuriös gehalten und besticht mit Holz- und Chromakzenten. Das besondere Vier-Speichen-Lenkrad mit Lederbezug und die Ledersitze mit dem Pride & Class-Emblem komplettieren den Eindruck. „Das neue Pride & Class 389 Model ist der Inbegriff für cooles Design und legendäres Handwerk“, sagt Darren Siver, Geschäftsführer bei Peterbilt und stellvertretender Vorsitzender von PACCAR. „Ein Tribut an einen Klassiker, der bis heute innovative Trends setzt.“

SCHWERLAST-LKW DES JAHRES 2015

Der Kenworth T880 mit PACCAR MX-13-Motor wurde von American Truck Dealers (ATD) zum Schwerlast-Lkw des Jahres 2015 gekürt.

In diesem Jahr konzentrierte sich der Wettbewerb auf das Segment der Gewerbe- und Schwerlast-Lkw. Für die Bewertung führte die Jury Testfahrten durch und beurteilte alle Kandidaten hinsichtlich Innovation, Konstruktion, Sicherheit, Ergonomie und Komfort. Der Kenworth T880 wurde für Kunden aus den Bereichen Sand und Beton, Ölgewinnung, Schwertransport,

Holzindustrie und Abfallerfassung entwickelt. Serienmäßig verfügt der Lkw über einen PACCAR MX-13-Motor mit 500 PS Leistung. „Dass wir in diesem Jahr den Titel gewonnen haben, untermauert die positiven Reaktionen unserer Kunden zum T880 bezüglich Leistung, Komfort und Schallpegel“, freut sich Kenworth-Geschäftsführer Preston Feight.



IHRE PROFITABILITÄT UNSER ZIEL



**DAF TRANSPORT
EFFICIENCY**

DAF kennt Ihr Geschäftsfeld und versteht, wie wichtig Effizienz für Sie ist. Darum bieten wir ausgeklügelte Transportlösungen sowie Lkw an, die sich durch eine im Markt führende Zuverlässigkeit und niedrige Betriebskosten auszeichnen. Darüber hinaus bieten wir eine breite Palette von Dienstleistungen an, um die maximale Fahrzeugverfügbarkeit sicherzustellen. All dies ist an einem Ort erhältlich: bei Ihrem DAF-Partner. DAF Transport Efficiency heißt unsere Philosophie, mit der wir Ihnen die höchste Rendite pro Kilometer bieten können.

DIE STEIGERUNG IHRER EFFIZIENZ **BEGINNT HEUTE**

Mehr Effizienz finden Sie bei Ihrem DAF Partner oder auf www.daf.com

**NIEDRIGERER
KRAFTSTOFFVERBRAUCH**



**HÖHERE
FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT**



**NIEDRIGERE
BETRIEBSKOSTEN**



**HÖHERE
RENDITE PRO KILOMETER**



**GERINGERE
AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT**



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.COM

DAF
A PACCAR COMPANY