

AUTUNNO 2020/PRIMAVERA 2021

DAF

IN ACTION



“LA GESTIONE
DEI TRASPORTI
È **CRUCIALE**”

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF



KMAX GEN-2. Excellent kilométrage et traction améliorée*.

Bienvenue dans la nouvelle Génération.



Le succès de votre activité repose sur l'efficacité. Vous avez besoin d'un pneumatique premium offrant un potentiel kilométrique élevé sur toutes les routes en transport régional. C'est l'atout que la gamme KMAX de Goodyear vous apporte. Car nous ne cessons jamais d'innover, nous avons créé le nouveau **KMAX GEN-2** - un pneumatique avec une traction améliorée* sur toute les routes, par toutes conditions météorologiques, durant toute sa durée de vie. Découvrez les innovations de la nouvelle génération KMAX GEN-2 sur truck.goodyear.eu



*Traction améliorée par rapport au prédécesseur du KMAX GEN-2 - basé sur des tests internes

IL TRASPORTO È VITALE

Se c'è una cosa che abbiamo imparato negli ultimi mesi, è che i trasporti sono un settore vitale per la nostra società. Un settore che rifornisce quotidianamente i supermercati e permette agli ospedali di approvvigionarsi di farmaci e attrezzature mediche. Senza i trasporti, tutto si ferma.

Grazie al settore dei trasporti, un'ampia gamma di servizi può continuare a funzionare, e decine, se non centinaia di migliaia di veicoli sono costantemente in movimento per consegnarci tutto quello che ci serve. Questo avviene giorno dopo giorno, e io sono molto orgoglioso del ruolo che noi, in quanto produttori di veicoli, abbiamo svolto, producendo i veicoli più affidabili ed efficienti a disposizione e rispondendo alle esigenze di tutti.

Sappiamo quanto siano importanti l'operatività e i costi di gestione. Per questo forniamo il miglior servizio di ricambi del settore tramite PACCAR Parts; per questo tutti i concessionari DAF offrono l'assistenza stradale migliore e più veloce con DAF ITS; e per questo sottolineiamo con forza l'importanza di avere il giusto piano finanziario e i migliori contratti di riparazione e manutenzione. DAF si occupa dei problemi, così tu puoi concentrarti sulle tue attività. E oggi questo è più che mai fondamentale.

Allo stesso tempo, siamo sempre alla ricerca di soluzioni sostenibili per il futuro. Siamo all'avanguardia per quanto riguarda i veicoli elettrici. Il nostro nuovo CF Electric ha un'autonomia di 200 chilometri e un gruppo batterie più leggero di 700 kg rispetto al modello precedente. Naturalmente, continuiamo a esplorare e a sviluppare nuove tecnologie per garantire un trasporto su strada sempre più pulito e sostenibile. Perché quello dei trasporti è, e continuerà ad essere, un settore vitale.



Harry Wolters
Presidente DAF Trucks N.V.

- 4** C'è molto di più di quello che esce dal tubo di scarico
- 8** Il concessionario DAF è sempre a tua disposizione
- 10** Eco-Combi a HVO
- 14** Autonomia estesa con CF Electric
- 18** Il super Eco-Combi
- 22** La gestione dei trasporti è cruciale
- 24** Veicoli usati DAF: abbiamo quello che cerchi
- 26** 200 DAF per Marathon
- 30** Novità



4

18

14

24

Prof. Lutz Eckstein:

“C'È MOLTO DI PIÙ DI QUELLO CHE ESCE DAL TUBO DI SCARICO”

Parla a bassa voce, ma è schietto nelle sue opinioni e non ha paura di abbattere dei mostri sacri. Con le parole giuste, ovviamente. Secondo il professor Lutz Eckstein, abbiamo ancora molta strada da fare prima che i trasporti, in particolare quelli su strada, possano davvero essere definiti sostenibili. La sua opinione è che per essere sostenibili occorre fare molto più che minimizzare quello che esce dal tubo di scarico. “Dobbiamo adottare un approccio integrato.”



Secondo Eckstein, è necessario adottare un approccio olistico alla questione climatica: dobbiamo guardare all'intero ciclo di vita dei metodi di trasporto.

Prima di entrare nel dettaglio dell'intervista con Lutz Eckstein, direttore dell'Institute for Automotive Engineering all'università di Aquisgrana, diamo un'occhiata ai notevoli traguardi che sono stati raggiunti nel campo delle emissioni dei veicoli.

MENO 95%

Un veicolo moderno con motore diesel Euro 6 emette fino al 95% di ossido di azoto in meno rispetto ai veicoli di 25 o 30 anni fa. Nello stesso arco di tempo, siamo riusciti a ridurre le emissioni di particolato almeno del 97%. In termini di CO₂, negli ultimi 20 anni abbiamo assistito a una riduzione del 20% delle emissioni per veicolo. Questi numeri fanno effetto, ma si riferiscono solo a uno degli aspetti del problema: quali e quante sostanze tossiche e rilevanti per il clima vengono emesse dal tubo di scarico di un veicolo (il cosiddetto processo “da serbatoio a ruota”). Per avere un trasporto davvero sostenibile, è necessario guardare ben oltre i semplici gas di scarico.

IL FILO CONDUTTORE

L'ultima affermazione racchiude il filo conduttore della tesi di Eckstein. “Dobbiamo sviluppare un approccio integrato, in cui i politici, i cittadini, gli scienziati, i media, l'industria e ciascuno di noi facciamo la propria parte”, afferma, e aggiunge due esempi concreti: “Non ha senso allevare mucche in Argentina, usare migliaia di litri d'acqua per produrre un chilo di carne e poi spedirla fin qui in nave senza nessuna pulizia dei gas di scarico. Inoltre, le mucche producono un livello significativo di metano, che per il clima è anche più pericoloso della CO₂. Dobbiamo chiederci cosa ciascuno di noi può fare individualmente per limitare il cambiamento climatico. Un altro esempio è il trasporto via camion dei gamberetti olandesi in Nord Africa, dove vengono pelati per poi essere riportati nei Paesi Bassi. Da lì vengono distribuiti in tutto il mondo e probabilmente finiscono anche sugli scaffali dei supermercati in Marocco. La nostra società sembra ritenere tutto questo assolutamente normale, ma noi, in quanto individui, abbiamo la possibilità di scegliere e dovremmo usare questa libertà in modo responsabile.”

UN APPROCCIO OLISTICO

Secondo Eckstein, è necessario adottare un approccio olistico alla questione climatica: dobbiamo guardare all'intero ciclo di vita dei metodi di trasporto. “A dire il vero, molti anni fa la Commissione europea, i politici e l'industria si chiesero se fosse il caso di focalizzarsi sulla riduzione delle emissioni dei tubi di scarico o di quantificare invece le emissioni usando un'analisi del ciclo di vita (LCA)”, afferma. “All'epoca si decise di adottare la prima opzione, perché era più semplice da mettere in atto. E aveva senso, perché in quel momento il cambiamento climatico non era il principale argomento di discussione. L'attenzione era concentrata più che altro sulla limitazione del consumo di risorse fossili. Oggi tutti parlano di cambiamento climatico, ma il principio regolatore è sempre lo stesso e potrebbe anche causare effetti avversi.”

→ C'È MOLTO DI PIÙ DI QUELLO CHE ESCE DAL TUBO DI SCARICO



L'Univ. Prof. Dr. Ing. Lutz Eckstein è direttore del prestigioso Institute for Automotive Engineering, che fa parte dell'Università di Aquisgrana.

DISCIPLINE DIVERSE

Continua Eckstein: "Spesso gli scienziati non sono bravi a risolvere i problemi interdisciplinari. La scienza è molto strutturata in termini di discipline, e questo può rappresentare un problema. Io sono responsabile di un istituto di ingegneria dell'automobile, quindi non mi sentirete mai parlare di cibo o dell'impronta di CO₂ causata dal cibo. Si tratta di una disciplina completamente diversa. Se vogliamo ottenere un approccio integrato per far fronte al cambiamento climatico, dobbiamo unire le diverse discipline e basare le nostre tesi solamente sui fatti. Questa è la strada da seguire."

I VEICOLI NON SONO CALZINI

Diesel. Elettrico a batteria. Ibrido. Idrogeno. Celle a combustibile. Quale di queste soluzioni rappresenta il futuro della tecnologia del trasporto su strada, in termini di sostenibilità e contenimento del cambiamento climatico? "Non c'è una sola soluzione, dobbiamo accettare il fatto che ogni modalità di trasporto ha requisiti diversi e richiede perciò un diverso tipo di trasmissione", sostiene Eckstein. "La taglia unica

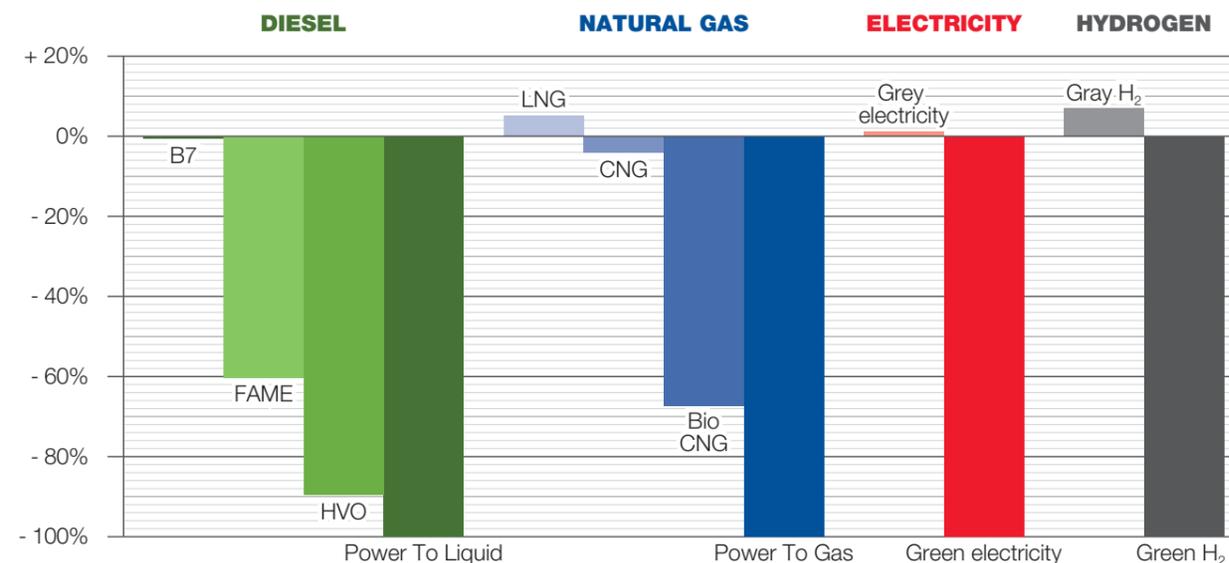
può funzionare per i calzini, ma non certo per i veicoli e le trasmissioni. Se le città decidono di consentire l'accesso nei centri urbani solo a quei veicoli che sono privi di emissioni locali, allora al momento l'unica opzione sono i veicoli elettrici a batteria. Tuttavia, per il trasporto sulle lunghe distanze dobbiamo pensare bene a quale può essere la soluzione migliore. In ogni caso, portarsi dietro tonnellate di batterie non è la risposta. Provocherebbe una riduzione dell'efficienza di trasporto diminuendo drasticamente il carico utile, senza considerare le tonnellate di emissioni di CO₂ provocate dalla produzione delle batterie. Per non parlare del danno ambientale causato dall'estrazione delle materie prime."

IDROGENO

Questo porta Eckstein a quella che può sembrare una conclusione sorprendente: il motore a combustione è ancora molto lontano dall'essere dismesso. "In Europa abbiamo una buona reputazione per quanto riguarda lo sviluppo e la costruzione delle trasmissioni più efficienti. Abbiamo molti brevetti e competenze in quest'area, ma

abbiamo un grado di libertà limitato nel decidere su quali investire e in quale misura", afferma. "A livello europeo ci sono pochissimi fondi disponibili per la ricerca su ulteriori miglioramenti dei motori a combustione. Allo stesso tempo, la Cina sta aumentando gli investimenti in questa tecnologia e le aziende giapponesi introducono nel mercato motori altamente innovativi. In Europa, l'industria si spinge solo nella direzione dei veicoli elettrici a batteria e delle celle a combustibile." Eckstein spiega quali sono, a suo avviso, gli svantaggi di questa tendenza. "La tecnologia delle celle a combustibile basata sull'idrogeno giocherà sicuramente un ruolo significativo nel trasporto su strada", afferma. "Ma in questo momento è una tecnologia ancora molto costosa, per non parlare dei costi delle infrastrutture che dovranno essere create. Non è facile lavorare con l'idrogeno, perché è l'elemento più piccolo e causa una serie di problemi tecnici. Deve essere compresso o liquefatto, e questo processo utilizza dal 10 al 30% dell'energia contenuta nell'idrogeno stesso, che viene così consumata ancor prima di poterlo usare come carburante. E

Emissioni di CO₂ dall'estrazione al volante di diversi carburanti alternativi



Fonte: CO2emissiefactoren.nl

non c'è nulla che si possa fare al riguardo, è semplicemente questione di fisica. Dunque, anche se l'idrogeno è sicuramente parte della soluzione, non è la soluzione di per sé. E se consideriamo l'efficienza totale di una trasmissione a celle a combustibile, non è meglio di quella di un motore a combustione, che potrebbe usare l'idrogeno come carburante alternativo. Questa è un'opzione valida, almeno per i camion."

TRENI

Secondo Eckstein, le celle a combustibile possono essere ancora più adatte per i treni di quanto lo siano per i camion: "Il 40% della rete ferroviaria tedesca non è elettrica. La maggior parte dei 2.000 treni diesel sono vecchi, non hanno filtri antiparticolato e sono conformi agli standard di emissioni del 1999. I treni con celle a combustibile sarebbero un'opzione decisamente migliore. E anche creare le infrastrutture non è così difficile: si può stabilire con precisione dove installare le stazioni per il rifornimento di idrogeno, dato che i treni hanno tragitti e fermate fisse, a differenza dei camion."

ELETTRICO

E riguardo alle trasmissioni elettriche? "Il motore elettrico è perfetto per i veicoli e

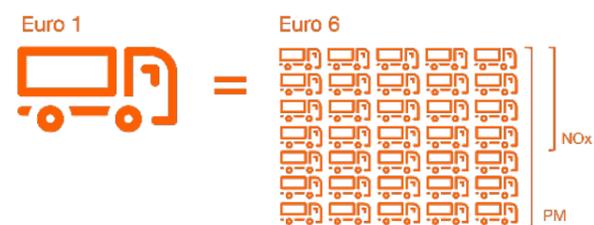
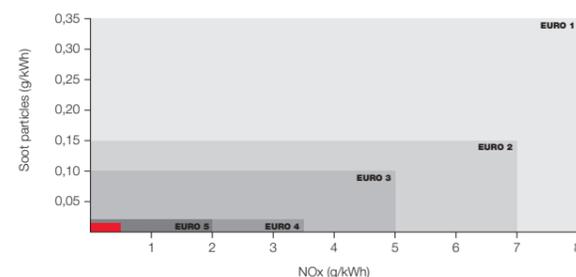
semplifica radicalmente le trasmissioni", sostiene Eckstein. "Non servono cambi, frizione o retromarcia. La sfida maggiore è come immagazzinare l'energia. Noi umani siamo il "prodotto" di migliaia di anni di evoluzione. Ma come immagazziniamo energia? Con il grasso. Il grasso è molto simile al carburante diesel, chimicamente parlando. Indipendentemente dalla rapidità di sviluppo della tecnologia, le batterie non saranno mai in grado di immagazzinare tanta energia per chilogrammo quanto il carburante diesel. È fisicamente impossibile. Le trasmissioni elettriche offrono vantaggi negli ambienti urbani, ma non saranno mai la soluzione perfetta per tutti i trasporti. Per questo i motori a combustione hanno ancora un futuro. Molta gente non distingue tra il motore e il carburante: non abbiamo bisogno di bruciare carburanti fossili come il gasolio e sicuramente dovremmo evitare di farlo. Si possono produrre carburanti paragonabili al gasolio in modo sintetico. Dal punto di vista del clima, il potenziale dei carburanti sintetici andrebbe preso in considerazione dai regolamenti per la riduzione della CO₂.

Questo spianerebbe la strada a investimenti di miliardi di euro in industrie di produzione di carburanti sintetici."

IMPATTO

"Quello che facciamo oggi avrà un impatto sulle generazioni future. Se falliamo nel definire le condizioni quadro, incluso il regolamento europeo sulla CO₂, verso un approccio efficace dal punto di vista climatico, non sfrutteremo il potenziale delle varie tecnologie", afferma Eckstein, concludendo così il suo appello a un approccio più integrato alla sostenibilità e quindi al modo in cui affrontiamo il cambiamento climatico. Per lui, il suo ruolo come scienziato è chiarissimo: "Lavorare in un'università ti concede la libertà di portare la tua esperienza su una scala più ampia. Costruendo un ponte tra scienza e industria, abbiamo l'opportunità di dare un contributo decisivo alla società, per esempio aiutando a contrastare il cambiamento climatico." ■

Legislazione europea sulle emissioni



Un moderno veicolo con motore diesel Euro 6 emette fino al 95% di ossido di azoto (NOx) in meno rispetto ai veicoli di 25 o 30 anni fa.



Secondo Eckstein, il motore a combustione è lontano dall'essere dismesso.

Il settore dei trasporti è caratterizzato dalla cooperazione, dall'ottimismo, dalla resilienza e dal progresso, ma anche da perseveranza, flessibilità, creatività e molto altro. Queste qualità sono state messe a dura prova negli ultimi mesi. Le officine sono rimaste aperte e i tecnici hanno dato tutto e anche di più. Giorno e notte, sette giorni su sette. Per far muovere i camion. Per rifornire i supermercati. Per consegnare farmaci e attrezzature mediche. Affinché tutto funzionasse senza intoppi.

Il concessionario DAF è sempre a tua disposizione. ■

IL CONCESSIONARIO
DAF È SEMPRE A
TUA DISPOSIZIONE



Secondo Oldenburger, l'Eco-Combi dovrebbe diventare lo standard europeo.



Frans van Bergeijk, amministratore delegato di Oldenburger Transport

Siamo in grado di rispettare il limite delle 40 tonnellate, perché il carico consiste di piante e fiori e viene trasportato in veicoli ottimizzati per quanto riguarda il peso e dotati di unità di refrigerazione elettriche. Vorremmo usare i veicoli in questa combinazione anche in Austria, ma in questo paese non è ancora permesso, perciò dobbiamo disaccoppiarli al confine. Lì ci attendono i trattori che poi trainano i rimorchi in territorio austriaco.”

momento che escono dalla fabbrica già pronti per essere alimentati, se necessario, con l'ultima generazione di biocarburanti. Ciò significa anche minori costi d'investimento, un'autonomia più estesa e un eccellente valore residuo. Un aspetto negativo è il costo leggermente più alto del carburante. Se non ci sono distributori di HVO lungo la strada, in molte località è consentito fare rifornimento di gasolio. Con il GNL è più difficile. Ad ogni modo, stiamo valutando l'uso del GNL per il pre e post-transporto. Lo stesso vale per i veicoli elettrici, che sarebbero un'alternativa eccellente per le attività di distribuzione in città come Stoccolma, Copenaghen e Vienna. I veicoli elettrici non soddisfano ancora pienamente tutti i nostri requisiti di business, ma è probabile che questa situazione cambi.”

TUTTO IL POSSIBILE

Oggi i clienti chiedono soluzioni di trasporto più sostenibili. La Oldenburger Transport è pronta a raccogliere questa sfida. Van Bergeijk: “L'uso di Eco-Combi sta già contribuendo alla riduzione delle emissioni di CO₂ per tonnellata/chilometro, ma noi vogliamo fare di più. Uno dei passi più significativi che possiamo compiere è il passaggio a HVO, un carburante costituito da oli vegetali e grassi di scarto. Sarebbe molto vantaggioso, perché potremmo usare immediatamente tutti i nostri veicoli DAF, dal

IN TUTTA EUROPA

Van Bergeijk è favorevole a introdurre gli Eco-Combi in tutta Europa. “Non abbiamo alcun problema a lavorare rispettando il limite delle 40 tonnellate di peso previsto dalla Germania, ma un limite più alto sarebbe un grande miglioramento. In effetti, quello di cui c'è davvero bisogno è uno standard europeo. Se tutti vogliamo ottenere soluzioni più sostenibili, questo è un passo molto semplice, soprattutto se comprende l'utilizzo di HVO come carburante. L'attuale motore diesel è estremamente efficiente e affidabile, e ciò lo rende l'opzione più logica. Se anche stati come Belgio, Francia e Austria “salgono a bordo”, avremo un sistema di trasporti in Europa

Oldenburger: l'Eco Combi DAF che va a HVO

DUE PICCIONI CON UNA FAVA

Di Iep van der Meer

L'azienda olandese Oldenburger Transport utilizza Eco Combi da quasi tre anni per il trasporto internazionale di piante e fiori. L'utilizzo di questi veicoli lunghi 25,25 metri garantisce all'azienda una riduzione delle emissioni di CO₂ di circa il 20%. E se prendiamo in considerazione l'intera catena (dal pozzo alla ruota), le emissioni di CO₂ dei veicoli rossi della Oldenburger Transport vengono abbattute quando vanno a HVO. Abbiamo compiuto un viaggio in Svezia su uno dei loro veicoli imponenti ed estremamente sostenibili. Ovviamente, trasportando un carico completo di piante e fiori.

La Oldenburger Transport è specializzata nel trasporto di piante ornamentali e fiori recisi. Piante e fiori vengono trasportati da tutti i Paesi Bassi alla sede centrale di Aalsmeer, da dove vengono spediti ai clienti di Scandinavia, Germania e Austria. Dei cinquanta veicoli che l'azienda utilizza quotidianamente, un terzo è composto da Eco-Combi di 25,25 metri. Queste le parole dell'amministratore delegato Frans van Bergeijk: “Siamo stati pionieri nell'utilizzo degli Eco-Combi per i trasporti internazionali. Li usiamo ormai da due anni.



Les lubrifiants DAF : une économie de temps et d'argent

Les gammes Premium et Xtreme ont été conçues, développées et testées pour DAF Trucks par Chevron Lubricants, l'un des plus grands fabricants d'huiles de qualité du monde. Elles ont été conçues dans un but précis. Permettre à l'utilisateur d'économiser du temps et de l'argent en offrant une protection et des performances optimales pour toutes les pièces mobiles de la chaîne cinématique. Résultat : une réduction de la consommation de carburant, moins d'émissions de CO₂ et des intervalles de vidange étendus.



DAF Xtreme 75W-85
DAF Xtreme 75W-90
Huile pour essieu DAF à fort potentiel d'économie de carburant

DAF Xtreme 75W-80
DAF Premium 75W-80
Huile pour boîte de vitesses DAF à fort potentiel d'économie de carburant

DAF Xtreme LD-FE 5W-30
DAF Xtreme LD-FE 10W-30
DAF Xtreme FE 10W-30
Huiles moteur DAF à fort potentiel d'économie de carburant

DAF Xtreme Longlife Coolant



→ DUE PICCIONI CON UNA FAVA



**ARRIVATI IN SVEZIA
GRAZIE A FINNLINES.**

**IMPONENTE: 25,25 METRI
DI LUNGHEZZA E OTTO ASSALI.**

efficiente e sostenibile, che sarà il migliore del mondo. I produttori di veicoli rivestono un ruolo essenziale nel rendere possibile questa transizione."

UN VIAGGIO IN SVEZIA

Saliamo su uno degli Eco-Combi per un viaggio in Svezia. Il veicolo a pieno carico parte dalla sede centrale dell'azienda ad Aalsmeer e si dirige a Hoogeveen nel nord-est dei Paesi Bassi, dove è previsto un cambio autista. Con questo sistema di autisti nazionali e internazionali, i veicoli possono arrivare al traghetto a Travemünde, nel nord della Germania, senza preoccuparsi di superare il tempo massimo di guida. Da lì facciamo una traversata di nove ore con la compagnia Finnlines, prima di appoggiare di nuovo le ruote sull'asfalto in Svezia. Non è raro vedere degli Eco-Combi qui; per strada abbiamo incrociato anche alcuni "Double-A", che trainavano due

rimorchi da 13,6 m. In Europa questi super Eco-Combi possono rappresentare una grande novità per il futuro, ma ciò che serve prima di tutto, secondo l'autista Robert Harmsen, è una copertura europea completa per l'Eco-Combi. Abbiamo accompagnato Robert in un viaggio che ci porterà a visitare un certo numero di negozi Ikea, oltre ai soliti rivenditori di piante e fiori. "Uno dei nostri punti di forza è la possibilità di combinare tanti clienti piccoli. Copriamo una vasta area della Scandinavia, perciò siamo in grado di pianificare i nostri viaggi con molta efficienza. E questo è importante, perché i clienti vogliono che le loro piante e i loro fiori siano consegnati il più velocemente possibile."

DAF XF480 FAN

Il DAF XF480 Super Space Cab è dotato di sospensioni pneumatiche a tutto tondo, una caratteristica di cui Robert è molto contento. "La cabina è semplicemente fantastica. Nessun altro veicolo ti offre così tanto spazio e un letto così grande. Questa aggiunta di comfort è davvero importante." Nonostante l'eccezionale lunghezza del veicolo, Robert non ha alcuna difficoltà a manovrarlo tra zone industriali e rotonde. Anche la manovra di parcheggio è un gioco da ragazzi, seppure ammette che all'inizio gli ci è voluto un po' per adattarsi. "Devi imparare a guidare un veicolo tanto lungo, ma ti abitui in fretta. Ti serve solo più spazio, tutto qui. Per fortuna, in Svezia sono abituati a vedere questo genere di veicoli." Il veicolo è composto da un telaio DAF XF480 FAN con un carrello dolly a due assi e un semirimorchio refrigerato a tre assi Schmitz Cargobull. Grazie all'assale trainato e alla posizione intelligente del giunto di traino, il veicolo rispetta i rigidi requisiti tedeschi per i Langfahrzeuge ("veicoli lunghi"). Un ulteriore vantaggio sta nel fatto che il rimorchio utilizzato è un modello standard, il che significa che è adatto a un trattore standard. ■

HVO: OLIO VEGETALE IDROTRATTATO

I moderni motori diesel DAF dei veicoli LF, CF e XF sono adatti all'alimentazione a HVO, ovvero olio vegetale idrotrattato, senza bisogno di modifiche. L'HVO è un biocarburante di ultima generazione, realizzato con oli vegetali e grassi di scarto.

Se si considera l'intera catena, dalla produzione di HVO a quello che esce dal tubo di scarico, l'uso di HVO può portare a una riduzione del 90% di CO₂.

Contargo mette in servizio il DAF CF electric

AUTONOMIA ESTESA

Di Frank Hausmann
Foto: Steffen Löffler



Contargo, un'azienda specializzata in logistica dei container, punta a offrire tutti i suoi servizi a "zero emissioni" entro il 2050. Con questo obiettivo in mente, di recente l'azienda ha acquistato due trattori DAF CF a trazione elettrica. Durante lo scorso anno, questi veicoli hanno trasportato container tra il terminal di Duisburg e l'entroterra tedesco.

Quando i nuovi DAF CF e i loro rimorchi da quaranta piedi partono dal Duisburg Intermodal Terminal (DIT), non fanno praticamente rumore. Con la furtività di un gatto, i trattori e i rispettivi carichi scivolano via silenziosamente dal porto.

IL CUORE

In realtà, tutto questo non dovrebbe sorprendere. Perché al posto di un motore diesel, questi trattori montano un cuore elettrico che trasferisce 210 kW di potenza dal motore alle ruote. L'alimentazione è generata dalla carica a 700 volt di una batteria agli ioni di litio da 170 kWh, che fornisce energia sufficiente a coprire una distanza di 100 chilometri senza ricaricare. Sufficiente, in altre parole, a servire la maggior parte della rete logistica di Contargo nell'hinterland del DIT.

L'OMBRELLO

Negli ultimi dodici mesi, i due trattori CF Electric hanno dimostrato tutto il loro valore. Sono di proprietà di Rhenus Trucking che li ha concessi in prestito alla sua controllata Contargo, a seguito della decisione di Rhenus di far confluire nel 2004 diverse sue controllate sotto un unico ombrello. Contargo è uno dei più importanti specialisti del settore in Europa. Entrambe le aziende sono fermamente impegnate a garantire pratiche aziendali sostenibili.

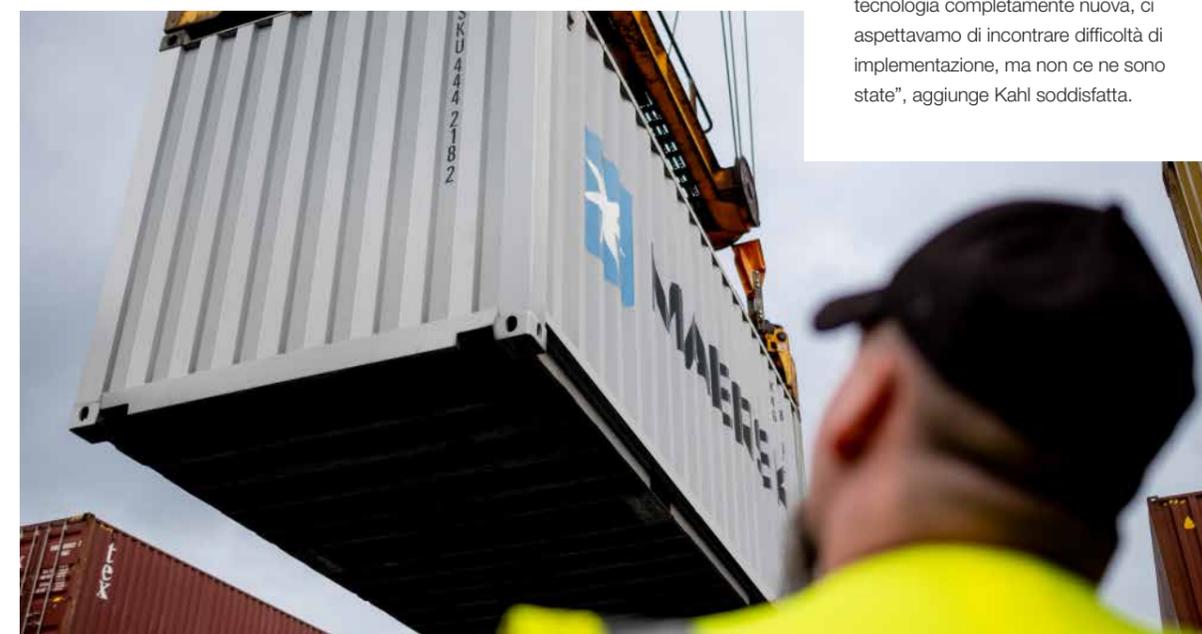


ZERO EMISSIONI

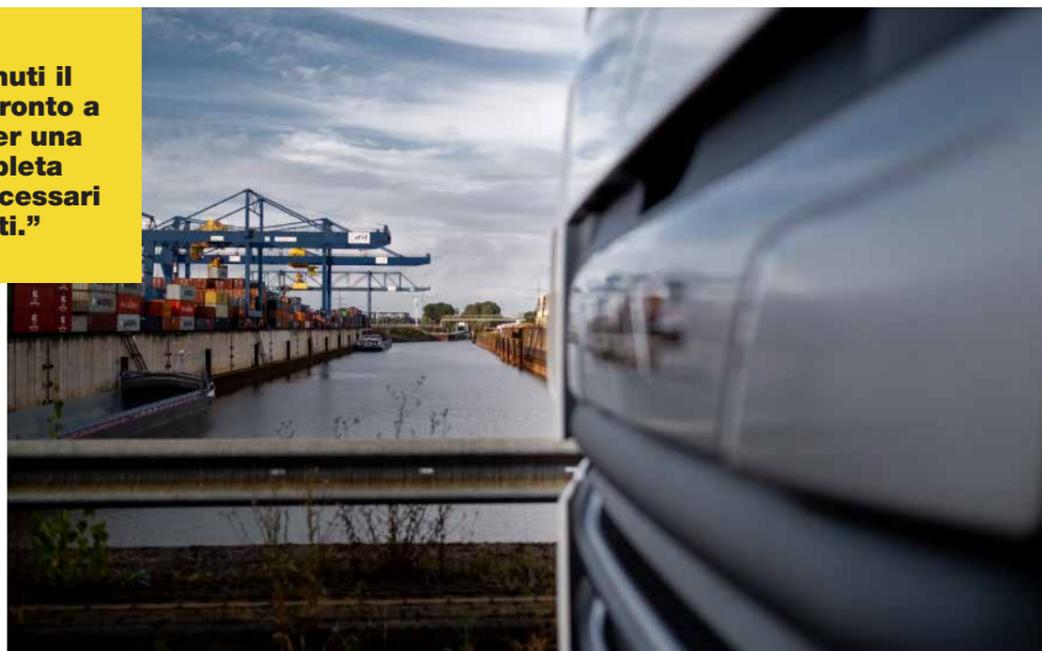
Contargo fornisce servizi logistici internazionali tra i porti europei e l'entroterra, attraverso la propria rete. Conta 24 terminal container, più di 40 navi, diverse linee ferroviarie e una flotta di 750 veicoli a sua disposizione. "Il nostro principale obiettivo è lavorare al raggiungimento di zero emissioni. Al più tardi nel 2050, nessuna delle nostre navi, dei nostri treni e veicoli dovrà più emettere CO₂. Abbiamo iniziato con il trasporto di container su strada, dove due DAF electric ci stanno già aiutando a ridurre le emissioni di CO₂", racconta Kristin Kahl, responsabile del portfolio Sustainable Solutions di Contargo. "Oltre al DAF CF, abbiamo in programma di testare quattro E-truck utilizzando diverse tipologie di gruppi batterie e, di conseguenza, diverse autonomie. Questo permetterà a Contargo di individuare le specifiche e le infrastrutture di ricarica che meglio si adattano alle sue operazioni."

PROVE SU STRADA

Esistono tante opzioni diverse, ciascuna con vantaggi e svantaggi. "Le prove su strada dovrebbero farci capire cosa funziona meglio per noi. Ad esempio, se conviene di più usare veicoli con una batteria più grande, che non hanno bisogno di soste per la ricarica, o veicoli con un gruppo batterie più piccolo e leggero, ricaricabile in due o tre intervalli. In ogni caso, l'utilizzo di sei E-truck porterà alla riduzione di almeno il 38% delle emissioni dal pozzo alla ruota. E possiamo addirittura raggiungere una riduzione dell'89% se i veicoli vengono riforniti al cento per cento con energia verde", sostiene Kahl. I due DAF CF Electric sono parcheggiati a Duisburg e vengono utilizzati quotidianamente, all'interno della regione circostante il DIT, per raccogliere e consegnare container. Dalla loro introduzione nel 2019, hanno percorso 12.000 chilometri senza problemi. "Considerato il fatto che abbiamo a che fare con una tecnologia completamente nuova, ci aspettavamo di incontrare difficoltà di implementazione, ma non ce ne sono state", aggiunge Kahl soddisfatta.



“Dopo 30 minuti il camion era pronto a ripartire, e per una ricarica completa sono stati necessari solo 90 minuti.”



UN INIZIO ACCIDENTATO

Solo l'inizio si è rivelato un po' accidentato, ma il problema era più che altro la ricarica delle batterie, non il concetto essenziale alla base del CF Electric. La ricarica è stata problematica all'inizio a causa di un guasto nella comunicazione tra i veicoli e l'infrastruttura di ricarica. “Dopo alcuni lavori di ricalibratura, tutto è filato liscio”, spiega Sascha Hähnke, amministratore delegato di Rhenus Transport, che include anche Rhenus Trucking. “Questi sono i tipici problemi iniziali che si riscontrano anche con le altre marche di veicoli.” E lui ne sa qualcosa, dato che la sua azienda testa le capacità di distribuzione di veicoli ibridi e, in seguito, elettrici, dal 2010. Ad ogni modo, i veicoli pesanti interamente elettrici sono una novità anche per lui. “Per Contargo abbiamo in mente un percorso nuovo e innovativo. Nessun'altra azienda di logistica ha intrapreso questa strada finora, qui in Germania.



Facendo questo, dichiariamo di credere in questa tecnologia molto promettente”, afferma Hähnke. “E fino ad ora DAF è stato l'unico produttore in grado di conseguire una produzione in serie di questi veicoli. Gli altri camion elettrici della nostra flotta provengono da produttori che convertono i veicoli. Questo conferisce agli olandesi un vantaggio decisivo”, aggiunge Hähnke.

DA TRE A QUATTRO VIAGGI

Il CF Electric assicura un'autonomia di circa 100 chilometri, dopodiché le batterie devono essere ricaricate. Attualmente, questa operazione deve essere svolta durante la notte al DIT. Il rifornimento tra un viaggio e l'altro non è ancora possibile, perché il terminale di Duisburg non possiede l'infrastruttura di rifornimento necessaria. Tuttavia, in una prova svolta di recente, uno dei DAF è stato ricaricato presso la sede di Neus utilizzando 150 kW/h. Dopo 30 minuti il camion era pronto a ripartire, e per una ricarica completa sono stati necessari solo 90 minuti.

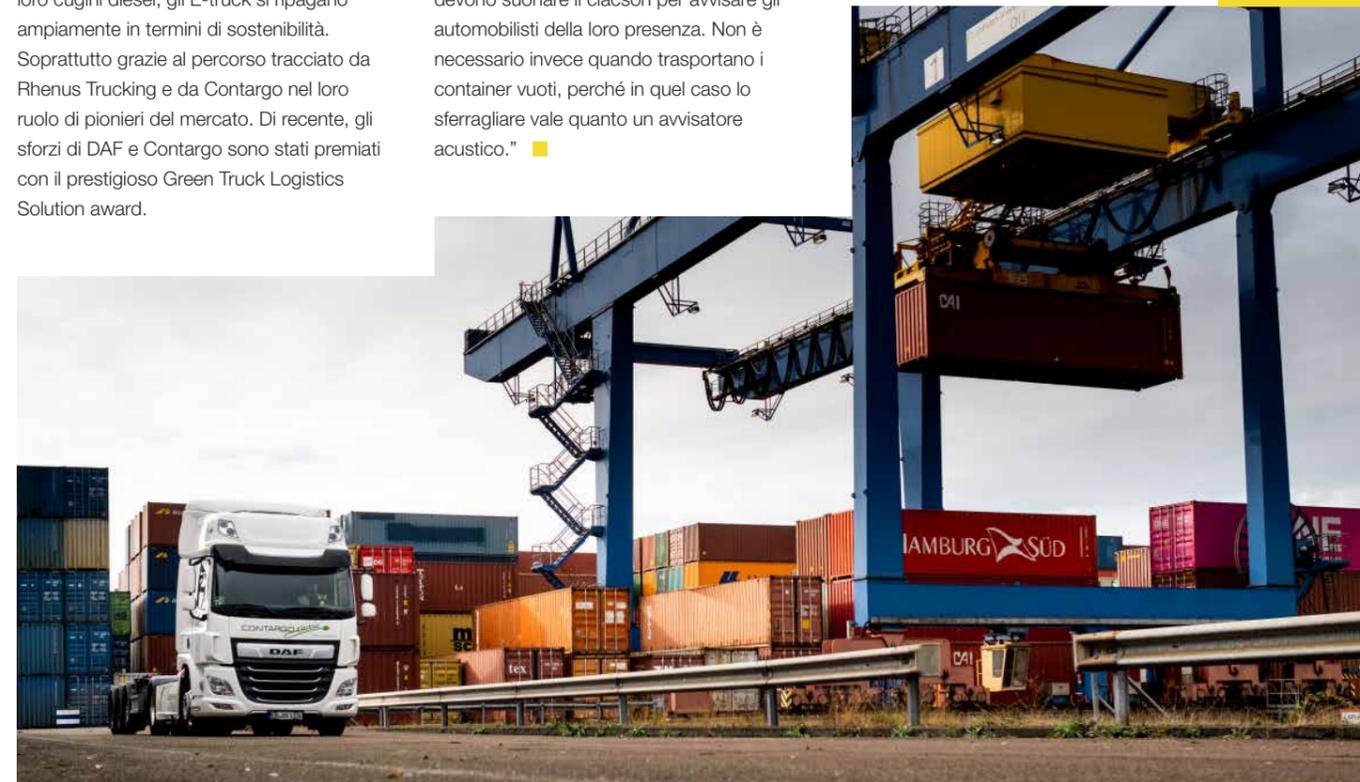


SOSTENIBILITÀ

Quando, dove, con quale frequenza e da chi sarà effettuata la ricarica, e dove verrà installata l'infrastruttura necessaria, sono decisioni che Hähnke intende prendere solo quando avrà a disposizione tutti i dati. Saranno inoltre necessarie stazioni di ricarica intelligenti che usino i corretti algoritmi. Questo è l'unico modo in cui Rhenus Trucking può garantire che i gruppi batterie siano sempre ricaricati in modo corretto e ottimale. Nonostante i veicoli a guida elettrica siano molto più costosi dei loro cugini diesel, gli E-truck si ripagano ampiamente in termini di sostenibilità. Soprattutto grazie al percorso tracciato da Rhenus Trucking e da Contargo nel loro ruolo di pionieri del mercato. Di recente, gli sforzi di DAF e Contargo sono stati premiati con il prestigioso Green Truck Logistics Solution award.

FORTE E SILENZIOSO

Il DAF CF Electric è riuscito anche a convincere gli autisti di Contargo. Sono rimasti colpiti dalla capacità di traino del veicolo, dalla coppia elevata da fermo, dai livelli di rumorosità estremamente bassi e dall'assenza di vibrazioni in cabina. “Gli altri autisti sono invidiosi e vogliono sapere tutto del DAF electric”, ci confida Kristin Kahl. “Gli autisti sono molto soddisfatti anche dei comandi del camion, della manovrabilità e delle operazioni di “rifornimento”. Il CF Electric DAF è così silenzioso che a volte devono suonare il clacson per avvisare gli automobilisti della loro presenza. Non è necessario invece quando trasportano i container vuoti, perché in quel caso lo sferragliare vale quanto un avvisatore acustico.” ■



AUTONOMIA RADDOPPIATA

I veicoli DAF CF Electric messi in servizio da Contargo nel 2019 hanno un'autonomia di circa 100 chilometri. Tuttavia, il mezzo è costantemente in fase di miglioramento. DAF Trucks sta per compiere un passo avanti nello sviluppo delle trasmissioni elettriche, raddoppiando l'autonomia del DAF CF Electric con la tecnologia E-Power VDL, in grado di percorrere oltre 200 chilometri. Inoltre, l'introduzione di una nuova generazione di batterie comporta una riduzione del peso di 700 kg, che si traduce direttamente in una maggiore capacità di carico. Il CF Electric con autonomia aumentata è stato messo in vendita a settembre. Le prime consegne sono previste per l'inizio del 2021.



IL SUPER ECO-COMBI

Di Bert Roozendaal



Un'arma ancora più efficace
contro le emissioni di CO₂
rispetto all'Eco Combi

IL SUPER ECO-COMBI

La Commissione europea è ansiosa di accelerare il processo di riduzione delle emissioni di CO₂. A questo proposito, permettere l'utilizzo di veicoli più lunghi è uno strumento efficace. Per questo l'associazione dei costruttori automobilistici europei, ACEA, raccomanda l'introduzione di linee guida standard per l'Eco-Combi da 25,25 metri e l'uso del Super Eco-Combi (SEC) da 32 metri.

I super Eco-Combi (SEC), a conti fatti, non è diverso da un A-double: un autoarticolato con un semirimorchio extra attaccato a un carrello dolly. Utilizzando componenti standard, il risultato è un veicolo di 31,7 metri di lunghezza con tre punti di articolazione. In Australia, gli autisti non battono ciglio quando questi veicoli sbucano da dietro l'angolo. Sono abituati a vederli da anni. Sono consentiti anche nelle strade finlandesi, perfino combinati con un GCW da 76 tonnellate.

PROTOTIPO

Il resto dell'Europa invece è ancora indietro. Il prototipo è stato ampiamente testato in Svezia e Norvegia, dove questi veicoli di 32 metri circolano sulle strade pubbliche dal 2014. Dal 2018 anche la Spagna sta conducendo un esperimento limitato su uno specifico percorso, mentre nei Paesi Bassi l'autorità olandese per i veicoli

(RDW) sta effettuando una serie di prove in una località privata. Se tutto va bene, si dovrebbe arrivare a un progetto pilota limitato, sulla rete stradale pubblica, nel 2021.

SUPERLATIVO

Un SEC è la "forma superlativa" dell'Eco-Combi standard. Due Eco-Combi possono trasportare lo stesso volume di tre autoarticolati, e questo è interessante non solo in termini di volume. A seconda di come si leggono i numeri, può significare una riduzione fino all'11% del consumo di carburante e un calo equiparabile in termini di emissioni di CO₂. Un Super Eco-Combi, tuttavia, può trasportare con un singolo viaggio lo stesso volume di due autoarticolati. Secondo gli esperti, questo porta a un risparmio del 27% nel consumo di carburante per tonnellata/chilometro, e alla stessa percentuale di riduzione per quanto riguarda le emissioni di CO₂. Inoltre, i 2 x 13,6 metri di lunghezza di carico extra consentono il trasporto di due container da 40 piedi con un unico viaggio. Non stupisce quindi che nei Paesi Bassi si stia valutando un progetto pilota tra il porto di Rotterdam e Venlo. Basti pensare a una delle più grandi navi portacontainer del mondo, la MS Febe, che scarica l'intero carico a Rotterdam. Trasportare quel carico con i Super Eco-Combi significherebbe effettuare 5.939 viaggi in meno!

SEMPLICITÀ

Un altro vantaggio è che configurare un SEC è piuttosto semplice. A parte il carrello, tutto il resto è di serie, con l'ovvio requisito che alcuni ricambi devono rispondere a specifiche esigenze. In Finlandia, il peso standard è di 76 tonnellate e i limiti di legge per il carico



AUTOTRENI LUNGI E LUNGHISSIMI

Mentre i politici europei spesso si accigliano all'idea di veicoli di quasi 32 metri di lunghezza e oltre 60 tonnellate di peso, in Australia nessun senatore avrebbe nulla da obiettare. In molti stati australiani è normale veder circolare i cosiddetti autotreni tripli. Ovviamente, questo non vale per i centri città di Sydney o Brisbane. Ma se viaggi sul tuo pick-up nel Territorio del Nord, nell'Australia Occidentale o nel Nuovo Galles del Sud, vedrai camion lunghi oltre 50 metri ovunque! Camion del peso di 95 tonnellate o anche più sfrecciano lungo carreggiate singole e strade sterrate a oltre 100 km/h. E puoi scordarti che si fermano o si tolgano di mezzo. Non c'è da stupirsi che tutti gli altri utenti della strada diano loro la precedenza senza lamentarsi. Questi colossi del trasporto sono lì per un motivo: costituiscono la spina dorsale del trasporto interno in Australia. Perché, anche se la rete ferroviaria australiana è lunga oltre 21.000 miglia, c'è solo un binario che va da nord a sud, mentre gli altri servono principalmente le regioni costiere.

Foto: Jan Houffelaar

sull'assale sono stati adattati di conseguenza. Prevedendo un peso massimo di 68 tonnellate, gli svedesi appaiono un po' più cauti. Il governo olandese non ha ancora pubblicato le proprie linee guida, ma i sostenitori del prototipo raccomandano un limite di 72 tonnellate, che potrebbe essere attuato rapidamente sulla base della normativa vigente. Nei Paesi Bassi, lo standard è un peso massimo di 11,5 tonnellate sull'assale motore. La semplice formula per calcolare il GCW massimo di un veicolo è 5 x il carico massimo sull'asse motore. In questo caso, 5 x 11,5 = 57,5 tonnellate, un valore che è molto lontano da 72. Tuttavia, un'altra norma prevede che, quando si usa un trattore 6x2 con un carrello elevatore, si deve aggiungere un ulteriore 25%, arrivando così a 71,875 tonnellate arrotondabili a 72. In questo scenario, significa che non è possibile avere un SEC con un trattore 4x2; deve sempre essere un 6x2.

UNA SCELTA OVVIA

La semplicità di configurazione rende l'uso dei Super Eco-Combi una scelta ovvia. I trasportatori beneficerebbero di un'efficienza di trasporto migliorata, e non solo perché potrebbero ottenere di più con meno autisti (che già oggi sono una risorsa limitata); l'uso diffuso di veicoli più lunghi

offrirebbe un importante contributo anche all'alleggerimento del traffico.

UNA SCELTA ENTUSIASTA

Anche l'organizzazione olandese per il settore dei trasporti su strada, TLN, ne è entusiasta, sebbene il portavoce Ambro Smit nutra qualche riserva. "La nostra opinione è che il SEC non debba essere visto come un sostituto dell'Eco-Combi standard, di cui attualmente circolano nei Paesi Bassi 2.000 esemplari, ma piuttosto come un suo complemento. Il super Eco-Combi è quasi sette metri più lungo. Quindi, secondo noi, va usato principalmente su importanti corridoi di trasporto merci e solo in autostrada. Ogni operazione di carico, scarico e disaccoppiamento deve avvenire nelle vicinanze di questi corridoi." TLN non

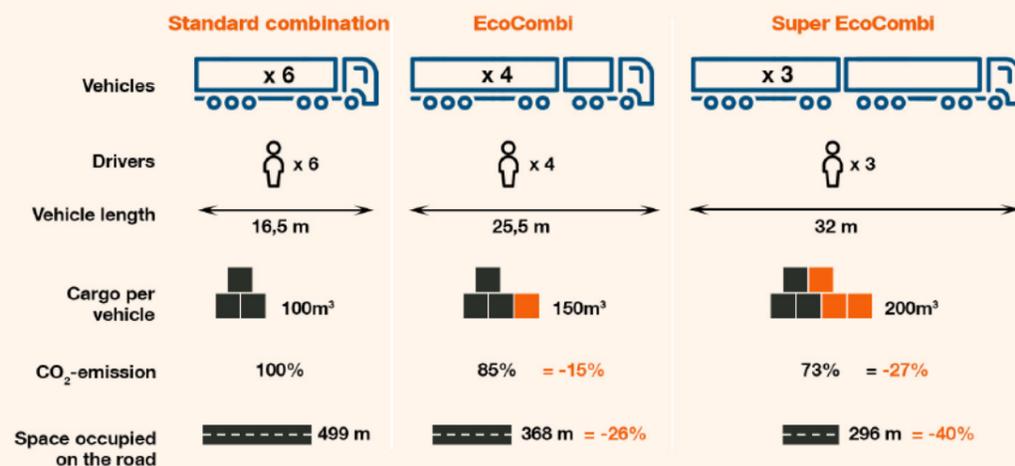
prevede che in Europa il SEC verrà utilizzato su larga scala nel prossimo futuro. Per ora, la sola cosa davvero vantaggiosa, sia per il settore del trasporto su strada sia per l'ambiente, è l'introduzione di una legislazione europea uniforme per l'Eco-Combi. Questo faciliterebbe i trasporti transfrontalieri.

UNA REALTÀ LONTANA

Mentre l'Eco-Combi è diventato parte del paesaggio in Scandinavia e nei Paesi Bassi, non si può dire lo stesso per la Gran Bretagna, la Francia o gli altri paesi alpini. Paesi come il Belgio e la Germania si stanno avvicinando all'idea, ma con esitazione. Ad ogni modo, una legislazione uniforme e l'accesso transfrontaliero senza restrizioni rimangono ancora una realtà lontana. ■

Vehicle comparison in Swedish test

Results route Gothenburg – Malmö
Transport of 600 m³ goods, with a weight of 150 kg/m³



Source: Cider L, Larsson L, HCT DUO2-project Gothenburg-Malmö in Sweden, 2019

Warburtons:

“LA GESTIONE DEI TRASPORTI È CRUCIALE”



Nel 1870, i proprietari di alcuni negozi di alimentari Thomas e Ellen Warburton aprirono le porte alla brava gente della città industriale di Bolton, nell'Inghilterra nord-occidentale. Nel 1876 gli affari erano in crisi e, per supportare il negozio di famiglia, la moglie Ellen andò in cucina e preparò quattro pagnotte e sei torte. Il tutto fu venduto in meno di un'ora. Come si suol dire, il resto è storia.

Circa 144 anni dopo, sotto la proprietà della quinta generazione della famiglia fondatrice, Warburtons è il più grande marchio di panetteria della Gran Bretagna. Con un fatturato di 0,5 miliardi di sterline all'anno e più di 4.500 persone impiegate in 25 sedi, è senza dubbio una storia di successo nazionale.

TOSTAPANE E PORTAPRANZO

L'ottimo prodotto è solo una parte della storia. Queste squisite delizie, come il pane bianco tradizionale, la focaccia al burro caldo o il soffice bagel a fette, devono arrivare nei tostapane e portapranzo di tutto il popolo britannico.



70 MILIONI

Per far questo, Warburtons gestisce una flotta di quasi 1.000 veicoli suddivisi in flotte primarie e secondarie. La flotta primaria è costituita dai trattori che viaggiano tra gli 11 forni dell'azienda e i suoi poli di distribuzione, mentre la flotta secondaria è composta da 800 “furgoni del pane” che sono, in realtà, soprattutto veicoli cabinati DAF LF da 14 tonnellate. I volumi delle consegne sono sbalorditivi: ogni mese 70.000.000 di articoli vengono prodotti e consegnati in 17.000 località.

UN PICCOLO DRAPPELLO DI VEICOLI

La gestione dei trasporti è fondamentale per una procedura di distribuzione così intensa. A occuparsene sono Steve Gray, National Transport Manager, e il suo team. Poiché i veicoli DAF rappresentano oltre il 90% della flotta totale, Warburtons si affida molto al pacchetto Multi Support per la cura dei mezzi. In genere, i “furgoni del pane” della flotta secondaria restano in servizio per 10 anni e vengono acquistati subito. Gli LF da 14 tonnellate sono stati scelti più per la loro capacità volumetrica che per il carico utile, e raramente lavorano al massimo del peso, mentre un piccolo drappello di LF da 7,5 tonnellate, fisicamente più piccoli, tornano utili in caso di percorsi remoti o difficili. In media, coprono circa 90.000 km all'anno e sono supportati dal contratto di riparazione e manutenzione DAF per sette anni, quindi passano a un programma gestito da DAF Trucks per i successivi e ultimi tre anni di vita dei camion.



DAF Multi Support offre all'azienda una soluzione su misura per gestire, controllare e consolidare la maggior parte dei costi operativi.

UNO STRUMENTO PREZIOSO

In questo caso, DAF Multi Support diventa uno strumento prezioso per il processo di gestione, poiché assicura all'operatore totale trasparenza sui costi operativi reali di quel veicolo nel corso della sua vita utile e offre al team di gestione informazioni storiche sufficienti per prendere una decisione informata su eventuali ulteriori livelli di investimento.

Nel caso di Warburtons, DAF Multi Support offre all'azienda una soluzione su misura per gestire, controllare e, cosa più importante, consolidare la maggior parte dei costi operativi dei veicoli. Il National Transport Manager Steve Gray spiega che, prima dell'introduzione del servizio Multi Support, lui e il suo team dedicato dovevano elaborare tra le 11.000 e le 12.000 fatture all'anno, da una moltitudine di fornitori, per tutti gli interventi di manutenzione e riparazione relativi al quotidiano funzionamento della flotta (dalle lampadine bruciate alla sostituzione di motori). L'introduzione di Multi Support ha portato il totale delle fatture ad appena 12, tutte gestite da DAF Trucks. Dal punto di vista delle risorse interne, questo ha ridotto notevolmente il carico di lavoro amministrativo, aiutando Steve a gestire l'amministrazione interna in modo molto più efficace. Come azienda a conduzione familiare, Warburtons accoglie di buon grado gli accordi di partnership quando lavora con i fornitori, ed è vero soprattutto nel caso di DAF Trucks.

PRODOTTO

Le operazioni di distribuzione di Warburtons si svolgono lungo molti percorsi regionali diversi. Ogni giorno, gli autisti riempiono i

furgoni del pane e sono in strada dalle 4 del mattino seguendo un tragitto sequenziato, che solitamente si conclude entro l'ora di pranzo. Ogni percorso ha distanze diverse, ma in media i veicoli trasportano 48 pile di prodotto da consegnare a circa 25 negozi. Le variazioni di distanza possono creare problemi di gestione della flotta: i veicoli più vecchi potrebbero avvicinarsi o addirittura superare le rigide limitazioni di distanza previste dal contratto R&M.

ONERE ALLEGGERITO

Quindi, il team di gestione dei trasporti monitora e riposiziona costantemente i veicoli per evitare eventuali penalità chilometriche. Tuttavia, l'onere è stato alleggerito grazie alla stretta collaborazione con DAF Trucks, facendo in modo che i prezzi di riparazione e manutenzione completa vengano calcolati su una media della flotta, e non veicolo per veicolo.

SPESA COME INVESTIMENTO

La coerenza tramandata da una generazione all'altra è la chiave del continuo successo di questa straordinaria attività: un'azienda a conduzione familiare non smetterà mai di fare piani e si prenderà sempre cura del suo staff. Warburtons ha un ottimo livello di fidelizzazione del personale e, in molti casi, ha dato lavoro nelle sue sedi storiche a generazioni di famiglie del territorio. Un'attività familiare multigenerazionale non considera mai la spesa come un costo, ma piuttosto come un investimento nel futuro a lungo termine dell'azienda. Tali investimenti devono sempre avere il giusto partner. ■

VEICOLI USATI DAF:

ABBIAMO QUELLO CHE CERCHI”

Come si fa a vendere un camion rosa shocking? O un camion base senza nessun optional? O un camion con una configurazione del telaio unica? In Europa ci sono tantissimi veicoli usati in attesa di nuovi proprietari, e molti di questi hanno caratteristiche decisamente non convenzionali. Marty van den Dungen, Direttore vendite di DAF Used Trucks, spiega come riesce a trovare nuovi acquirenti per questi “veicoli esclusivi”, con l’aiuto della sua organizzazione.

In tutta Europa ci sono veicoli usati in attesa di un nuovo proprietario. A volte vengono commercializzati da venditori indipendenti, specializzati in un particolare tipo di veicolo, ma in genere si possono trovare presso i concessionari o in punti vendita allestiti dagli stessi produttori. Anche DAF Trucks (cfr. l’inserito) dispone di quattro centri specializzati in veicoli usati in varie località europee, dove i veicoli relativamente nuovi della scuderia DAF attendono una nuova casa. A loro volta, i centri di assistenza DAF offrono un’ampia gamma di veicoli usati.

ESEMPLARI UNICI

La maggior parte di questi veicoli viene rivenduta rapidamente. Solitamente, un trattore sottoposto a una manutenzione regolare o un cabinato di pochi anni trova



IN TUTTA EUROPA CI SONO VEICOLI USATI IN ATTESA DI UN NUOVO PROPRIETARIO.

molto presto un nuovo proprietario. “Grazie al comfort eccellente e al basso consumo di carburante, i veicoli di nuova generazione si vendono sempre molto facilmente. O quasi. Alcuni dei veicoli che arrivano da noi sono a dir poco unici”, spiega Van den Dungen ridendo.

VALORE RESIDUO SUPERIORE

La maggior parte dei veicoli DAF usati è costituita da trattori 4x2 con Super Space Cab. Questi sono i veicoli più “normali”, che spesso vengono venduti ancor prima che il motore abbia il tempo di raffreddarsi. La configurazione e il colore incontrano quasi sempre i gusti degli acquirenti, soprattutto quelli con “specifiche tedesche”, come precisa Van den Dungen, ovvero “Tanta pelle, un letto Comfort, skylight, grembiature

lateral, un grande frigo DAF e freno motore. Cambiando i rivestimenti esterni o aggiungendo il logo dell’azienda, si ottiene un veicolo come nuovo, capace di durare per moltissimi anni. Se desiderate aumentare il valore residuo del vostro veicolo nuovo, dovete scegliere gli optional giusti al momento dell’acquisto.”

SOCIAL MEDIA

Tuttavia, a volte i veicoli in cerca di un nuovo proprietario non sono precisamente “normali”, come nel caso della flotta di trattori rosa DAF recentemente commercializzata in Francia. “Una serie di veicoli come questa costituisce una vera sfida, perché la riverniciatura di tutte le cabine avrebbe ovviamente comportato un



Marty van den Dungen:

“A MENO CHE IL CLIENTE NON CERCHI QUALCOSA DI VERAMENTE INSOLITO, SIAMO SEMPRE IN GRADO DI TROVARE IL VEICOLO CHE DESIDERA.”

aumento di prezzo. Abbiamo così deciso di trasformare questa peculiarità in un vantaggio, puntando tutto sul colore rosa dei veicoli”, spiega il Direttore vendite di DAF Used Trucks. Abbiamo lanciato una campagna sui social media, in cui abbiamo enfatizzato la particolarità del colore, anziché cercare di nascondere. Il risultato è stato che molti di questi veicoli hanno trovato una nuova casa presso autiste donne.”

UNA CALAMITA PER I CAMIONISTI

E che dire delle cabine personalizzate in base ai gusti del conducente? “I conducenti che investono molto nella trasformazione di un veicolo di solito lo curano con particolare attenzione. Perciò molti di questi veicoli sembrano perfettamente nuovi, e ciò rende la vendita molto più semplice. Caratteristiche come un eccezionale sistema audio, il riscaldamento a blocchi, l’aria condizionata

sul tetto e l’illuminazione atmosferica sono una vera e propria calamita per i camionisti. A volte riescono addirittura a compensare un abitacolo rosso brillante o una parete posteriore elaborata in modo esasperato.”

FATTO SU MISURA

Come fa allora un trasportatore a trovare il veicolo “su misura” ideale? “Abbiamo creato un motore di ricerca che visualizza l’inventario aggiornato di tutti i DAF Used Truck Center e di un numero crescente di concessionari. E in tutta Europa”, precisa Marty van den Dungen. “A meno che il cliente non cerchi qualcosa di veramente insolito, siamo sempre in grado di trovare il veicolo che desidera.”

GARANZIA

Prosegue Van den Dungen: “Quando il nostro DAF Used TruckLocator individua il veicolo ideale, questo viene trasportato presso il concessionario locale dove riceve tutti i controlli e la manutenzione necessari. Dopodiché, il veicolo è di chi lo compra. Coperto dalla garanzia generale applicata a tutti i veicoli DAF relativamente nuovi e valida in tutta Europa. Per i veicoli DAF First Choice con un massimo di cinque anni, che hanno percorso meno di 600.000 chilometri, offriamo anche una garanzia completa di un anno.” ■

www.dafusedtrucks.com/daf-used-trucklocator

A PRAGA APRE IL NUOVO DAF USED TRUCK CENTER

E così sono diventati quattro: dopo Budapest, Varsavia e Lione, Praga è la quarta città europea in cui DAF ha aperto uno Used Truck Center. L’apertura mette in luce l’ambizione di DAF di crescere sempre di più in Europa, non solo con i veicoli nuovi, ma anche con i modelli usati. Perché un DAF usato spesso è davvero come nuovo, ma costa meno di un DAF con il contachilometri a zero.

Il nuovo centro si trova proprio fuori dalla tangenziale di Praga (D0, uscita 19 per la precisione) e ha una scorta costante di oltre 200 veicoli DAF relativamente nuovi, ciascuno selezionato e consegnato con cura direttamente da DAF, PACCAR Financial e PacLease.



200 DAF PER MARATHON

Il 19 settembre, a Kostrzyn, vicino a Poznań (Polonia), Marathon International ha ricevuto la consegna del suo 200° DAF. I veicoli dell'azienda olandese rappresentano la stragrande maggioranza della flotta di 230 veicoli di Marathon International, un vettore della regione della Grande Polonia. E l'avventura imprenditoriale di questo partner non finisce qui.

La storia di Marathon è come una favola polacca diventata realtà. Tutto è iniziato nel 2003, quando Emil Lisowski, un ventitreenne appassionato di trasporti con solo pochi anni di esperienza in una grande azienda logistica tedesca, ha deciso di avviare la sua attività. Va sottolineato che il suo entusiasmo era sostenuto da una conoscenza approfondita del settore TLS, ottenuta durante il lavoro in Germania, dove aveva imparato che un servizio di qualità superiore è cruciale per ottenere e mantenere i clienti. Così ha aggiunto l'impegno per la qualità a quella che definisce innata iperattività. "Io ho bisogno di essere attivo. Il settore della logistica e dei trasporti è interessante perché è in costante evoluzione, e bisogna stare al passo con i cambiamenti", dice Emil. "Abbiamo iniziato con due veicoli, due PC e un ufficio di 40 metri quadrati in affitto in Via Kraszewskiego, nel centro di Poznań. Abbiamo subito avuto problemi con l'amministrazione comunale, perché, quando gli autisti venivano a regolare i conti, i nostri veicoli bloccavano la strada. Nel 2008 ci siamo trasferiti in Via Wolczyńska, dove avevamo più spazio."

RISCHIO CALCOLATO

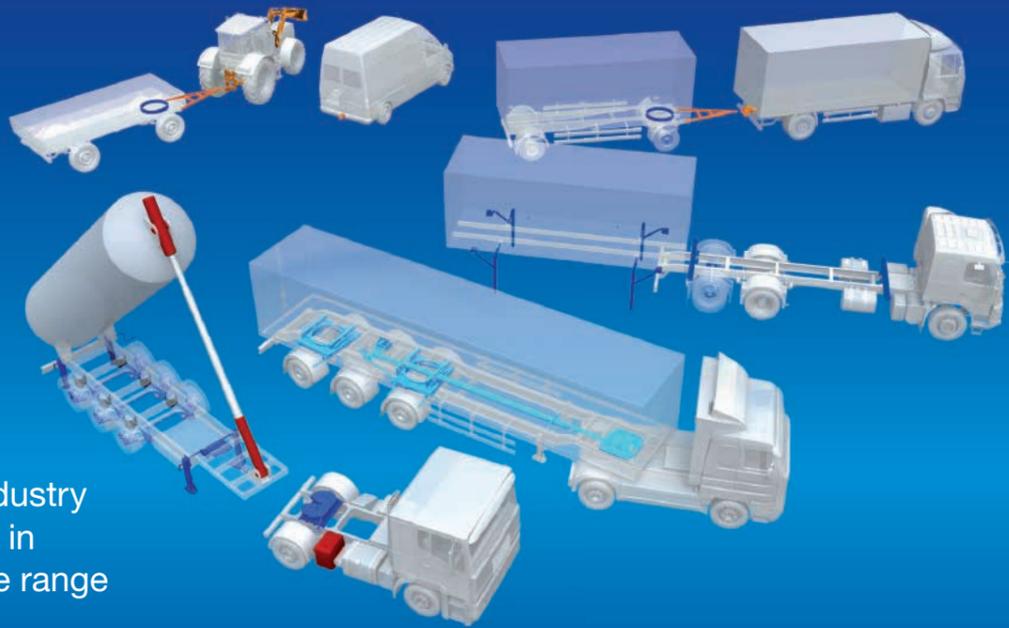
Nel 2004, Marathon aveva quattro veicoli e nove addetti. L'azienda stava lentamente espandendo la flotta e aumentando il numero dei dipendenti, ma nel 2007 la banca ha chiuso la loro linea di credito da un giorno all'altro. Emil Lisowski ha dovuto cambiare rapidamente modello di business e, soprattutto, convincere i suoi autisti ad accettare una riduzione della paga. Ma ce l'ha fatta, e l'azienda è sopravvissuta. Il suo costante impegno per l'alta qualità dell'assistenza ai clienti ha dato i suoi frutti, malgrado il settore dei trasporti abbia impiegato quasi altri quattro anni per riprendersi dalla crisi. E allora, qual è stata la mossa successiva del nostro uomo d'affari di Poznań? Molti hanno messo in dubbio la sua sanità mentale, quando, nel 2011, ha preso in leasing 20 veicoli, nonostante il tasso di interesse estremamente alto, e senza avere alcun lavoro a cui destinarli! Ma la fortuna aiuta gli audaci: la crisi è finita e i clienti hanno ripreso a cercare vettori. Molti di questi non avevano granché da offrire, mentre lui disponeva di 20 camion nuovi pronti a partire. Inoltre, aveva idee innovative per lo sviluppo del business. "Sognavo che avremmo avuto 100 camion. Siamo riusciti a comprare da un'anziana signora un appezzamento di terreno vicino a Kostrzyn. Erano solo 360 metri quadrati, ma situati vicino alla futura superstrada S5 che da Bydgoszcz va a Breslavia, molto vicino all'incrocio con l'autostrada A2. Negli anni successivi abbiamo acquistato quasi sei ettari dai terreni circostanti. La nostra flotta cresceva e cominciamo a stare stretti nel nostro ufficio in affitto, così abbiamo deciso di costruire una nuova sede", racconta il presidente di Marathon.

Ed è solo
l'inizio...

“Across the globe:
JOST keeps us rolling!”



Trusting the market leader.



Manufacturers of the commercial vehicle industry around the globe trust in JOST's comprehensive range of components.

Customer-orientated solutions, innovative products and a worldwide supply of spare parts make JOST the number 1.

www.jost-world.com



L'officina riparazioni all'avanguardia dà lavoro a sei meccanici.

UN SALTO NELL'IPERSPAZIO

Ha seguito il suo istinto. Nel 2017 l'azienda si è trasferita in un'imponente struttura con una superficie di 25.000 metri quadrati, che ospita non solo gli uffici e le aree di riposo per l'equipaggio, ma anche un'officina riparazioni all'avanguardia (con sei meccanici), un distributore di carburante (diesel e AdBlue), un'area di manovra e un parcheggio, nonché lo spazio per più di 20.000 pallet in un deposito ad alta scaffalatura. Dal 2018, inoltre, ospita il più grande food truck d'Europa, in grado di servire pasti a 3.000 persone al giorno! Il food truck ha i colori aziendali di Marathon ed è installato sul telaio di un DAF XF.

Nel frattempo, la flotta continua a crescere. Nel 2016, con 125 veicoli, ha varcato la soglia dei 100 veicoli, realizzando il sogno del proprietario. Quando la legislazione tedesca è cambiata, l'azienda ha iniziato a cercare veicoli più grandi dei cosiddetti "Mautkiller". Negli ultimi anni, l'azienda si è specializzata nei trasporti che utilizzano tandem high-cube, con una capacità di quasi 120 metri cubi. E ha trovato il veicolo

ideale per la sua flotta: un telaio DAF XF. Monta un motore Paccar MX Euro 6 da 11 litri, robusto ed economico, ha una cabina spaziosa che gli autisti amano (dotata di frigorifero, aria condizionata e riscaldamento per il parcheggio), è facile da adattare alle diverse carrozzerie e ha un serbatoio del carburante ineguagliabile, con una capacità di 1.200 litri. Molto presto, questi veicoli hanno iniziato a dominare la "flotta nera" di Marathon. In quattro anni l'azienda ha acquistato 200 veicoli DAF. Il 19 settembre 2020, nella sede centrale della sua azienda, Emil Lisowski ha accettato le chiavi del 200° camion DAF, consegnate dai direttori di DAF Trucks Polska e ESA Trucks, concessionario DAF della regione della Grande Polonia. Il telaio e il rimorchio CF sono dotati di un corpo a tenda costruito da Gniotpol. Gli altri veicoli Marathon sono equipaggiati per il trasporto ADR.

VECCHIO E NUOVO

Il presidente di Marathon International non intende fermarsi qui. Sta investendo anche nello sviluppo di un ufficio spedizioni.

Da qualche anno l'azienda coopera con la Scuola superiore di logistica di Poznań, e finanzia un programma triennale di studio/lavoro per gli studenti che assume. Gli allievi studiano per le prime nove settimane e quindi lavorano per l'azienda nelle successive nove, acquisendo abilità pratiche. Ogni studente ha un posto di lavoro garantito dopo il diploma. Questa misura ha già iniziato a dare i suoi frutti sotto forma di nuovi ordini e di un aumento del fatturato. I progetti per il futuro comprendono l'acquisto di altri 50 veicoli, tutti DAF (telaio per tandem high-cube). E la storia non finisce qui, perché si prevede che la flotta Marathon arrivi a 300 veicoli entro la fine del prossimo anno. Nel 2022 saranno acquistati altri 220 veicoli. Di questi, cento serviranno a sostituire quelli vecchi, mentre gli altri ampliaranno ulteriormente la flotta. E a proposito di veicoli vecchi: Marathon li rivende ad altri vettori, spesso ai suoi stessi autisti che vogliono iniziare a lavorare in proprio per le spedizioni di Marathon; e la domanda per queste bellezze è sempre superiore all'offerta, perché sono molto affidabili e ben mantenute.

PROSPETTIVE

Quando parla dei suoi piani di sviluppo per i prossimi due anni, Emil Lisowski ha così tante idee che in altre aziende basterebbero per vent'anni. Per esempio, entrare nel mercato dell'e-commerce, ampliare il magazzino logistico e montare pannelli fotovoltaici sul tetto. Dice di essere un grande sostenitore dell'idrogeno come carburante. "Sarò il primo a comprare un camion alimentato a celle a idrogeno per i trasporti internazionali, appena sarà disponibile sul mercato", aggiunge. "Chissà se sarà un DAF?" Chi vivrà vedrà... ■



Per celebrare la consegna del 200° DAF, gli autisti di Marathon International hanno ricevuto una formazione DAF EcoDrive. Il voucher è stato ritirato da Edyta Szczygieł, moglie del proprietario Emil Lisowski.



LEYLAND TRUCKS SI AGGIUDICA IL QUEEN'S AWARD FOR ENTERPRISE NEL SETTORE DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

Leyland Trucks, un'azienda PACCAR con sede a Preston nel Lancashire (Regno Unito), ha ricevuto il prestigioso Queen's Award for Enterprise 2020 nel settore del commercio internazionale, per aver aumentato le esportazioni di quasi il 50% negli ultimi tre anni. Leyland Trucks produce veicoli industriali DAF e impiega più di 1.000 persone in uno stabilimento di oltre un milione di metri quadrati. Leyland Trucks produce i pluripremiati modelli DAF XF, CF e LF per i mercati di Regno Unito, Europa, Nord e Sud America e Asia.

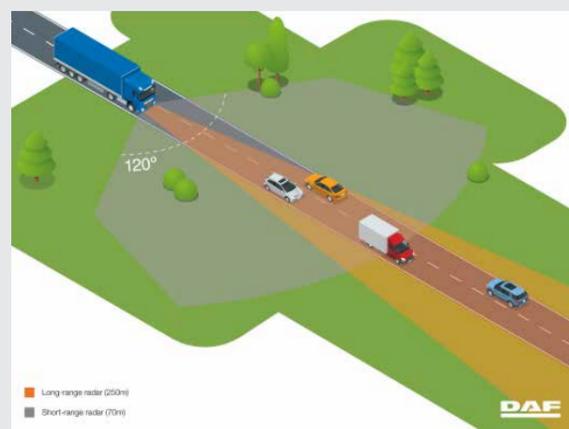
Nel 2019, Leyland Trucks ha realizzato quasi 20.000 veicoli industriali migliorando al contempo la qualità e l'efficienza già leader del settore nella produzione di veicoli. DAF Trucks genera un fatturato annuo di oltre un miliardo di sterline nel Regno Unito. Nel 2019, i veicoli DAF hanno raggiunto i 25 anni di leadership nel mercato dei veicoli commerciali, raggiungendo nel Regno Unito una quota di mercato del 30,5% nel segmento da 6 a 40 tonnellate.



ECCELLENZA PURA NEL CAMPO DELLA SICUREZZA

Per migliorare ulteriormente la sicurezza del veicolo e quella stradale, DAF Trucks introduce un sistema AEBS avanzato per la sua intera gamma di modelli LF, CF e XF: l'AEBS-3. L'impianto frenante d'emergenza avanzato di terza generazione è in grado di eseguire una frenata di emergenza completamente autonoma per evitare le collisioni con veicoli fermi e in movimento, a una velocità massima di 80 km/h. Questo sofisticato sistema di sicurezza è disponibile in combinazione con il controllo della velocità di crociera adattativo (ACC) e il sistema di avvertenza anticollisione anteriore (FCW).

Per l'AEBS-3, DAF Trucks utilizza un doppio radar ad alta precisione con 16 antenne (nella versione precedente erano 7) per il rilevamento a lunga distanza e a distanza ravvicinata. È dotato del sensore a lungo raggio migliore della categoria, con la più ampia portata di rilevamento del settore, fino a 250 metri (nella versione precedente erano 200). Questa caratteristica consente di riconoscere in anticipo le situazioni potenzialmente pericolose. L'impareggiabile campo visivo a breve raggio di 120° (nella versione precedente erano 50) consente di prevedere in anticipo se un altro veicolo ci taglierà la strada, anche in condizioni meteorologiche avverse e in situazioni di scarsa visibilità, quali nebbia e sole basso. L'AEBS-3 è di serie su tutti i veicoli DAF LF, CF e XF.



VEICOLI PER I SERVIZI DI IGIENE URBANA DI BELGRADO

DAF ha consegnato a Belgrado, la capitale della Serbia, 44 veicoli completi per i servizi di igiene urbana. La flotta è composta da veicoli LF e CF con sovrastrutture e configurazioni di telaio diverse.

Ora i veicoli DAF costituiscono la metà della flotta di 200 veicoli dei servizi di igiene urbana di Belgrado. La decisione di aggiudicare nuovamente a DAF la gara d'appalto più recente era basata su tre elementi chiave: una comprovata esperienza nel campo dell'assistenza, l'affidabilità dei veicoli e il fatto che la società incaricata della pulizia urbana, Gradska Čistoća, può acquistare ed effettuare la manutenzione dei veicoli completi, sovrastrutture comprese, direttamente presso il concessionario locale Braca Crnomarkovic. Oltre ai veicoli per la raccolta dei rifiuti (caricatori laterali, caricatori superiori e caricatori posteriori), l'ordine includeva anche autocisterne per la spruzzatura delle strade e veicoli spazzatrice, che possono essere facilmente trasformati in spazzaneve durante l'inverno.



"PRONTI A PARTIRE"

Cerchi veicoli nuovi e pronti a partire, come una betoniera, un cassone ribaltabile, un telone laterale o altri cabinati? Che siano immediatamente disponibili? Con l'introduzione di DAF Ready to Go, da oggi i concessionari DAF possono offrire ai loro clienti veicoli completi. Veicoli che sono davvero "pronti a partire".

Per avere successo in un'industria stagionale, un'attività deve essere in grado di reagire rapidamente ai cambiamenti del mercato. Per questo è importante rinforzare la flotta immediatamente, se necessario. Per una panoramica completa dei veicoli immediatamente disponibili, completi di sovrastrutture e dei migliori produttori, visita il sito web DAF del tuo paese. Oppure vai su www.daf.com/ready-to-go



PIÙ ENERGIA AI VIGILI DEL FUOCO

La nota azienda produttrice di veicoli antincendio Pierce Manufacturing ha deciso di montare sui suoi telai il motore DAF PACCAR MX-13. I motori saranno prodotti dalla fabbrica di motori PACCAR nel Mississippi e montati sui telai Pierce® Arrow XT™, Enforcer™ e Velocity®. "Mettendo assieme due marchi premium, sottolineiamo il nostro comune impegno a favore dei vigili del fuoco", riporta il comunicato stampa rilasciato da Pierce. "È il nostro modo di dare loro la sicurezza di cui hanno bisogno per servire la comunità."



MS La Coruna è stata la prima nave interna dotata di un motore PACCAR MX.

DAF SPIEGA LE VELE

Per decenni DAF ha fornito motori navali alle aziende di navigazione interna di tutto il mondo. Questi motori godono ancora di una reputazione eccezionale quanto ad affidabilità ed efficienza. Ora, le aziende olandesi NPS Diesel e Vink Diesel hanno incorporato i motori PACCAR MX-11 e MX-13, i più puliti sul mercato nella loro categoria, nelle applicazioni navali.

Questi motori emettono il 98% in meno di ossidi di azoto e il 99% in meno di particelle rispetto ad altri motori diesel per applicazioni navali. Inoltre, consumano il 16% in meno di carburante ed emettono una pari quantità di CO₂ in meno. "I moderni motori PACCAR MX hanno l'affidabilità che ci aspettiamo da DAF", ha dichiarato Sander Langenberg, amministratore delegato di Vink Diesel. "Inoltre, riducono al minimo i livelli di vibrazioni e di rumore a bordo."

DAF CF AND LF PURE EXCELLENCE

Costruito per durare



DAF CF e LF rappresentano un nuovo standard di eccellenza nel settore delle costruzioni. Una manovrabilità fuori dal comune, anche a carichi elevati. Costruiti per durare, soprattutto negli scenari offroad più duri. Come tutti i nostri veicoli, DAF CF e LF offrono un comfort impareggiabile e una grande semplicità di allestimento. Per maggiori informazioni, contatta il concessionario DAF più vicino oppure visita il sito www.DAF.com.