

HERBST 2019/FRÜHLING 2020

# DAF

## IN ACTION



VOLLE  
KRAFT  
VORAUSS

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**

# Gut bremsen. Besser fahren. Intarder!

Jetzt noch stärker! Der neue DAF XF und CF mit dem stärksten ZF-Intarder aller Zeiten: 15 Prozent mehr Bremskraft. Voll eingebunden ins Bremsenmanagement und optimal abgestimmt mit dem weltweit ersten modularen Getriebe-konzept ZF-TraXon komplettiert der ZF-Intarder das Antriebstrangsystem der aktuellen DAF-Modelle. 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. Zusätzlich profitiert die Umwelt von reduzierten Bremsstaub- und Lärmemissionen. [zf.com/Intarder](https://zf.com/Intarder)



see. think. act.





# ZAHLEN...

...dienen nicht nur als Informationsquelle, sondern können auch Spaß und Freude vermitteln. In dieser Ausgabe von „DAF in Action“ spielen Zahlen eine wichtige Rolle. Wussten Sie zum Beispiel, wie viele Lkw wir in unserem Werk in Eindhoven bauen? Wie viele Kilometer ein Lkw-Leben umfasst? Wie viele DAF den adaptiven Tempomaten (ACC) nutzen, der Komfort und Sicherheit erhöht? Wie viel ein Lkw in Brasilien maximal wiegen darf? Wie viele Kilometer das Straßennetz dort umfasst? Wie viele Fahrer an unserer International Driver Challenge teilgenommen haben? Ich könnte immer so weitermachen: Wussten Sie, wie viele Passagiere auf dem Kreuzfahrtschiff Nieuw Statendam Platz haben? Und wie viele Eier, Kilo Fleisch und Fisch sie täglich essen? Wie viele Lkw (natürlich DAFs) benötigt werden, um dieses prächtige Flaggschiff der Holland America Line zu versorgen?

All diese und viele weitere Zahlen ziehen sich wie ein roter Faden durch diese Ausgabe von „DAF in Action“. Manches davon ist gut zu wissen, manches besonders interessant. Doch alles in allem – sehr beeindruckend. Und insgesamt sind sie ein Nachweis der Leistungsfähigkeit von DAF, einer weltweit bekannten und hochwertigen

Fahrzeugmarke mit treuem Kundenstamm, stolzen Fahrern und fantastischen Mitarbeitern. Das mag nicht gerade bescheiden klingen, aber manchmal sprechen Zahlen einfach für sich...



**Harry Wolters**  
Präsident DAF Trucks N.V.

## INHALT

**4** Volle Kraft voraus

**8** Zweimal zum Mond und zurück

**10** Hingucker

**15** ACC: Ein Plus an Sicherheit

**18** DAF in Brasilien.

**20** International DAF Driver Challenge

**22** Belieferung von Kreuzfahrtschiffen

**28** Bertschi: Maßgeschneiderte Logistik

**30** News



Williams Shipping: 125 Jahre schwer in Fahrt.



5.259 Kilometer Abenteuer.



Mehr als 250.000 DAF-Fahrer wissen bereits, dass der adaptive Tempomat (ACC) das Leben einfacher und sicherer macht



Echte Hingucker - Farben und ihre Wirkung am Beispiel Lkw.

# VOLLE KRAFT VORAUSS



**Beim Namen „Williams Shipping“ denkt man unweigerlich an schwere Kähne. Das das britische Traditionsunternehmen jedoch für modernen Schwertransport steht, erschließt sich dem Betrachter erst beim Blick auf die prächtigen DAF-Schwerlastzüge. Doch trotz seiner Wurzeln in der Seefahrt handelt es sich um ein Unternehmen, für das Straßentransport im Allgemeinen und überdimensionale Lasten im Speziellen im Mittelpunkt stehen.**

Von: Andy Adams

**N**icht viele Schwerlasttransportunternehmen können eine 125-jährige Unternehmensgeschichte vorweisen und noch weniger können von sich behaupten, nach so langer Zeit noch von der Familie geführt zu werden. Doch

Williams Shipping mit Sitz in Millbrook, Southampton, ist ein abwechslungsreiches und stabiles Unternehmen, das weiß, wie man auf einem wettbewerbsorientierten Markt erfolgreich sein kann. Ein Teil seiner Erfolgsgeschichte beruht auf den Aktivitäten in vier wichtigen Unternehmensbereichen: Dienstleistungen für den Schiffsverkehr, Logistik, Containervermietung und -verkauf sowie Vertrieb von Schmiermitteln für Schiffe.

Alles begann im Jahre 1894 im Schifffahrtssektor, als der 30-jährige George Williams sein eigenes Unternehmen gründete und eine Pinasse (ein

kleines offenes Ruderboot, mit dem die Besatzung zu ihrem Schiff gebracht wird) von der Royal Navy erwarb, die er zu einem kleinen Segelschiff umbaute, das 20 Tonnen Ladung transportieren konnte.

Heute sind die Dienstleistungen des Unternehmens für den Schiffsverkehr relativ komplex und konzentrieren sich auf Schiffscharter (mit einer Flotte von mehr als 26 Seeschiffen und Frachtkähnen), Kranvermietung und Hafendienste sowie auf Unterstützung für Reedereien, Ölterminals, Speditionen, Schiffsmakler, Bauingenieure und den Energiesektor.

„Den Schiffsbetrieb gibt es schon seit dem ersten Tag“, bestätigt Jonathan Williams, Managing Director of Logistics der Firma, Sohn des derzeitigen Vorsitzenden Eric und zugleich Repräsentant der fünften Generation der Unternehmerfamilie.

## AUF IN NEUES FAHRWASSER

Alles andere im Williams-Shipping-Betrieb stammt von den maritimen Dienstleistungen, angefangen mit dem Geschäftsbereich für den Vertrieb von Schmiermitteln für Schiffe. Laut Colin Williams, Geschäftsführer von Williams Shipping und Jonathans Onkel, wurde dieser Unternehmensbereich Anfang der 1950er Jahre aus der Taufe gehoben, ... als das Unternehmen einen Vertrag über die Lieferung von Schiffsgütern an die Tanker im Hafen von Southampton erhielt.

„Diese Ladungen umfassten häufig Schmieröl für Schiffe, und schließlich begann Esso, eigene Reservebestände in unserem Lager unterzubringen“, berichtet er. „Kurz darauf wurden wir





gebeten, deren Lager zu verwalten, also haben wir es übernommen. Von diesem Zeitpunkt an nahm unser Business an Fahrt auf.“

„Zu diesem Zeitpunkt hatte Esso zwei Raffinerien – eine in Fawley, in der Nähe von Southampton, und die andere in Milford Haven, in Südwestes. Aus betrieblichen Gründen wurden Tanker auf dem Weg nach Fawley häufig nach Südwestes umgeleitet“, erklärt er. „In dem Fall befanden sich die Vorräte für die Schiffe in unserem Lager in Southampton, 320 Kilometer von dort entfernt, wo sie gebraucht wurden! Aus diesem Grund investierte Williams Shipping in einen neuen Lkw, und die Fahrten zwischen den beiden Raffinerien wurden zur Routine.“

„Zudem wurden wir gebeten, Schmiermittel auf der Straße zu transportieren, zunächst zu lokalen Häfen wie Portsmouth, Poole und Portland, aber dann auch weiter weg nach Falmouth im Westen oder bis an die Themse im Osten.“

„Unweigerlich ergaben sich weitere Speditionsmöglichkeiten“, so Colin weiter. „Dann kam mein Bruder Eric Ende der 1960er-Jahre zum Unternehmen, und er hatte echtes Interesse an der Entwicklung des Transportbereichs. Wir begannen mit der Arbeit für Monsanto Chemicals, ein Unternehmen in Fawley, und transportierten für dieses Unternehmen Polyethylen mit zur damaligen Zeit ein Nebenprodukt der Raffination. Wir bauten eine Beziehung zu Monsanto Chemicals auf, und sie boten uns direkt Aufträge an. Bald hatten wir eine Flotte mit ca. 12 Lkw, die Polyethylen-Granulat in ganz Großbritannien transportierten. Und schon kurze Zeit später begannen wir für andere Unternehmen zu arbeiten. Der Grundstein für unser Transportgeschäft war gelegt.“

Das Transportgeschäft erlitt 1982 einen Rückschlag, als Monsanto ankündigte, das Werk in Fawley zu schließen, und der Umfang des Lkw-Betriebs verringerte sich unmittelbar. Doch es sollte nicht lange so bleiben.

„In den 1980er Jahren nahmen wir eine optimistische Einschätzung vor und begannen, uns nach anderen Kunden umzusehen, was uns auch gelang. Mit dem Wachstum des Unternehmens begannen wir dann mit dem Transport überdimensionierter, schwerer und schwieriger Ladungen“, so Colin. „Damals erkannten wir, dass die Margen beim allgemeinen Straßentransport zwar sehr gering waren, stellten aber auch fest, dass sich viel höhere Margen erzielen ließen, wenn wir Anhänger kauften, die überdimensionierte Ladungen transportieren konnten. Somit beschränkten wir einen anderen Weg.“



### „Wir beschränkten einen anderen Weg.“

Colin Williams







## VOLLE KRAFT VORAUSS

„1993 erhielten wir die Nachfrage eines Kunden nach 20- und 40 Fuß-Containern. Mein Bruder Eric kümmerte sich um deren Beschaffung und das war der Beginn des Geschäfts“, sagt er. Heute ist dieser Geschäftsbereich unter dem Namen Willbox tätig und bietet mehr als 3.000 Mietcontainer sowie einen erfolgreichen Containerverkauf.

Die Schwertransporte von Williams Shipping konzentrieren sich naturgemäß auf Ladungen des Schifffahrtssektors, haben sich aber auch auf andere Bereiche ausgedehnt und umfassen unter anderem umfangreiche Arbeiten für den Öl-, Gas-, Energie- und Fernverkehrssektor.

„Ein Großteil unserer Aufträge kommt von anderen Transportunternehmen, die uns weiterempfehlen, da sie nicht über das nötige Know-how, die Fahrer oder die Ausrüstung für diese Art von Transportaufgaben verfügen. Häufig arbeiten wir für andere Transportunternehmen, die viel größere Flotten haben als wir, aber keine Spezialausrüstung“, erklärt Colin.

### MIT DAF AUF TOUR

Natürlich führt das Unternehmen all diese verschiedenen Aktivitäten mit einer Vielzahl von Fahrzeugen durch. Zur 20 Fahrzeuge umfassenden Flotte – allesamt DAF – gehören zwei 26-Tonnen-CF-Lkw für den Transport von Schiffsschmiermitteln, zwei 32-Tonnen-CF-Flachbett-Lkw mit 47-Tonnen-HIAB-Kränen, die hauptsächlich für den Willbox Containerbetrieb eingesetzt werden, eine dreiaxige XF-Sattelzugmaschine mit einem weiteren HIAB-Kranaufbau, der mit einem 40 Fuß langen Anhänger für größere Frachten verwendet wird, sowie neun dreiaxige 44-Tonnen-XF für den allgemeinen Transport. Die Flotte für Schwertransporte besteht indes aus sechs XF: drei 6x2-Fahrzeuge für 65 Tonnen, zwei 6x4 für 80 Tonnen und als neueste Ergänzung ein 8x4-Lkw, der 150 Tonnen aufnehmen kann.



**Die neueste Ergänzung der Schwertransportflotte ist ein 8x4-Lkw, der 150 Tonnen aufnehmen kann.**





„Wir setzen schon seit vielen Jahren auf DAF“, so David Nightingale, Betriebsleiter in der Logistikabteilung. „Die Fahrzeuge sind äußerst zuverlässig, der Service ist gut, und auch wenn wir andere Hersteller im Auge behalten, hatten wir noch nie einen Grund zum Wechsel.“

Die 20 Fahrer des Unternehmens seien mit den DAF-Fahrzeugen sehr zufrieden, so Nightingale, besonders mit den XF, die alle über Space oder Super Space Cabs verfügen – ein großer Komfort, wenn man nachts unterwegs ist. Bis 2021 werde die gesamte Flotte über Super Space Cabs verfügen, so Jonathan.

### AUFSCWUNG DURCH NEUES FRACHTTERMINAL

Etwa 50 Prozent der Transportaktivitäten des Unternehmens entfallen auf Spezialtransporte, die vor einigen Jahren durch die Eröffnung eines neuen Frachtterminals in Millbrook einen besonderen Aufschwung erfuhren. „Das hat das Transportgeschäft wirklich verändert“, so Jonathan. „Wir übernehmen überdimensionierte Ladungen von Expeditionen, deponieren sie, holen Flat Racks [40 Fuß lange Gestelle, die in der Schiffsindustrie für ungewöhnliche Ladungen verwendet werden] von den Docks, heben die Fracht auf diese Racks, wo sie verzurrt wird, und dann zur Verladung auf die Schiffe zurück zum Dock gefahren wird. Das Frachtterminal passt perfekt zu unserem Geschäft. Hier fließen unsere Erfahrungen bei Lagerung, Spezialtransport und Schifffahrt zusammen. Es passt einfach alles.“

Bei Williams Shipping scheint alles gut zusammenzupassen. Da alle vier Geschäftsbereiche nach wie vor organisches Wachstum, einen loyalen, langfristigen Kundenstamm, ein wachsendes Angebot miteinander zusammenhängender Services sowie die nachweisliche Bereitschaft zu Investitionen in spezielle Transportausrüstungen für die vielfältigen Aktivitäten verzeichnen, sieht es so aus, als hieße es bei diesem Unternehmen auch in den nächsten 125 Jahren weiterhin „Volle Kraft voraus“. ■

**„Häufig arbeiten wir für andere Transportunternehmen, die viel größere Flotten haben als wir, aber keine Spezialausrüstung.“**







ZWEIMAL  
UND



A large red DAF truck is the central focus, positioned on an assembly line in a factory. A worker in blue overalls and a cap is working on the front of the truck, specifically on the engine area. The truck's front grille prominently displays the 'DAF' logo. A white label with the code 'L7106-004' is visible on the windshield. In the background, another white truck is partially visible, and the factory environment with various mechanical parts and tools is discernible.

Freitagnachmittag, gegen 15:00 Uhr. Am Ende der Montagelinie im Eindhoven Werk haben die Mitarbeiter der Tagschicht ihren Blick bereits auf die Uhr gerichtet. Noch dreißig Minuten, dann ist Feierabend. Nach einer Schicht, in der sie 100 neue DAF – alle verschieden, je nach Kundenwunsch – zusammengebaut haben, kommt das wohlverdiente Wochenende. Die Montage dieses XF hat vor zwölf Stunden mit der Ausrichtung der beiden Fahrwerks-Längsträger begonnen. Jetzt bleibt nur noch, den Kraftstofftank und die Räder zu montieren, bevor die erforderlichen Flüssigkeiten eingefüllt werden und die abschließende Kontrolle auf der Rollbahn erfolgt. Der DAF ist dann bereit für eine Reise, auf der mindestens 1,6 Millionen Kilometer zurückgelegt werden – das entspricht in etwa zweimal der Strecke zum Mond und wieder zurück... ■

ZUM MOND  
ZURÜCK







# HIN- GUCKER

**Lkw sind die Aushängeschilder der Transporteure. Wir wollten wissen, welche Wirkung ihre Farben auslösen, und haben einen Experten befragt.**

Text: Regina Weinrich

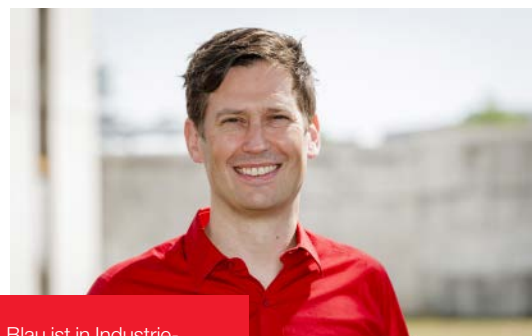
**A**utofahrer stehen auf Grau, Silber, Schwarz und Weiß. So sind seit mehr als zehn Jahren gut drei Viertel aller Neuwagen lackiert, konstatiert das Fachblatt „auto motor und sport“ Anfang des Jahres. Seriöses Silber, machtvolleres Schwarz und auch das preisgünstige Weiß haben durch teure Telefone mit Apple-Logo an gefühlter Wertigkeit gewonnen. Ein Revival erlebt auch der einstige Marktführer Blau. Vor 20 Jahren war es noch mit knapp 25 Prozent Marktanteil die häufigste Farbe bei den Pkw, dann ging es zugunsten der unbunten Farben in den Keller, 2017 kletterte Blau wieder über die 10-Prozent-Marke. Es soll mit Sympathie und Freundlichkeit assoziiert werden und steht – aufgepasst – für Ferne und Weite. Also ideal für Trucks? Unbedingt, aber nicht ausschließlich.

Rot steht für die Liebe und auch für Energie und Wärme, dient aber gleichzeitig als Warn- und Verbotsfarbe. Nicht zuletzt die Ampel an der Kreuzung hat hier weltweit standardisierend gewirkt. „Deshalb verbinden wir auch mit Grün die Bedeutung: Alles in Ordnung, es geht weiter“, sagt Christoph Witzel, der sich als Psychologe an der Universität Gießen mit der Wahrnehmung von Farben befasst. In früheren Zeiten wurde das inzwischen als umweltfreundlich und gesund belegte Grün eher als Symbol für Gift oder Ekelregendes gesehen, Gelb kann Fröhlichkeit

bedeuten, und Blau muss nicht grundsätzlich mit Kühle verbunden werden, es vermag auch Kreativität zu fördern. „Blaue Firmenlogos werden als vertrauenswürdig und kompetent wahrgenommen“, weiß der Wissenschaftler.

Frauen in roter Kleidung haben eine anziehendere Wirkung auf Männer, als wenn sie etwa in Blau daherkommen. Der Vergleich zum ungleich massiveren Lkw mag hier etwas hinken, doch bei Fahrzeugen wurde Rot gerne als Zeichen der Aktivität verwendet. Nicht umsonst ist es die bevorzugte Farbe berühmter Sportwagenhersteller. „Vor allem bei Männern bewirkt Rot auch einen Eindruck von Aggressivität und Dominanz, sowohl bei sich selbst wie auch bei anderen“, sagt Witzel.

So schüchtern Fußballer im roten Trikot eher ihre Gegner ein und haben größere Chancen, zu gewinnen. Wenn Rot mit Schwarz, der Farbe des Todes, kombiniert wird, soll sich der Effekt noch einmal steigern. Zwar lässt sich mit dem Fußball viel erklären, doch auf der öffentlichen Straße liegen heute eher die Eleganz und der Ausdruck von Kompetenz im Trend.



„Blau ist in Industrieländern die am meisten genannte Lieblingsfarbe.“

Christoph Witzel,  
Psychologe

Auch der Kulturkreis spielt eine Rolle. Farben können anderswo eine völlig andere Bedeutung haben. Witzel führte dazu eine internationale Studie durch. Danach ist in den industrialisierten Ländern Blau die am meisten verbreitete Lieblingsfarbe, Ureinwohner von Papua-Neuguinea aber ziehen beispielsweise Gelb- und Rottöne vor. Um ein positives Rot kommt man jedenfalls nirgendwo herum. In China etwa steht es für Glück und Freude, hat aber im 20. Jahrhundert nicht nur hier auch einen politischen Anstrich bekommen. Trotzdem Vorsicht: Der Rote Platz in Moskau ist außen vor und eigentlich nur schön, denn bei seiner Entstehung hatte



## Auffallen um jeden Preis?

Nein, die Firma Glomb nutzt krachendes Pink auch als Abschreckung gegen Langfinger.





## HINGUCKER

die russische Sprache lediglich ein Wort für die beiden Bedeutungen „rot“ und „schön“. Das Gleiche gilt auch für die Hausfarben der Speditionen, die das Farbleid ihrer Flotte so gut wie nie als politisches Statement sehen.

Unsere kunterbunte Welt jenseits der Natur ist eine Erfindung der Neuzeit. Leuchtende Farben waren früher teuer und Kirche und Königen vorbehalten. So wurde das hochherrschaftliche Purpurrot aus im Mittelmeer lebenden Schnecken gewonnen – 10.000 Tiere für ein Gramm. Und aus kostbarem Lapislazuli wurde Blau hergestellt. Das änderte sich grundlegend mit dem Aufschwung der chemischen Industrie. Heute lässt sich bei Fahrzeuglacken jeder beliebige Farbton herstellen, den das menschliche Auge wahrnehmen kann. In den Anfängen des Automobilbaus wurden noch Ölfarben mit dem Pinsel aufgetragen, farblich orientierte man sich an Pferdekutschen. Schwarz, Dunkelbraun oder Dunkelgrün lagen im Trend, helle Töne waren schwierig herzustellen und kaum erschwinglich. Die Entwicklung von Kunstharzlacken sorgte hier für einen immensen Fortschritt, und seit den 1950er-Jahren wurden die Fahrzeuge in den Farben Elfenbein, Himmelblau oder Geranienrot immer heller und bunter.

Farben verändern sich nicht nur mit Einfall und Intensität des Lichts, sie folgen auch der Mode. Als nach den unkonventionellen 1970er-Jahren die nächsten Jahrzehnte im Pkw-Bereich Strenge und dunkle Lacke auf die Straßen brachten, hatten viele Transportunternehmen für sich schon längst den richtigen Ton getroffen – und behielten ihn. Der Fuhrpark ist schließlich eine Konstante im Unternehmen, die selbst eine Botschaft transportiert. Sie lautet vielfach: Solidität.



„Unsere Lkw haben die Farbe, die der Vater 1945 ausgesucht hat“, sagt Manfred Welz, Gesellschafter der Firma Welz aus Bruchsal. „Das gewährleistet einen hohen Wiedererkennungswert und ist unser Markenzeichen“, hebt er hervor. Ganz ähnlich sieht das Georg Wuttke: „Das in den 70er-Jahren von der Firma Henschel übernommene Grün und Rot strahlt die Beständigkeit aus, die wir verkörpern wollen“, betont er. Lediglich ein Touch Elfenbein sei hinzugekommen, jetzt sei die markante Farbgebung selbst Teil der Unternehmensidentität. Es

geht aber auch anders. Beim Glomb Container Dienst in Bremerhaven war man ständig auf der Suche nach den abgestellten Lkw. Sichtbarer sollten sie sein, und das wurde mit einer Lackierung in Magenta erreicht. Das fällt nicht nur auf, sondern schreckt zugleich auch Diebe ab.

Mit Rot allein hätten die Norddeutschen das nicht geschafft. ■



Psychologe Christoph Witzel erforscht im Labor der Gießener Universität die Wirkung der Farben auf den Menschen.







**Wuttke-Trans verbindet sein Grün mit Zuverlässigkeit und Durchsetzungsvermögen.**

Und sie sind nicht das einzige Transportunternehmen, das so denkt: Grün wird immer beliebter.



**Mit Blautönen will das Bruchsaler Traditionsunternehmen Welz Kompetenz und Vertrauenswürdigkeit symbolisieren.**





# KMAX GEN-2. Herausragende Laufleistung mit exzellentem Traktionsvermögen.

*Willkommen bei der nächsten Generation.*



Im Ihrem Geschäft dreht sich alles um Effizienz. Darum brauchen Sie einen robusten Reifen mit einer hervorragenden Laufleistung in allen Bereichen des Regionalverkehrs. Genau das bietet die KMAX-Reihe von Goodyear. Und weil wir nicht aufhören, innovativ zu sein, haben wir den neuen **KMAX GEN-2** entwickelt – die Reifenserie mit verbesserter Traktion auf allen Straßen, bei allen Wetterbedingungen, über das ganze Reifenleben hinweg. Entdecken Sie, wie innovativ die KMAX GEN-2 Reihe ist, unter [truck.goodyear.eu](http://truck.goodyear.eu)

**GOODYEAR**



# MEHR KOMFORT UND SICHERHEIT DANK ACC

Von: Bert Roozendaal

**Mehr als 250.000 DAF-Fahrer wissen bereits, dass der adaptive Tempomat (ACC) das Leben einfacher und sicherer macht, da er seit 2015 standardmäßig bei fast allen DAF-Modellen in Europa verbaut ist.**

**B**ei den meisten anderen Lkw-Marken funktioniert das System nur in Kombination mit einem Retarder. „Bei DAF funktioniert der ACC jedoch sehr gut in Kombination mit der Auspuffbremse, unserer MX-Motorbremse und den Radbremsen“, so der testende Projektleiter Raoul Wijnands. Einer der Gründe dafür ist die DAF-MX-Motorbremse. „Die MX ist eine der leistungsstärksten Motorbremsen auf dem Markt und bietet optimale Leistung in einem großen Drehzahlbereich. Das ist in Kombination mit dem ACC ein großer Vorteil, da nicht jedem Fahrer ein Retarder zur Verfügung steht. Unser Ziel ist es, möglichst vielen Fahrern die bestmögliche Sicherheit und mehr als nur maximalen Komfort zu bieten. Bei ordnungsgemäßer Verwendung ist der ACC ein sehr effektiver Sicherheitsmechanismus. Er kann Gefahren verhindern, die häufig beim Einsatz des AEBS auftreten.“

Seit 2015 ist es gesetzlich vorgeschrieben, dass fast jeder neue Lkw mit einem automatischen Notbremsssystem (AEBS) ausgestattet ist. Das Radar des Lkw scannt die Straße kontinuierlich auf gefährliche Situationen. Wenn der Fahrer nicht rechtzeitig eingreift oder hart genug bremst,

**„EINE VIERTEL-MILLION DAF TRUCKS MIT ACC“**





**„ACC bietet sowohl Komfort als auch zusätzliche Sicherheit.“**

Raoul Wijndans, Testing Manager DAF Trucks Deutschland

übernimmt das AEBS. „Das Notbremssystem übt immer die maximale Bremskraft aus, die auf den Rädern möglich ist“, erklärt Wijndans. „Doch ob der Lkw dadurch rechtzeitig zum Stillstand kommt oder nicht, hängt stark von externen Faktoren wie dem Zustand der Straße ab. Natürlich können Sie auf rutschigen oder schlechten Fahrbahnen nicht so effektiv bremsen wie auf einer neu angelegten Asphaltstrecke. Am besten sorgen Sie also dafür, dass das AEBS gar nicht erst eingreifen muss.“

Und genau hier kann der ACC dem Fahrer eine große Hilfe sein. „Ursprünglich wurde der adaptive Tempomat (ACC) eingeführt, um den Fahrerkomfort zu erhöhen und als Nebeneffekt die Sicherheit zu steigern. Das war im Grunde die nächste Stufe des normalen Tempomaten, bei dem der Fahrer noch bremsen musste, wenn er sich einem anderen Fahrzeug näherte. Jetzt erledigt der ACC diese Aufgabe für Sie. Und nicht nur das: Unser ACC ist so gut, dass man ihn getrost als Sicherheitssystem bezeichnen kann. Heute sind über eine Viertelmillion unserer Lkw mit einem ACC ausgestattet.“

Mit dem ACC kann der Fahrer einen festen Abstand von 30 bis 80 Metern zwischen seinem und dem vorausfahrenden Fahrzeug einstellen. „Der Lkw fährt dann nicht nur mit dem Tempomaten, sondern überwacht auch aktiv den Abstand zwischen dem eigenen Fahrzeug und dem nächsten. Wenn das vorausfahrende Fahrzeug langsamer wird, passt der ACC den Abstand entsprechend an. Wenn das vorausfahrende Fahrzeug beschleunigt, vergrößert sich der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen, doch wenn es plötzlich abbremst, reagiert der ACC sofort, indem er zunächst das Gaspedal freigibt und dann die Auspuffbremse aktiviert. Reicht das nicht aus, aktiviert der ACC die MX Engine Brake und bei Bedarf die Radbremsen. Das geschieht bei einer Verzögerung von bis zu  $2 \text{ m/s}^2$ , was eine beachtliche Rate darstellt. Erst wenn das

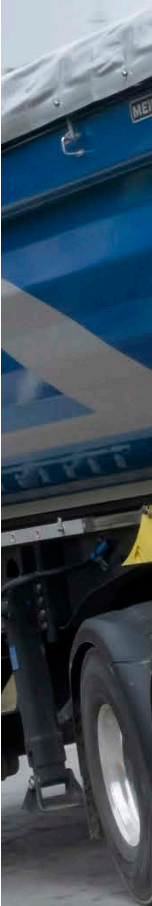


unzureichend erscheint und der Fahrer nicht rechtzeitig eingreift, übernimmt das AEBS. Es deaktiviert den ACC und bringt das Fahrzeug bei Bedarf zum Stillstand. Auf diese Weise ergänzt der ACC das AEBS perfekt, da in den meisten Fällen die Aktivierung des AEBS nicht notwendig ist. Dadurch wird das Unfallrisiko noch weiter reduziert.“

Trotzdem herrscht immer noch große Verwirrung in Bezug auf den ACC. Viele Fahrer denken, dass sie ihn verwenden müssen, weil sie im Falle eines Unfalls sonst Probleme mit dem Gesetz oder der Versicherung bekommen könnten. Doch das ist nicht der Fall – die Verwendung des ACC ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Im Hinblick auf das AEBS ist die Situation jedoch nicht so klar. In Deutschland gab es mindestens einen Fall, bei dem ein Richter die Schuld an einem tödlichen Unfall dem Fahrer zusprach, nachdem sich herausstellte, dass dieser das AEBS des Lkws absichtlich deaktiviert hatte.

Fahrer sind sich bewusst, dass der Lkw oft automatisch die Bremsen betätigt, wenn ein vorausfahrendes Auto die Spur wechselt, auch wenn keine offensichtliche Gefahr besteht. Letztendlich ist es jedoch der Fahrer, der für den Lkw verantwortlich ist und immer auf Gefahren achten muss, auch wenn ein ACC verbaut ist. Der Fahrer hat immer die Möglichkeit, leicht auf das Gaspedal zu treten, um den ACC zu deaktivieren.

Der ACC leistet einen wichtigen Beitrag zum Komfort und zur Sicherheit des Fahrers, was erklärt, warum DAF das System bei den meisten XF-, CF- und LF-Modellen in Europa serienmäßig verbaut. ■







Mehr als

**250.000**

DAF-Fahrer wissen bereits, dass der ACC  
ihr Leben einfacher und sicherer macht.



# 5.259 KILOMETER ABENTEUER

**„Bleibt es hier intakt,  
bleibt es überall intakt.“**

In vielerlei Hinsicht ist Brasilien ein Land der Extreme: Mit einer Fläche von 8,5 Millionen Quadratkilometern und einer Bevölkerung von 208 Millionen Menschen ist es das fünftgrößte Land der Welt. Das Klima variiert von angenehm warm bis sehr heiß und feucht. Laut Google Maps dauert es 71 Stunden, um von Boa Vista im Norden des Landes nach Porto Alegre im Süden zu fahren, eine Entfernung von 5.259 Kilometern. Das ist fast so weit wie die Fahrt von Tromsø im Norden Norwegens nach Gibraltar im Süden Spaniens – mit einem großen Unterschied: Der europäische Fahrer braucht „nur“ 55 Stunden (und nicht 71), um diese Entfernung zurückzulegen, vor allem aufgrund der ausgezeichneten Infrastruktur und der fast perfekt Straßen. Brasilien hat hier noch einen weiten Weg vor sich: Derzeit sind nur 5,5 Prozent des 1,7 Millionen Kilometer umfassenden Straßennetzes des Landes gepflastert. Mit anderen Worten: Der Straßentransport ist in Brasilien immer noch ein Abenteuer.

Im Jahr 2012 beschloss PACCAR, der Mutterkonzern von DAF, es sei an der Zeit, sich auf dieses Abenteuer einzulassen und begann mit dem Bau einer Fabrik in der südlichen Stadt Ponta Grossa, wo zwei Jahre später der erste DAF XF105 vom Band rollte. Heute produziert das Werk auch CF- und LF-Modelle sowie PACCAR-Motoren.

## DAF BELIEBTESTE LKW-MARKE BRASILIENS

Um sich einen Platz auf dem extrem umkämpften brasilianischen Markt zu sichern (wo alle europäischen Lkw-Hersteller vertreten sind), ist viel Durchhaltevermögen erforderlich. Aber DAF ist in Brasilien angekommen und bleibt auch da. DAF-Partner investieren stark in das Händlernetzwerk und DAF wurde bereits drei Jahre in Folge zur beliebtesten Lkw-Marke in Brasilien gewählt.

## HÄRTETEST IN BRASILIEN

Es gibt einige wichtige Unterschiede zwischen einem DAF, der im brasilianischen Werk hergestellt wurde, und einem „europäischen“ DAF. Das ist nur logisch angesichts der oben beschriebenen Straßenbedingungen und der Tatsache, dass das maximal zulässige Gesamtgewicht für Lkw in Brasilien ganze 91 Tonnen beträgt. Ein brasilianischer DAF hat daher ein schwereres Fahrgestell, eine schwerere Aufhängung und schwerere Achsen. Brasilien setzt für DAF den Maßstab bei der Entwicklung robuster Fahrzeuge. Daher überrascht es nicht, dass der Ausspruch „Bleibt das Fahrzeug in Brasilien intakt, bleibt es überall intakt“ in der Produktentwicklungsabteilung von DAF weit verbreitet ist.





Daniel Begnini,  
Geschäftsführer Transportes Begnini



## VORBEUGENDE WARTUNG

Jemand, der sich bestens auskennt, ist Daniel Begnini, Geschäftsführer von „Transportes Begnini“ und stolzer Besitzer des ersten XF105, der in Brasilien verkauft wurde. Fünf Jahre später hat der Lkw eine Million Kilometer zurückgelegt, sieht aber immer noch nagelneu aus. „In all diesen Jahren gab es nicht einen einzigen Tag ungeplanter Ausfallzeit“, so der zufriedene Besitzer, der mittlerweile mehr als 30 DAF unter seinen 90 Lkw hat. „Wir mussten nur die empfohlene vorbeugende Wartung durchführen und gelegentlich verschlissene Teile austauschen. Und in der Garantiezeit haben wir nur Originalersatzteile verwendet. Danach haben wir auf die universellen Ersatzteile des TRP Programms von PACCAR umgestellt, die in puncto Qualität ebenso gut sind.“ Begnini's Lkw transportieren eine Vielzahl von Waren in ganz Brasilien: von Schüttgut wie Viehfutter bis hin zu Kühen und Stahl. „Wie auch für meine Kollegen im Straßentransport stellen die schlechten Straßen, steilen Anstiege und extremen Bedingungen die größten alltäglichen Herausforderungen dar“, so Begnini. „Unsere Entscheidung für DAF im Jahr 2014 hat sich als klug erwiesen. Die Marke ist zu einem festen Bestandteil unserer Flotte geworden und wird es auch in Zukunft bleiben.“ ■



## SCHWER, SCHWERER, FTT

Zuckerrohr ist eines der wichtigsten landwirtschaftlichen Produkte Brasiliens, und die jährliche Zuckerrohrernte liegt bei rund 600 Millionen Tonnen – eine unglaubliche Menge. Selbst mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 91 Tonnen, was doppelt so viel ist wie in Europa, müssen Lkw jährlich 8 Millionen Rundfahrten absolvieren, um das gesamte Zuckerrohr von A nach B zu transportieren. Ein weiterer großer Wirtschaftssektor in Brasilien ist die Holzindustrie. Brasilien hat 7 Millionen Hektar an Baumplantagen, und der Transport erfolgt hauptsächlich auf schlechten und unbefestigten Straßen. Die Lkw müssen sich buchstäblich durch den Wald kämpfen,

um ihre Holzladungen abzuholen – eine der anspruchsvollsten Lkw-Anwendungen überhaupt. Um diesen extremen Marktsegmenten gerecht zu werden, hat DAF einen Spezial-Lkw mit einem dreiachsigen, verstärkten Fahrgestell („FTT“ in der DAF-Sprache) und einer verstärkten Aufhängung entwickelt. Damit bringt es dieser Lkw auf ein zulässiges Gesamtgewicht für Geländefahrten von 125 Tonnen. Zum Vergleich: In Europa beträgt das Standardgewicht 44 Tonnen. Die Fahrzeuge sind entweder mit einem CF- oder XF-Fahrerhaus erhältlich.







## UNTERWEGS MIT PETER JACOBS, DAF DRIVER CHALLENGE CHAMPION 2019

**Peter Jacobs (32) war schon in jungen Jahren von Lkw und DAF begeistert. „Mein Vater hat immer noch einen 38 Jahre alten Kran, der auf einem Lkw mit DAF-Motor montiert ist“, so der Gewinner der ersten DAF Driver Challenge 2019. „Als Fünfjähriger war ich davon völlig fasziniert“. Seine Liebe zu DAF ist offensichtlich tief verwurzelt, denn Peter hat noch nie an einem ähnlichen Wettbewerb für andere Lkw teilgenommen und hat dies auch nicht vor.**

Dieses Jahr gewann der Belgier Peter Jacobs beim internationalen Finale auf der Goodyear-Teststrecke in Luxemburg und wurde DAF Driver Challenge Champion 2019. Er setzte sich gegen 18 nationale Finalisten aus ganz Europa durch und holte den prestigeträchtigen Titel. DAFs bester europäischer Fahrer arbeitet für Alders Transport in Pelt, Belgien, wo er einen DAF XF 450 FTG in Kombination mit einem Faymonville-Innenlader fährt. Eine Woche nachdem er den Titel gewonnen hatte, ist DAF in Action mit ihm ins Fahrerhaus gestiegen und hat ihn begleitet.

Peter war bereits seit drei Stunden unterwegs und hatte an diesem Montagmorgen eine Fahrt absolviert, als ich um 8 Uhr an Bord seines Lkws kletterte. Um 5 Uhr ging er in seinem Heimatort Oudsbergen, Limburg, aus dem Haus und fuhr nach Haren, in der Nähe von Brüssel, wohin er Betonplatten lieferte. Auf dem Rückweg hielt er bei Prefaco in Neeroeteren, um den leeren Anhänger abzuliefern. Dann ging es weiter nach Altaan in Dilsen-Stokkem, um die nächste Ladung für Haren abzuholen.

### BEEINDRUCKENDER DPA-SCORE

Hinter dem Lenkrad strahlt Peter eine Ruhe aus, die auch von seinem „DPA-Score“, der Anzeige auf dem Armaturenbrett des XF, die die

Leistung des Fahrers überwacht, bestätigt wird. Dort wird heute ein Score von 91 % und ein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch von 29,1 Litern angezeigt, was bei einer Kombination mit sechs Achsen mit einem Gewicht von 19 Tonnen ohne Last sehr effizient ist. „Die Standardverbrauchsrate für diese Kombination beträgt 32 Liter“, so Peter. „Normalerweise fahre ich mit ca. 85 bis 86 km/h, um Kraftstoff zu sparen, mit Ausnahme der Bereiche auf der Autobahn, auf denen Lkw nicht überholen dürfen. In diesem Fall fahre ich etwas schneller, um zu vermeiden, dass ich den Verkehr hinter mir aufhalte. Ich nutze gerne die Tempomatfunktion von DAF.“

Die Zahlen sprechen für sich. Die Fahrt mit Peter war ein gutes Beispiel für seine Kompetenz, und man merkt schnell, dass er alles unter Kontrolle hat. Er lässt den Lkw langsam ausrollen, wenn er sieht, dass die Ampel auf Rot steht oder ein Kreisverkehr in der Entfernung zu sehen ist. Kurz gesagt gehört er zu der Art von Fahrern, von denen jedes Transportunternehmen träumt. Peter fährt gern auf den relativ ruhigen Straßen der belgischen Provinz Limburg, aber er scheut auch nicht die Herausforderung, in das Zentrum einer geschäftigen Stadt wie Brüssel zu fahren.

Der DAF Driver Challenge Champion 2019 ist stolz auf seinen Lkw. Die Tanks und Felgen sind blitzblank und werden von Peter bei jedem Halt mit einem Tuch geputzt. Seine Liebe zu DAF entstand in jungen Jahren und hat seitdem nie nachgelassen. „Ich bin auch andere Lkw gefahren“, sagt er. „Doch für mich gibt es nichts Besseres als einen DAF. Ein großartiger Lkw, der alles hat, was ein Fahrer braucht. Das Fahrerhaus ist geräumig und bietet viel Stauraum. Das Einzige, was ich in meinem Lkw vermisste, ist ein zweites Bett, auf dem ich beispielsweise eine nasse Jacke ausbreiten könnte, aber unser Unternehmen hat sich bewusst für Lkw mit einem Bett entschieden, um das Gewicht zu senken.“

### EXZELLENT FÄHRZEUGKENNTNISSE

Peter blickt mit großer Zufriedenheit auf die DAF Driver Challenge zurück, sowohl auf den belgischen Wettbewerb als auch auf das internationale Finale. Der Gewinn sei ein zusätzlicher Bonus, freut er sich, und etwas, das er nicht erwartet hatte. „Es gab viele sehr schwierige Manöver mit allen Arten von Fahrzeugen, wie z. B. mit einem Doppelanhänger, einer 6x4-Sattelzugmaschine mit einem 2-Achs-Kipper und einem DAF FAW 8x4. Das sind Fahrzeuge, die ich normalerweise nicht fahre.“ Was ist also das Geheimnis eines guten Fahrers? „Sie müssen sich für Ihre Arbeit engagieren und genau wissen, was sie erfordert“, so Peter. „Sie müssen Ihr Fahrzeug in- und auswendig kennen und andere Verkehrsteilnehmer auf der Straße berücksichtigen. Ich bin immer schon gern gefahren. Man könnte sogar sagen, dass ich meine Leidenschaft und mein Hobby zu meinem Beruf gemacht habe.“ ■



Bei Altaan in Dilsen-Stokkem (NL) holt Peter eine Ladung Betonplatten ab.



Die Tanks und Felgen sind blitzblank und werden von Peter bei jedem Halt mit einem Tuch geputzt.



Peter erhält in Luxemburg den ersten Preis von Harry Wolters, Präsident von DAF Trucks N.V.



# DEN GÄSTEN SOLLTE ES NIEMALS AN ETWAS FEHLEN. NIE!

Von: Bert Roozendaal











**„DEN GÄSTEN SOLLTE ES NIEMALS AN ETWAS FEHLEN. NIE!“**

Chefkoch Ashley Duff (mitte) und der zweite Koch Ding (rechts)

**Haben Sie sich schon einmal gefragt, wie viele Lebensmittel ein großes Kreuzfahrtschiff täglich benötigt? Wir haben einen Blick hinter die Kulissen geworfen und uns bei der Nieuw Statendam, einem Flaggschiff der Holland America Line (HAL), angesehen, wie perfekt die Logistik-Zahnräder ineinander greifen.**

**7**:45 Uhr an einem Sonntagmorgen am Passagierterminal im Hafen von Amsterdam. Der Ausblick auf die beeindruckende Skyline von Amsterdam Noord wurde heute Morgen durch eine hohe Wand aus massivem Stahl ersetzt. Die Nieuw Statendam, eines der modernsten Kreuzfahrtschiffe der „Pinnacle“-Klasse von HAL, hat im Hafen angelegt. Das majestätische Schiff mit einer Länge von 297 Metern und einer Höhe von 12 Stockwerken dominiert die Wasserfläche des Hafenbeckens. Die Passagiere genießen ihr Frühstück in einem der riesigen Restaurants auf

Deck 9. Die internationalen Gäste bedienen sich an den zahlreichen verschiedenen Buffets, wo sie hausgemachte kulinarische Köstlichkeiten auswählen oder direkt beim Personal bestellen können. Für einige ist dies der letzte Tag ihrer Kreuzfahrt, und sie werden das Schiff in Kürze verlassen. Andere freuen sich noch auf einen Besichtigungstag in Amsterdam und einige weitere Tage an Bord.

Am Nachmittag wird außerdem ein Schwung neuer Passagiere erwartet.

Alle diese Globetrotter haben eines gemeinsam: Sie erwarten Speisen, die noch besser sind als in einem Fünf-Sterne-Restaurant. Und sie werden nicht enttäuscht. In der zentralen Bordküche, tief im Inneren des Schiffes, geben Chefkoch Ashley Duff und der zweite Koch Ding ihrer Crew Anweisungen. Sie wissen nicht nur, wie viele Gäste sie vor der nächsten planmäßigen Aufstockung versorgen müssen, sondern kennen auch die individuellen Ernährungsanforderungen ihrer Gäste, wobei einige dieser Anforderungen religiös bedingt sind. Theoretisch müssen sie 2.650 verschiedene Speisepläne umsetzen können. Dabei ist nicht einmal die Crew mitgezählt – weitere 1.036 Mägen, die zu füllen sind. Sie arbeiten eng mit Iulian Grumeza, dem Food and Beverage Director, zusammen, um genau zu bestimmen, was sie für die Zubereitung der exquisiten Speisen benötigen, die von ihnen erwartet werden. Grumeza überwacht auch die Getränkevorräte, die bis zum Anlegen im nächsten Hafen an Bord sein müssen.

„Alle Lebensmittel werden frisch geliefert. Wir bewahren sehr wenig Tiefkühlkost auf, und das auch nur für Notfälle“, erklärt der Chefkoch nicht ganz ohne Stolz. „Dieses Schiff ist ein schwimmendes Hotel, wo aus Lebensmitteln exklusive Gerichte gezaubert werden. Die Mahlzeiten gehören zu den wichtigsten Bestandteilen der gesamten Kreuzfahrt. Den Gästen sollte es niemals an etwas fehlen. Nie! Ding und ich kochen gemeinsam mit einem Team aus 145 Köchen rund um die Uhr, da wir an Bord auch Zimmerservice bieten.“ Die Nieuw Statendam hat natürlich mehrere Bordküchen. Eine der Küchen ist ausschließlich für Gemüse, eine für die Zubereitung von

**DIESES SCHIFF IST EIN SCHWIMMENDES HOTEL, WO AUS LEBENSMITTELN KUNSTVOLLE GERICHTE GEZAUBERT WERDEN.**





Fleisch und eine für Fischgerichte vorgesehen. Das Schiff hat sogar eine eigene Bäckerei, in der frisches Brot sowie Croissants hergestellt werden – ein sehr arbeitsintensiver Vorgang.

Draußen auf dem Kai türmen sich Reihen von Paletten und Behältern mit zahlreichen Vorräten. Das Sicherheitspersonal überprüft alles auf Sprengstoff und Drogen. Und noch mehr Ware wartet darauf, von den Lkw abgeladen zu werden. Die Regeln sind dabei einfach: Wenn ein Schiff im Hafen ankommt, wird erwartet, dass alle Waren schon bereit stehen. Wie lange ein Lkw-Fahrer bis zum Entladen warten muss, hängt von der Fracht und der speziellen Laderampe des Schiffes ab. Das alles liegt in der Verantwortung des Loading Master, der wiederum Pieter van Anel, dem Provision Master des Schiffes, untersteht. Was seine Arbeit zusätzlich erschwert: Ein Teil der Fracht ist in Kilogramm und Litern, ein anderer wiederum in Unzen und Pints gekennzeichnet. Man würde außerdem erwarten, dass die Fracht im Schiff festgezurt wird. Pieter steht mitten zwischen den hin- und herflitzenden Paletten-Lkw und erklärt, warum das indes nicht der Fall ist: „Das Schiff ist so groß, dass es auf See sehr ruhig im Wasser liegt. Und wir umfahren schlechtes Wetter immer. Schließlich macht es keinen Spaß, sich mit 2.500 Seelen an Bord durch einen Sturm zu kämpfen!“

Gabelstapler fahren immer wieder durch die großen Türen des Schiffes, die zum Kai hin offen stehen. Insgesamt sind 12 Lkw und 5 Container mit Vorräten erforderlich, damit das Schiff 14 Tage lang auskommt. Jeden Tag konsumieren die Gäste bis zu 8.000 Eier, 900 kg Fleisch und 400 kg Fisch und Meeresfrüchte. Tausende Kilo Orangen, Birnen, exotische Früchte und Bananen warten noch auf dem Kai auf ihre Verladung.

**„SCHLISSLICH MACHT ES KEINEN SPASS, SICH MIT 2.500 SEELEN AN BORD DURCH EINEN STURM ZU KÄMPFEN!“**

Audrey de Vette,  
Direktorin bei H.Z. Logistics



#### ÜBER H.Z. LOGISTICS

H.Z. Logistics ist ein Logistikunternehmen, das umfangreiche internationale und intermodale Straßentransportdienste in zahlreichen Ländern anbietet. H.Z. verfügt auch über eine eigene Einheit für Spezialtransporte und spielt eine führende Rolle bei der Belieferung von Schiffen.

**350  
Lkw**

hauptsächlich DAF

**455  
Anhänger**

**900  
Mitarbeiter**

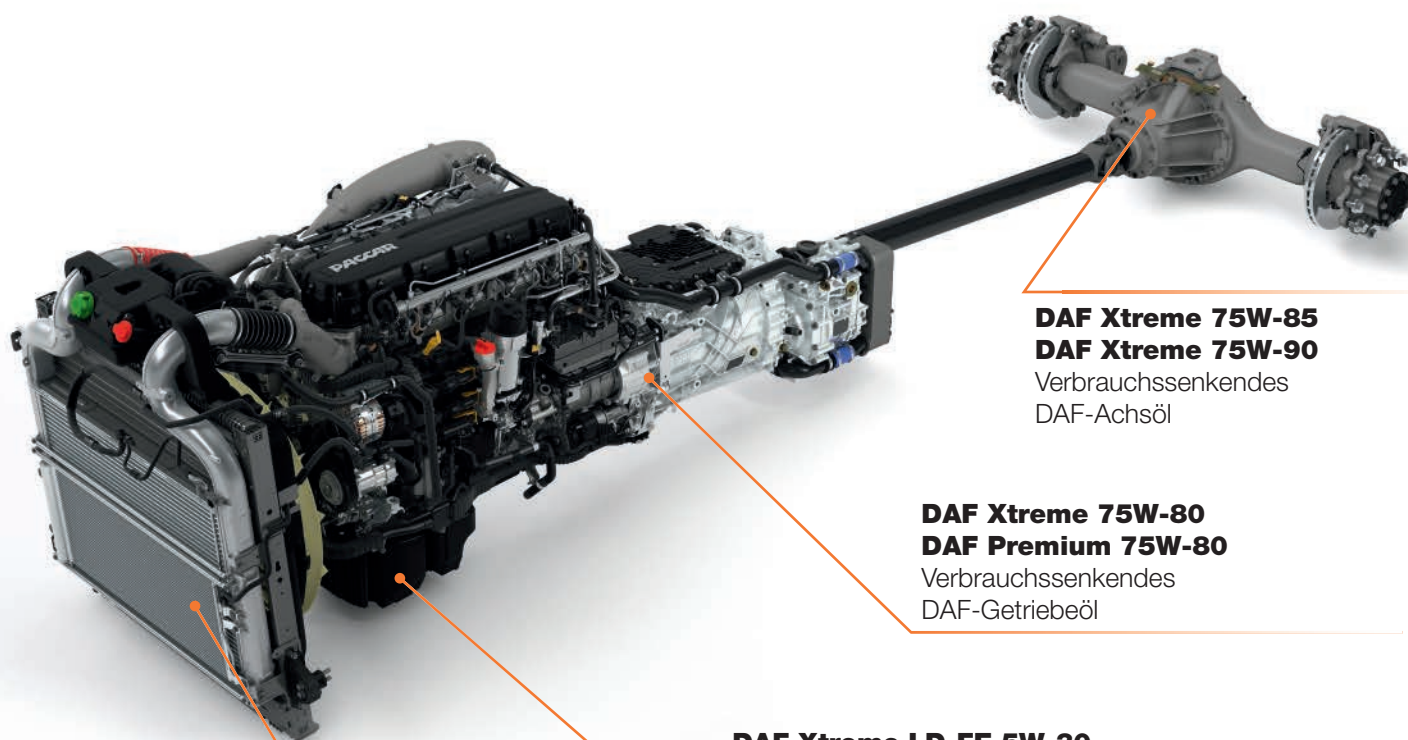
**Hauptsitz in den  
Niederlanden**

Vier Standorte in Europa: England,  
Rumänien, Polen und Österreich



# DAF-Motorenöle: Xtreme effizient!

Die Premium- und Xtreme-Öle wurden alle von Chevron Lubricants, einem der größten Hersteller von qualitativ hochwertigen Ölen der Welt, für DAF Trucks ausgelegt, entwickelt und getestet. Sie sparen dem Unternehmer wie dem Fahrer durch die Sicherstellung von optimalem Schutz und Leistung für alle beweglichen Teile des Antriebsstrangs Zeit und Geld. Dies sorgt für geringeren Kraftstoffverbrauch, niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen und verlängerte Ölwechselintervalle auf bis zu 200.000 km.



**DAF Xtreme 75W-85**  
**DAF Xtreme 75W-90**  
Verbrauchssenkendes  
DAF-Achsöl

**DAF Xtreme 75W-80**  
**DAF Premium 75W-80**  
Verbrauchssenkendes  
DAF-Getriebeöl

**DAF Xtreme LD-FE 5W-30**  
**DAF Xtreme LD-FE 10W-30**  
**DAF Xtreme FE 10W-30**  
Verbrauchssenkende DAF-Motoröle

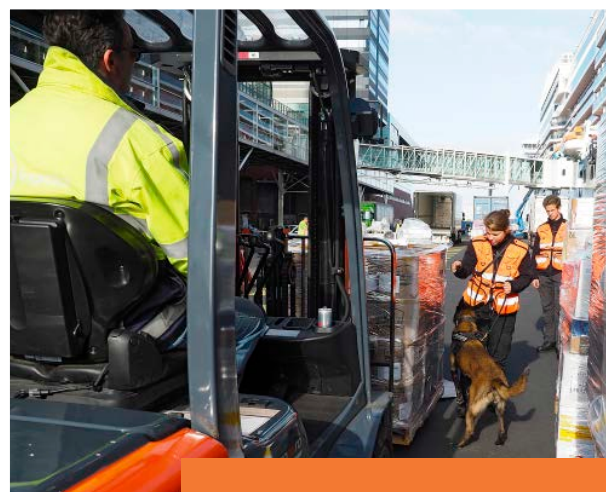
**DAF Xtreme Longlife Coolant**  
Langlebiges Kühlmittel





„Was Sie hier sehen, ist das Ende einer gigantischen Logistikkette“, erklärt Audrey de Vette, die zusammen mit ihrem Bruder Eigentümerin und Direktorin des niederländischen Transportunternehmens H.Z. Logistics in De Lier ist. Das Unternehmen kümmert sich auf europäischer Seite um alle Transportanforderungen für HAL. „Das ist niederländische Logistik in ihrer besten Form und etwas, auf das man sehr stolz sein kann: ein niederländisches Transportunternehmen, das sich um alle Bedürfnisse einer niederländischen Reederei kümmert. Und das mit niederländischen Lkw, denn der Großteil unserer Flotte besteht aus DAF-Lkw.“ H.Z. sorgt dafür, dass alles, was ein HAL-Kreuzfahrtschiff in puncto Lebensmittel und Hotelausstattung benötigt, auf dem Kai bereit steht, wenn das Schiff anlegt. „Es ist viel komplizierter, als beispielsweise einen Supermarkt zu beliefern. Es ist anspruchsvoll und vielfältig, und es gibt keinen Platz für Fehler“, so Audrey. „Es geht vor allem darum, genau zu wissen, was HAL an Vorräten benötigt. Wir müssen sicherstellen, dass die Waren genau zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Hafen geliefert werden. Die Abwicklung umfasst eine Vielzahl von Zolldokumenten und die Versiegelung von Lkw, sodass es eine Menge Papierkram gibt.“ Die meisten Waren stammen aus Europa. „Aber wir kümmern uns auch um Vorräte aus den USA“, erklärt Audrey. „Diese Waren kommen in Containern an, die wir dann abholen und zustellen müssen.“ H.Z. arbeitet zu diesem Zweck mit dem Logistikunternehmen Frigo in Breda zusammen. „Die Lieferanten senden den Großteil ihrer Waren an Frigo, wo sie zu Ladungen zusammengefasst werden, die wir für den Transport abholen können. Dabei lastet die Verantwortung für die Waren auf unseren Schultern, da wir sicherstellen müssen, dass jeder Lieferant genau das liefert, was bestellt wurde. Einige Waren kommen aus Hamburg und Italien, und die holen wir selbst ab.“

Für H.Z. ist das Saisonarbeit von März bis Oktober. Danach geht es für die Kreuzfahrtschiffe in sonnigere Gefilde. Das macht die Arbeit jedoch nicht weniger hektisch. „Wir wissen beispielsweise nie genau, wie viel Ladekapazität wir reservieren müssen. Wir wissen eigentlich nur, an welche Häfen wir wann liefern müssen. Zu diesen Häfen gehören Amsterdam, Rotterdam, Southampton und Civitavecchia in der Nähe von Rom. HAL gibt uns zwar eine Schätzung der Kapazitäten, die sie wahrscheinlich für die Saison benötigen, aber die tatsächlichen Mengen hängen letztendlich von der Belegungsrate des Schiffes und der Art der Gäste an Bord ab. Das ändert sich von Woche zu Woche, was uns wirklich in Atem hält. Denn wie Küchenchef Duff immer so schön sagt: „Den Gästen sollte es niemals an etwas fehlen. Nie!“ ■



**JEDE PALETTE WIRD  
AUF SPRENGSTOFF UND  
DROGEN ÜBERPRÜFT**





# BERTSCHI: MASSGESCHNEIDERTE LOGISTIK



**„ZUVERLÄSSIGE LOGISTIK ZU  
GERINGSTMÖGLICHEN KOSTEN.“**

Jan Arnet, Group CEO der Bertschi AG

**„ICH KANN MICH BEI  
DER PLANUNG AUF  
DIE LKW VERLASSEN.“**



Jan-Hendrik Bork,  
Planer bei Bertschi

**„DAF-LKW HABEN  
EIN GERINGES  
FAHRZEUGGEWICHT.“**



Ueli Bruder,  
Leiter der technischen Abteilung

**„ICH LIEBE LKW VON DAF  
UND WÜRD NICHTS  
ANDERES MEHR FAHREN  
WOLLEN.“**



Berthold Winkler,  
Fahrer





**Die in der Schweiz ansässige Bertschi AG ist in der weltweiten Beförderung von chemischen Spezialprodukten auf der Straße, zu Wasser und per Bahn tätig. Leichte und zuverlässige Fahrzeuge sind ein Muss für den Transport von Tankcontainern und Schüttgut. Mit DAF hat Bertschi den perfekten Partner gefunden. Seit vielen Jahren sind die meisten der über 1.100 Fahrzeuge in Bertschis Flotte DAF-Lkw.**

**M**it 1.100 Lkw, 1.400 Anhängern und Container-Fahrgestellen sowie über 35.000 Containern für den intermodalen Transport ist die Bertschi AG ein wichtiger Akteur beim Transport von Tankcontainern und Schüttgut. Jan Arnet, Group CEO der Bertschi AG, erklärt: „Unsere Kunden erwarten eine sichere und zuverlässige Logistik, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist, und das zu möglichst niedrigen Kosten. Dies können wir erreichen, indem wir immer die richtige Transportlösung auswählen. Wir bevorzugen den Schienentransport für größere Entfernungen, wobei wir Lkw für den Transport zu und von den Bahnterminals einsetzen.“

„In unserer Branche ist Liefersicherheit von größter Bedeutung“, so Jan-Hendrik Bork, Planer bei Bertschi, der für den Transport von chemischen Spezialprodukten verantwortlich ist. „Ich habe nur positive Erfahrungen mit DAF gemacht: Wir können uns auf ihre Lkw verlassen. Dieses Maß an Sicherheit ist ein großer Vorteil bei der Planung des Transports.“

Ueli Bruder ist Leiter der Technikabteilung von Bertschi in der Schweizer Gemeinde Dürrenäsch. Er erklärt hierzu: „Ein geringes Fahrzeuggewicht ist Voraussetzung für den Transport von Tankcontainern, da sich alles um die Nutzlast dreht.

Auch die Zuverlässigkeit der Lkw ist von entscheidender Bedeutung. Unsere DAF-Lkw erfüllen diese Bedingungen, und wir haben in DAF einen äußerst zuverlässigen Partner gefunden. Wir bestellen Lkw von DAF gemäß der europäischen ADR-Spezifikation und passen sie dann an das Land an, in dem sie in unseren eigenen Werkstätten eingesetzt werden.“

Ein niedriger Verbrauch bedeutet nicht nur niedrigere Kosten, sondern auch weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen, was genau der Philosophie der Bertschi AG entspricht. Ueli Bruder berichtet: „DAF hat eine Vielzahl innovativer Lösungen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs implementiert, die sich in der Praxis als äußerst vorteilhaft erwiesen haben. Durch die Auswahl der geeignetsten Transportlösung sparen wir ca. 200.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Für den Straßentransport bieten unsere Euro 6-DAF-Lkw enorme Vorteile im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen.“

Die DAF-Lkw sind nicht nur bei der Geschäftsleitung beliebt, sie kommen auch sehr gut bei den Fahrern an. „Der DAF ist sehr komfortabel, insbesondere mit dem luftgefederten Fahrerhaus. Da drin ist es auch schön ruhig. Der Lkw bietet ein sehr angenehmes und ruhiges Fahrgefühl, und ich finde, dass auch das Handling hervorragend ist. Ich liebe diesen DAF CF und würde nichts anderes mehr fahren wollen“, so Fahrer Berthold Winkler. ■





## DAF TRUCKS ERÖFFNET EINEN NEUEN HÄNDLERBETRIEB IN PARIS

DAF Trucks hat eine neue, hochmoderne DAF-Partnerniederlassung nördlich von Paris eröffnet. Der neue Standort von DAF Trucks in Louvres liegt strategisch günstig in der Nähe der führenden Logistikzentren und entlang wichtiger nationaler und internationaler Transportwege: Mit Abstand der größte Teil aller nationalen und internationalen Nord-Süd-Transporte aus Skandinavien und den Benelux-Staaten führt durch diese Region.

„Der neue DAF-Partner DAF Trucks Paris Nord stellt eine wichtige Erweiterung unseres professionellen Händlernetzwerks in Frankreich dar“, so Richard Zink, Mitglied des Board of Management von DAF Trucks und verantwortlich für Marketing und Vertrieb. „Der Standort befindet sich in günstiger Lage nördlich von Paris und bietet hervorragenden Service nicht nur für DAF-Kunden aus der Region Paris, sondern auch für alle Spediteure, die auf ihren internationalen Routen durch die Stadt kommen. Die Eröffnung von DAF Trucks Paris Nord ist für den weiteren Erfolg von DAF in Frankreich von großer Bedeutung.“



## FIRST CHOICE DAF TRUCKS – SO GUT WIE NEU UND MIT VOLLER GARANTIE

Für jeden gebrauchten First Choice DAF Truck, der jünger als vier Jahre ist, gilt standardmäßig eine volle Herstellergarantie – unabhängig vom Kilometerstand.

DAF First Choice ist das Qualitätssiegel, unter dem DAF Fahrzeuge anbietet, die so gut wie neu sind. Diese DAF-Lkw sind jünger als fünf Jahre, weisen eine Laufleistung von maximal 600.000 Kilometern auf, sehen wie neu aus und verfügen außerdem über eine vollständig dokumentierte Wartungshistorie. Darüber hinaus haben diese First Choice Trucks einen mehr als 200-Punkte-Check bestanden, mit denen sichergestellt wurde, dass sie sich in einem technisch einwandfreien Zustand befinden, maximale Zuverlässigkeit und eine optimale Betriebszeit bieten.

DAF First Choice Trucks, die jünger als vier Jahre sind, verfügen jetzt standardmäßig über eine 12-monatige Herstellergarantie, die natürlich auch alle Werksoptionen abdeckt. Für First Choice Trucks zwischen vier und fünf Jahren gilt eine 12-monatige Garantie auf das Antriebssystem.



## „TRUCK OF THE YEAR“ AUSZEICHNUNG FÜR DAF CF UND LF IN TSCHEDIEN

Die Baureihe LF von DAF Trucks wurde in der Tschechischen Republik zum „TOP Light Truck of the Year“ gekürt. Fahrer und Betreiber haben den DAF LF aufgrund seines „markanten Designs, der hervorragenden Sicht und der außergewöhnlich niedrigen Betriebskosten“ als ihren bevorzugten Verteiler-Lkw ausgezeichnet. Außerdem wurde der DAF CF Construction für seine „Robustheit, hohen Nutzlasten und niedrigen Betriebskosten“ als „TOP Construction Truck of the Year“ ausgezeichnet.



Die TOP CZECH TRANSPORT 2019 Awards sind eine Initiative des Magazins TRANSPORT a LOGISTIKA CZ und der drei tschechischen Transportverbände ČESMAD Bohemia, Svaz Spedice a Logistiky ČR und Česká Logistická Asociace. „DAF hat seine Kunden davon überzeugt, die besten Sattelzugmaschinen auf dem Markt zu bauen. Mit der Baureihe LF und dem CF Construction beweist DAF auch in anderen Segmenten seine führende Position“, so Michal Štengl, Chefredakteur des Magazins TRANSPORT a LOGISTIKA und Vorsitzender der Jury.



## DER 100.000. NEUE DAF CF UND XF

DAF Trucks in Eindhoven hat kürzlich die Fertigstellung des 100.000. XF/CF-Lkws der neuen Generation gefeiert. Noch nie zuvor in der Unternehmensgeschichte wurde so schnell eine Reihe von 100.000 erreicht. Das 100.000. Fahrzeug wurde feierlich an die Groep Gheys im belgischen Mol geliefert. „Uns verbindet eine lange Geschichte mit DAF Trucks“, so Mitinhaber Luc Gheys.

„Der erste Lkw, den mein Vater Mitte der sechziger Jahre in Betrieb nahm, war ein DAF-Bus, der zu einem Transporter umgebaut wurde.“



## DER INNOVATIVE DAF CF ELECTRIC GEWINNT DEN GREEN TRUCK AWARD

Der DAF CF Electric wurde mit dem Preis „Green Truck Logistics Solution 2019“ ausgezeichnet. Am Vorabend der Messe transport logistic in München ehrten die führenden Fachzeitschriften VerkehrsRundschau und TRUCKER auch den auf Transporte zwischen den Seehäfen und dem europäischen Hinterland spezialisierten Logistik-Dienstleister Contargo für die Inbetriebnahme der ersten DAF CF Electric in Deutschland. Diese vollelektrischen Feldversuchsfahrzeuge holen und liefern Container am Duisburger Binnenhafen ab. Der „Green Truck Logistics Solution Award“ ist eine prestigeträchtige Auszeichnung für die Bereitstellung vielversprechender Zukunftstechnologien für innovative, nachhaltige Logistik in ganz Europa.



Die beiden vollelektrischen DAF-Lkw der Rhenus-Tochtergesellschaft Contargo sind Teil eines umfangreichen Feldversuchs mehrerer Lkw in Europa und der ersten in Deutschland in Betrieb genommenen CF Electric. Der DAF CF Electric ist eine zu 100 Prozent elektrische 4x2-Sattelzugmaschine für den Betrieb von bis zu 37 Tonnen in städtischen Gebieten, wo Einachsen- oder Zweiachsen-Anhänger die Norm sind. Das Fahrzeugkonzept beruht auf dem DAF CF und verfügt über einen vollelektrischen Antrieb mit der E-Power-Technologie von VDL. Das Herzstück des intelligenten Antriebssystems ist ein 210-kW-Elektromotor, der über einen Lithium-Ionen-Akku mit einer Gesamtkapazität von 170 kWh betrieben wird. Der CF Electric hat eine Reichweite bis zu 100 Kilometern, abhängig vom Gewicht seiner Ladung, sodass er sich für den emissionsfreien Transport mit hohem Volumen in städtischen Gebieten eignet. Die Akkus verfügen über eine 30-Minuten-Schnellladefunktion; ein vollständiger Ladevorgang dauert nur eineinhalb Stunden.



**DAF CF** PURE EXCELLENCE

# Bessere Leistung. Höhere Nutzlast.



Der DAF CF FAD setzt neue Maßstäbe im Hinblick auf exzellente Baufahrzeuge. Verbesserte Antriebsstränge bieten die nötige Kraft für rauhes Terrain. Leichte und multifunktionale Fahrgestellvarianten erhöhen die Nutzlast entscheidend. Gleichzeitig reduziert die überragende Kraftstoffeffizienz die Kosten bei jedem Einsatz. Wie alle Fahrzeuge von DAF, bietet auch der DAF CF FAD hervorragenden Fahrkomfort und einen unkomplizierten Aufbau. Kontaktieren Sie einfach einen DAF-Partner in Ihrer Nähe oder erfahren Sie mehr unter: [www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de)