

# DAF IN ACTION

N.1 2018



**NUOVI VEICOLI CF E XF**  
INTERNATIONAL TRUCK OF  
THE YEAR 2018!

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**

# TRAXON – LEGGERO. POTENTE. INTELLIGENTE.

Il primo sistema di trasmissione modulare a livello mondiale, ZF-TraXon permette già oggi agli autocarri di viaggiare in modo efficiente verso il futuro. La struttura compatta e robusta, nonché il più alto rendimento nella sua categoria, rendono TraXon il nuovo standard per quanto riguarda l'efficienza. TraXon trasmette la potenza del motore pressoché senza perdite, mentre la funzione PreVision GPS e la programmazione della centralina contribuiscono a risparmiare carburante. La struttura leggera del cambio aumenta l'efficienza. TraXon – il cambio per gli impieghi più versatili, dai percorsi a lunga distanza fino all'impiego in cantiere. ZF-TraXon. Leggero. Potente. Intelligente. [www.zf.com/TraXon](http://www.zf.com/TraXon)



<b>Nuovi veicoli DAF CF e XF:</b> "International Truck of the Year 2018"	4
<b>Novità DAF</b>	6
<b>DAF supera ancora se stessa</b>	8
<b>"DAF ha mantenuto la promessa"</b>	12
<b>Il platooning secondo DAF:</b> "Ci sarà sempre bisogno del conducente"	15
<b>Anhalt Logistics:</b> una promessa mantenuta	18
<b>1500 chilometri di puro divertimento</b>	20
<b>Nuovo reparto di verniciatura cabine:</b> il più moderno del mondo	22
<b>DAF 2600:</b> il capostipite dei veicoli per lunghe distanze	24
<b>"La connettività è il futuro"</b>	26
<b>Realmente come nuovo</b>	28
<b>PACCAR World</b>	29
<b>Sistema di trasporto Hyperloop</b>	30



### Grazie!

È con grande piacere che abbiamo presentato i nuovi veicoli CF e XF a Birmingham nel maggio 2017. I nuovi prodotti offrono un ulteriore risparmio di carburante fino al 7%, un aumento del carico utile fino a 100 kg, intervalli di manutenzione più lunghi e un'eccellente esperienza di guida. Queste affermazioni potrebbero sembrare troppo ardite, ma sono state ampiamente confermate da voi e dai vostri colleghi. In questo numero di DAF in Action potrete saperne di più sulle loro esperienze.

Un'altra notizia molto positiva è che, alla fine di novembre, ci siamo aggiudicati il riconoscimento più prestigioso nel settore dei veicoli industriali: il premio "International Truck of the Year 2018". I membri della giuria hanno così commentato la loro scelta: "Con l'introduzione delle nuove serie CF e XF, DAF mette a disposizione dei clienti una gamma di veicoli medi e pesanti che definisce un nuovo standard di efficienza in termini di trasmissione e prestazioni generali".

Il premio "International Truck of the Year 2018" non appartiene solo a DAF, ma anche alla nostra organizzazione di concessionari e soprattutto a voi che, come partner commerciali, utilizzate i veicoli e i servizi DAF per promuovere il successo della vostra attività.

Desidero concludere la mia prefazione ringraziandovi per la fiducia che riponete in noi ogni giorno e che ci ispira a offrirvi prodotti sempre migliori.

Distinti saluti,

Preston Feight, Presidente

# DAF

### Colophon:

DAF in Action è una pubblicazione di DAF Trucks N.V.  
A cura di: Corporate Communication DAF Trucks.  
Postbus 90065, 5600 PT Eindhoven, Paesi Bassi  
[www.daf.com](http://www.daf.com)

Progettazione e realizzazione:  
GPB Media B.V., Leiderdorp, Paesi Bassi

**Nuovi veicoli DAF CF e XF:**

# International Truck of the Year 2018

Il premio "International Truck of the Year" è senza ombra di dubbio il riconoscimento più prestigioso cui può aspirare qualsiasi costruttore di veicoli industriali. "Il criterio principale per la designazione del vincitore è il contributo che il veicolo apporta in termini di maggiore efficienza del trasporto su strada", spiega il presidente della giuria Gianenrico Griffini. "Ecco perché questo premio riveste un'importanza così speciale, oltre al fatto che la decisione della giuria è basata sulle opinioni di almeno 23 giornalisti delle più autorevoli testate del settore di tutta Europa."

A CURA DI **ROB VAN GOOL**



**Il premio "International Truck of the Year 2018" è stato conferito dal presidente della giuria, Gianenrico Griffini, a Preston Feight, presidente di DAF Trucks, durante la giornata dedicata alla stampa nell'ambito del salone Solutrans di Lione, in Francia**

L'annuncio del vincitore del premio "International Truck of the Year" è sempre un momento emozionante e lo è stato anche quest'anno in occasione di Solutrans, il salone internazionale delle soluzioni per il trasporto che si svolge nella città francese di Lione. "Secondo quanto previsto dal regolamento, il premio viene assegnato al veicolo o al modello lanciato sul mercato nei 12 mesi precedenti che ha apportato il maggiore contributo in termini di efficienza dei trasporti. Dopo tutto, è proprio questo l'obiettivo cui mira oggi il settore del trasporto su strada", afferma Gianenrico Griffini. "Per designare il vincitore, vengono presi in considerazione numerosi criteri, tra cui l'innovazione tecnologica, il comfort del conducente, la sicurezza, le caratteristiche di

guida, il consumo di carburante, l'impatto ambientale e, ovviamente, il "costo totale di proprietà".

## **I nuovi veicoli DAF CF e XF si aggiudicano il primo premio**

Perché i nuovi veicoli DAF CF e XF si sono aggiudicati il titolo di "International Truck of the Year 2018"? Griffini spiega volentieri: "La nuova trasmissione basata sui motori MX-11 e MX-13 a sei cilindri in linea ottimizzati, unitamente al nuovo cambio a 12 velocità ZF TraXon e ai nuovi assali posteriori DAF, migliora ulteriormente la qualità della guida, riduce il consumo di carburante e consente di cambiare marcia con maggiore precisione e silenziosità.



**Con il lancio dei nuovi modelli XF e CF, DAF ha realizzato una serie di veicoli medi e pesanti che stabiliscono un nuovo standard in termini di efficienza energetica della trasmissione e di prestazioni complessive"**

I membri della giuria hanno apprezzato il modo in cui DAF è riuscita a ottenere il massimo dell'energia da ogni singola goccia di gasolio. Il risultato è stato reso possibile grazie a un sistema di combustione migliorato, alla riduzione degli attriti interni al motore, al "downspeeding", all'ottimizzazione del regolatore di velocità predittivo, a una nuova architettura elettronica e alla riduzione del peso dei componenti, come il sistema di post-trattamento."

Secondo Griffini, la giuria IToY ha particolarmente apprezzato le funzioni avanzate della trasmissione dei nuovi veicoli CF e XF che consente di percorrere più strada in modalità "EcoRoll". Ciò si deve alla migliore integrazione del motore e del cambio automatico con le più recenti funzioni di Predictive Cruise Control (Regolatore di velocità predittivo) basate su GPS.

### **Maggiore riconoscimento per gli sforzi compiuti dal settore dei veicoli industriali**

Il premio è stato conferito per la 32ª volta nella sua storia. Come i suoi colleghi, anche Gianenrico Griffini ha potuto constatare di persona l'incredibile evoluzione che ha caratterizzato il mondo dei veicoli commerciali negli ultimi anni. "L'evoluzione è davvero impressionante", afferma Griffini. "Se si confronta un veicolo di 10 o 15 anni fa con uno degli ultimi modelli, ci si accorge immediatamente dei progressi realizzati in termini di emissioni, efficienza di consumo, sicurezza e comfort di guida. Ritengo che il settore dei veicoli industriali debba ottenere un riconoscimento sicuramente maggiore per gli sforzi compiuti."

### **Un nuovo standard**

Gianenrico Griffini riassume così i motivi della scelta della giuria: "Con il lancio dei nuovi modelli XF e CF, DAF ha realizzato una serie di veicoli medi e pesanti che stabiliscono un nuovo standard in termini di efficienza energetica della trasmissione e di prestazioni complessive. Il team DAF può essere molto fiero dei suoi veicoli all'avanguardia!" ■



1988 **DAF 95**



1998 **DAF 95XF**



2002 **DAF LF**



2007 **DAF XF105**



2018 **Nuovi veicoli  
DAF CF e XF**

## **Tutto ha inizio nel 1976**

Il premio "International Truck of the Year" nasce nel 1976 in Gran Bretagna quando Pat Kennet, leggendario redattore della rivista "Truck", decide di mettere alla prova il nuovo Seddon Atkinson SA200. Immediatamente si rende conto che il veicolo è molto innovativo e all'avanguardia in termini di comfort e sicurezza rispetto ai prodotti della concorrenza. Ha così l'idea di istituire un premio per riconoscere i progressi tecnici nella progettazione e nella tecnologia dei veicoli commerciali, con particolare riguardo per i vantaggi che possono offrire agli operatori del settore e ai conducenti. L'idea di Pat è accolta con grande entusiasmo da Andrew Frankl, editore della rivista Truck, e insieme a lui decide di creare il premio "Truck of the Year". Seddon Atkinson è il primo costruttore di veicoli industriali ad aggiudicarsi il premio nel 1977. L'anno successivo, dopo che Kennet e Frankl hanno cercato e ottenuto il sostegno entusiasta di altri colleghi europei, il premio prende il nome di "International Truck of the Year". Oggi la giuria è formata da 23 membri selezionati tra le principali testate europee specializzate del settore. Negli ultimi anni il gruppo IToY ha ampliato la sua sfera di influenza nominando "membri associati" nei mercati dei veicoli industriali in forte espansione, come Cina, India, Sud Africa, Brasile, Giappone e Iran.



**NOVITÀ**



## DAF consegna il 500° veicolo in Giordania

Il 500° veicolo in consegna in Giordania fa parte di un ordine di 50 veicoli effettuato dalla società Euro Shipping Services (ESS) di Amman. ESS è un importante trasportatore intermodale specializzato in spedizioni, trasporto merci, carichi in container, carichi generali, trasporto aereo e magazzinaggio. La decisione di optare per il modello CF85 non è una coincidenza, come confermano i proprietari di ESS, Issam Sacca e Mahmoud Omran: "I veicoli DAF sono estremamente efficienti in termini di consumo di carburante ed è questo uno dei motivi per cui assicurano un costo totale di proprietà incredibilmente vantaggioso. Inoltre, per le sue caratteristiche di sicurezza, affidabilità e robustezza, il modello CF85 è senza dubbio il veicolo che desideriamo aggiungere alla nostra flotta di 90 mezzi. Abbiamo grande fiducia nell'assistenza post-vendita e nei servizi aggiuntivi forniti dal concessionario DAF locale, Manaseer." ■

Dopo tre anni dal suo ingresso nel mercato giordano, DAF Trucks ha consegnato il 500° veicolo. La consegna di questo DAF CF85 4x2 Euro3 dimostra la notorietà che il marchio DAF ha raggiunto in Giordania. Il costruttore olandese è ormai diventato leader nel segmento dei veicoli pesanti, con una quota di mercato superiore al 25%.

## Nomine nel Consiglio di amministrazione DAF

**Recentemente vi sono stati numerosi cambiamenti nel Consiglio di amministrazione di DAF Trucks N.V.**

Harry Wolters è stato promosso al ruolo di Director of European Sales. Harry Wolters è entrato a far parte di DAF nel 1996. Ha ricoperto posizioni di crescente responsabilità, rivestendo tra l'altro il ruolo di responsabile della Eindhoven Truck Factory e Human Resources Director. Nell'ottobre 2014 è stato nominato Director Operations. Nel suo nuovo incarico, Harry Wolters continuerà a far parte del Consiglio di amministrazione di DAF.

Jos Habets è stato nominato Director Operations. È entrato a far parte di DAF nel 1998. Ha svolto incarichi di responsabilità crescente, ricoprendo anche il ruolo di Manager Business Economics e DAF Group Controller, prima della sua promozione a Finance Director e membro del Consiglio di amministrazione nel 2010.

Harald Seidel è stato promosso al ruolo di Finance Director. Harald Seidel è entrato a far parte di DAF nel 2001. Ha svolto diversi incarichi di crescente responsabilità, rivestendo anche la posizione di Controller di PACCAR Parts Europe e Controller per il reparto Marketing & Sales prima di essere promosso al ruolo di Group Controller nel 2016. Harald Seidel è entrato a far parte del Consiglio di amministrazione di DAF. ■



**Harry Wolters (a sinistra), Jos Habets (al centro) e Harald Seidel (a destra).**



## IRIZAR i8 "INTERNATIONAL COACH OF THE YEAR 2018"



Quest'anno a Busworld, uno dei saloni internazionali dedicati al trasporto pubblico più importanti a livello mondiale, il pullman Irizar i8 a tre assi da 14 metri è stato premiato con il titolo di "International Coach of the Year 2018". Il premio ha rappresentato anche un riconoscimento per DAF, dato che l'Irizar i8 è equipaggiato con motore PACCAR MX-13, progettato e costruito da DAF. Secondo l'opinione della giuria, "In termini di prezzo, valore residuo, efficienza nel consumo di carburante e costi di esercizio, l'Irizar i8 rappresenta semplicemente il nuovo standard".

**DAF Trucks e la nuova serie DAF LF erano entrambi nella rosa dei finalisti del prestigioso premio "2017 Commercial Fleet Awards". Da sinistra a destra: Phil Moon, DAF Trucks Marketing Manager, John Mabey, PACCAR Financial, Adam Bates, DAF Trucks UK Fleet Parts Sales Manager e Ian Grant, DAF Trucks Fleet Sales Director.**



## DAF si aggiudica due prestigiosi "Commercial Fleet Awards"

**In occasione della cerimonia dei "2017 Commercial Fleet Awards" DAF Trucks si è aggiudicata due premi prestigiosi. È stata premiata come "Truck Fleet Manufacturer of the Year", mentre la serie DAF LF ha ottenuto il titolo di "Commercial Fleet Truck of the Year". Per il terzo anno di fila DAF Trucks si è aggiudicata un premio per la serie LF e il titolo di "Truck Fleet Manufacturer of the Year" nella serata di gala dei Commercial Fleet Awards.**

"I premi significano molto per noi perché la giuria è composta dai principali responsabili di flotta britannici che conoscono perfettamente le esigenze di questo settore", afferma Richard Zink, Direttore del reparto Marketing & Sales e membro del Consiglio di amministrazione di DAF Trucks. "I premi confermano la qualità elevata dei nostri veicoli e dei nostri servizi. Il contributo congiunto di questi due elementi assicura il costo totale di proprietà più basso e il massimo livello possibile di efficienza di trasporto ai nostri clienti, che beneficiano di queste qualità ogni singolo giorno." I Commercial Fleet Awards sono un'iniziativa della rinomata rivista britannica "Commercial Fleet". ■



## DAF Trucks Paris apre le porte

DAF Trucks Paris, un nuovo concessionario DAF, ha recentemente inaugurato la sua sede operativa nel trafficatissimo nodo di interscambio a sud di Parigi. La struttura occupa una superficie di 13.000 metri quadrati e vanta le più moderne attrezzature e tecnologie, tra cui apparecchiature per il test dei freni e undici rampe. Un magazzino computerizzato dei ricambi ne garantisce la disponibilità ottimale. Il concessionario è situato in una posizione strategica, a soli dieci minuti dall'aeroporto di Orly, ed è facilmente raggiungibile dalle autostrade che circondano la capitale francese. ■

**Espansione delle serie CF e XF e nuova serie LF:**

# DAF supera ancora se stessa

Il costruttore di veicoli industriali olandese aggiunge undici configurazioni assali per trattori e cabinati alle famose serie CF e XF, completamente rinnovate a inizio anno. Al tempo stesso, DAF presenta anche la nuova serie LF, dotata di molte caratteristiche innovative già implementate nelle serie CF e XF, che rafforzerà ulteriormente la posizione del marchio nel segmento dedicato alla distribuzione.

A CURA DI **ROB VAN GOOL**



Il rinnovamento che DAF ha apportato a tutto il suo programma di produzione nell'arco di soli sei mesi può essere senz'altro definito un vero "tour de force", come direbbero i francesi. Se dal punto di vista estetico si è trattato di un restyling, benché radicale, si deve necessariamente parlare di "novità" per descrivere i sostanziali cambiamenti apportati a tutto ciò che sta sotto il cofano dei veicoli CF e XF. Nuovi motori, nuovi cambi TraXon e nuovi assali posteriori sono alcuni degli elementi innovativi che caratterizzano gli ultimi modelli. Tra le altre novità ricordiamo il nuovo software installato nei veicoli, una nuova unità EAS ancora più compatta e un nuovo sistema di regolazione della climatizzazione in cabina che utilizza in modo più intelligente il

calore residuo dell'imponente monoblocco. DAF si è impegnata al massimo per far sì che ogni singolo componente dei suoi veicoli sia in grado di ottenere il massimo da ogni goccia di gasolio consumato.

## **Riduzione dei consumi fino al 7%**

Durante la presentazione alla stampa internazionale delle nuove serie di veicoli a più assali, Raoul Wijnands, responsabile delle attività di test di DAF, non ha avuto difficoltà a sottolineare i vantaggi di questo profondo rinnovamento: riduzione del peso fino a 300 kg, intervalli di assistenza di oltre 200.000 chilometri e infine, ma non meno importante, riduzione fino al 7% del consumo di carburante per il

trasporto a lunga percorrenza. Secondo DAF "Questa è l'iniziativa di più ampia portata che l'azienda abbia mai intrapreso" e tale affermazione è confermata da un test internazionale, condotto di recente da Révesz, uno dei clienti ungheresi di DAF. "Su una distanza di oltre 3.000 chilometri, i nuovi veicoli XF hanno fatto registrare un risparmio del 7,3% sul consumo di carburante rispetto alla generazione precedente, il che dimostra la loro straordinaria efficienza", afferma con orgoglio Wijnands.

## **Maggiore carico utile, minore consumo di carburante**

Il mercato sembra aver accolto con grande favore la nuova generazione di veicoli DAF. DAF aveva inizialmente



**Il programma DAF è stato ampliato per includere nuove configurazioni degli assali che permetteranno ai singoli trasportatori di ordinare veicoli personalizzati.**



**Una delle innovazioni più importanti è il nuovo assale trainato, disponibile per trattori e cabinati, che assicura una manovrabilità ottimale.**



previsto di continuare a produrre la linea di modelli esistente, ma ora i suoi stabilimenti stanno lavorando quasi esclusivamente alla produzione dell'ultima generazione di veicoli per soddisfare la crescente domanda. Questo sembra essere anche il momento ideale per espandere il programma con l'aggiunta di nuove configurazioni assiali che consentiranno ai trasportatori di ordinare veicoli personalizzati. Ad esempio, si potrà optare per un assale sterzante completamente nuovo con un sistema di sterzo elettroidraulico che assicura un'eccellente manovrabilità, un peso inferiore (30 kg), una maggiore affidabilità dovuta all'impiego di un minor numero di parti e persino maggiori risparmi sul consumo di carburante. Tutti questi vantaggi dipendono dal fatto che la

pompa sterzo intelligente non funziona sempre, ma solo quando è necessario. Un'altra nuova caratteristica è l'assale trainato doppio che offre una maggiore capacità di carico utile. Un nuovo corpo assale con cuscinetti ottimizzati consente di ridurre il peso del veicolo di 25 kg, con un risparmio sulla quantità di carburante pari a un paio di decimi percentuali. Il vantaggio principale, tuttavia, consiste nella capacità di carico statico di ben 34 tonnellate. Tale caratteristica è assolutamente preziosa per le operazioni di carico e scarico di container pesanti.

#### **Nuovi modelli per il settore dell'edilizia**

DAF ha qualcosa di nuovo da offrire anche a quei clienti il cui lavoro li porta spesso a viaggiare su terreni meno

agevoli, come il nuovo set di assali a tandem a trazione doppia (26 tonnellate) con riduzione nel mozzo, dove il nuovo corpo assale e i rapporti più veloci riflettono perfettamente la filosofia che DAF sta applicando a tutta la serie, ovvero il "downspeeding" dei motori. I veicoli possono quindi viaggiare a un numero inferiore di giri al minuto, il che migliora ulteriormente la loro efficienza in termini di consumo di carburante e offre al conducente il vantaggio di un livello di rumorosità notevolmente ridotto. Secondo l'opinione del team DAF di Eindhoven, il nuovo cabinato CF 8x4 è di circa 300 kg più leggero rispetto al modello precedente, senza dimenticare il fatto che l'olio nel nuovo assale a tandem deve essere sostituito soltanto ogni tre anni o dopo 450.000 chilometri. ►

# Lubrificanti DAF - risparmio su tempi e costi

Le gamme Premium ed Xtreme sono state progettate, sviluppate e testate appositamente per DAF Trucks da Total Lubricants, uno dei maggiori produttori di oli di alta qualità al mondo. Sono state progettate con obiettivi ben precisi. Consentire agli operatori di risparmiare su tempi e costi, fornendo un alto livello di protezione e prestazioni per tutte le parti in movimento della trasmissione. Questo si traduce in una riduzione del consumo di carburante, delle emissioni di CO<sub>2</sub> e in intervalli di cambio olio prolungati.



**DAF Xtreme 75W-85**

**DAF Xtreme 75W-90**

Olio per assali DAF per il risparmio di carburante

**DAF Xtreme 75W-80**

**DAF Premium 75W-80**

Olio del cambio DAF per il risparmio di carburante

**DAF Xtreme LD-FE 5W-30**

**DAF Xtreme LD-FE 10W-30**

**DAF Xtreme FE 10W-30**

Oli motore DAF per il risparmio di carburante

**DAF Xtreme Longlife Coolant**





**"Una BMW Serie 1 nel segmento VW Golf": è così che un portavoce DAF ha definito il nuovo veicolo LF.**

Per restare nel settore dell'edilizia, DAF sta ora producendo un telaio 8x4 leggero per i veicoli CF destinati al continente, che è particolarmente adatto alle betoniere. Con

due assali sterzanti da 7,1 tonnellate e un assale a tandem da 19 tonnellate con riduzione singola, il telaio pesa soltanto 9 tonnellate, una caratteristica assolutamente unica nel mercato. Non è da molto che si producono trattori standard di questo peso.

### **Massima tranquillità e silenziosità a bordo**

L'esperienza di guida offerta dai nuovi modelli CF e XF è comparabile alle ottime prestazioni dei veicoli delle stesse serie lanciati all'inizio dell'anno. DAF è famosa per le caratteristiche di guida di livello superiore dei suoi veicoli, tra cui l'eccellente stabilità e la sensibilità dello sterzo, e la sua reputazione è confermata anche dalla qualità dei nuovi modelli.

L'aspetto che colpisce maggiormente è la sensazione di tranquillità e silenzio che regna in cabina. La nuova generazione di motori PACCAR MX-11 e MX-13, caratterizzata da una maggiore potenza e una coppia superiore, consente ai veicoli di viaggiare a una velocità di crociera di 85 km/h senza che il contagiri superi mai i 1000 giri al minuto. La caratteristica si traduce in un'esperienza di guida estremamente rilassata e piacevole. Il nuovo cambio TraXon assicura un comfort di

manovra ottimale e le strategie di comando del cambio integrate di serie costituiscono un'ulteriore agevolazione. Con la semplice pressione di un pulsante, i conducenti possono infatti regolare il comportamento del cambio in base alle condizioni di guida: fuori strada, trasporto di liquidi o su lunga distanza. La trasmissione è dotata di programmi speciali per il trasporto pesante e gli EcoCombi, i quali vengono selezionati automaticamente quando, dopo due cambi di marcia, il cambio avverte la necessità di trainare un carico più pesante. Tra le altre funzioni pratiche e intelligenti figurano i sistemi che monitorano costantemente l'energia della batteria e la pressione dei pneumatici.

### **Una nuova veste per l'ultimo nato della famiglia**

Naturalmente, anche l'ultimo nato della famiglia non è sfuggito all'ondata di rinnovamento che ha interessato tutta la produzione DAF. Il nuovo veicolo LF condivide molte delle caratteristiche dei suoi fratelli maggiori, sebbene il secondo finestrino sulla portiera del lato passeggero sia un tratto esclusivo dei veicoli DAF per la distribuzione. Questo modello presenta allestimenti interni realizzati con nuovi colori, maggiori informazioni sul display

centrale posizionato nel cruscotto e una coppia supplementare che, unitamente alle trasmissioni più veloci, permette al motore di funzionare a regimi più bassi, in modo

da ridurre il consumo di carburante fino al 6% nei veicoli di nuova generazione.

### **Nuovo motore**

Durante la presentazione ai media internazionali in Spagna, una delle rivelazioni più interessanti è stato il nuovo motore PACCAR PX-4 da 3,8 litri. Disponibile nelle versioni da 115 kW/152 CV e 127 kW/172 CV, il motore si colloca nella fascia di base del programma, ma non per questo è meno degno di attenzione. Il motore PX-4 è disponibile esclusivamente nel segmento da 7,5 tonnellate ed è destinato ad avere grande successo presso i trasportatori specializzati nella distribuzione leggera, i quali si attendono che il loro veicolo sia ancora in condizioni eccellenti dopo 5 se non 10 anni di attività. "Una BMW Serie 1 nel segmento della VW Golf": è così che un portavoce DAF ha definito il nuovo veicolo LF e la sua nuova trasmissione. Con il suo passo più breve e l'eccellente manovrabilità, il modello LF e il suo "piccolo" PX-4 hanno dominato la scena in Spagna. Anche le versioni a più assali dei veicoli della serie CF e XF hanno catturato l'attenzione del pubblico. ■



**Maggiori informazioni sul nuovo programma di produzione DAF sono disponibili alla pagina [www.daf.com/inaction](http://www.daf.com/inaction)**

**Gruppo Révész:**

# "DAF ha mantenuto la promessa!"

Il Gruppo Révész è una delle principali aziende di trasporti e logistica dell'Ungheria. È stata fondata negli anni '80 da Balint Révész, che è ancora oggi il CEO dell'azienda e ha visto crescere l'impresa di famiglia fino a diventare leader di mercato nell'Europa dell'Est nel settore del trasporto alla rinfusa di gas e liquidi e un operatore di primo piano nell'area dei servizi logistici.



Zoltán Sipos: "DAF sa come soddisfare  
alla perfezione tutte le nostre esigenze"

DAF intrattiene una relazione speciale con il Gruppo Révész: nel 2015, il Primo Ministro olandese, Mark Rutte, ha consegnato le chiavi del milionesimo veicolo DAF costruito nello stabilimento di Eindhoven al proprietario e CEO, Bálint Révész.



Le attività di trasporto dell'azienda si basano su una flotta di oltre 450 veicoli, la maggioranza dei quali esibisce lo stemma DAF sulla calandra. Zoltán Sipos, direttore di Lerton Trans Ltd, una consociata del Gruppo Révész, spiega perché l'azienda ha deciso di scegliere il costruttore di veicoli industriali olandese. "I nostri veicoli percorrono in media 130.000 chilometri l'anno: dunque, l'affidabilità e i bassi costi di esercizio sono fattori decisivi per la scelta del costruttore. Anche il comfort di guida è un altro aspetto importante: i nostri conducenti sono spesso in viaggio per diversi giorni di fila e meritano un letto comodo, una cabina spaziosa e un'esperienza di guida confortevole. DAF sa come soddisfare alla perfezione tutte le nostre esigenze."

#### Rapporto qualità-prezzo

Alcuni mesi fa, il Gruppo Révész ha ordinato 400 nuovi veicoli DAF CF e XF in sostituzione dei mezzi esistenti e con l'obiettivo di ampliare la propria flotta. Anche se Révész è da anni un cliente affezionato DAF, non era affatto scontato che DAF si aggiudicasse la commessa. Sipos: "Abbiamo confrontato le offerte di molti costruttori, com'è nostra abitudine quando si tratta di ordini importanti. DAF ha offerto il miglior rapporto qualità-prezzo e ha ottenuto il punteggio migliore in termini di costi di esercizio ridotti."

#### Prova comparativa

Una fase importante del processo di acquisto è stata la prova comparativa in cui sono state messe a confronto le prestazioni del nuovo veicolo XF e quelle del suo predecessore, già estremamente efficiente. Secondo Sipos, "Non esiste un test migliore della prova su strada". "Quando DAF ha presentato i nuovi veicoli CF e XF, ha garantito un risparmio del 7% sul consumo di carburante rispetto ai modelli precedenti. La promessa era allettante, ma sarebbe stata in grado di mantenerla? Abbiamo quindi deciso di eseguire una prova sulla lunga distanza, percorrendo 3.500 km dai Paesi Bassi fino in Ungheria e ritorno. DAF ha mantenuto la sua promessa: la prova effettuata ha dimostrato che il nuovo veicolo XF era più efficiente del 7,3% rispetto al suo predecessore."

“  
Una prova  
condotta da  
Révész ha  
dimostrato che i  
nuovi veicoli XF  
assicurano un  
risparmio sul  
consumo di  
carburante del  
7,3%.”

#### Da CF a XF

"Finora la nostra flotta era prevalentemente costituita da veicoli CF", racconta Gábor Maczkó, Direttore di Révész Trans Ltd. "La scelta era dettata principalmente dal loro peso molto leggero. Del resto, nel settore del trasporto alla rinfusa e in cisterne, ogni chilo ha la sua importanza. DAF ha ora ridotto il peso dei suoi veicoli XF top di gamma e, quindi, abbiamo deciso di passare al Super Space Cab XF. Il modello offre ai conducenti ancora più spazio e maggiore comfort, mentre l'azienda potrà beneficiare di consumi di carburante ridotti e di una maggiore efficienza complessiva del trasporto. In altre parole, possiamo dire di aver preso "due piccioni con una fava", per non parlare del fatto che i nostri conducenti sono entusiasti dell'incredibile coppia del motore e dell'esperienza di guida in generale." ■





**Lavorare ad un livello superiore.  
Con un minor consumo di  
carburante.**



**La gamma FUELMAX.  
Ti porta più lontano con consumi minori.**

Grazie ad una resistenza al rotolamento migliorata fino al 10%\*, con la gamma FUELMAX ora puoi guidare di più con un minor consumo di carburante.

\* I test comparativi effettuati da Goodyear GIC\*L sulla misura 315/70R22.5 mostrano come i nuovi FUELMAX S e FUELMAX D offrano un miglioramento nella resistenza rotolamento rispettivamente fino al 6% e 10% vs. il precedente Goodyear Marathon LHS II+ ed LHD II+.

**GOODYEAR**

**MADE TO FEEL GOOD.**

## Il platooning secondo DAF:

# "Ci sarà sempre bisogno del conducente"



Il "platooning", cioè il viaggio in convoglio di un gruppo di veicoli, sta guadagnando un'attenzione sempre maggiore. Tuttavia, se da un lato tutte le parti interessate concordano sull'obiettivo finale, la discussione è ancora vivace quando si tratta di stabilire in che modo raggiungere l'obiettivo. Il dibattito ha generato nei trasportatori e nei conducenti un'immagine distorta della realtà. DAF ritiene invece che sia molto importante fornire una visione chiara e realistica.

DI **BERT ROOZENDAAL**

Per tutti gli operatori del settore dei trasporti, il vantaggio principale offerto dal "platooning" consiste in una maggiore efficienza nei consumi di carburante e nella riduzione delle emissioni. Tutti concordano nel sostenere che questa modalità di guida contribuisce ad aumentare la sicurezza dei veicoli, rendere più efficiente l'utilizzo delle strade e migliorare i flussi di traffico.

### **0,3 secondi**

DAF è un'azienda leader nella tecnologia del platooning. È l'unico costruttore di veicoli industriali a essere riuscito a far viaggiare tre mezzi intercomunicanti in convoglio a intervalli di 0,3 secondi l'uno dall'altro, il che significa avere ottenuto una distanza tra i veicoli incolonnati di soli 6,6 metri! Il conseguente "effetto scia" permette di ridurre il consumo di carburante

dell'ultimo veicolo del convoglio di almeno il 10%. Anche il primo veicolo consuma meno carburante, poiché il mezzo che segue elimina gran parte della turbolenza generata dal veicolo di testa. Nel corso della sua ricerca, DAF ha anche scoperto che l'effetto scia a intervalli di 0,3 secondi non differisce molto dai valori rilevati a intervalli di 0,5 e 0,8 secondi.

### **Il ruolo del conducente**

DAF ritiene che la tecnica del platooning possa contribuire a ridurre i consumi di carburante, migliorare i flussi di traffico, aumentare la sicurezza di guida e ottimizzare l'efficienza dei trasporti. Il conducente svolge un ruolo essenziale nella visione di DAF. Il platooning è una tecnologia pensata per aiutare il conducente, non per sostituirlo. ►



### Attenzione sempre vigile

DAF intende mantenere sempre un conducente a bordo dei suoi veicoli. "Per restare sempre vigili alla guida, i conducenti devono avere qualcosa da fare", sostiene l'ingegnere Menno Beenackers, responsabile del progetto platooning di DAF. "Riteniamo che il modo migliore per tenere desta l'attenzione del conducente sia quello di consentirgli di guidare il veicolo, con o senza l'ausilio dei dispositivi elettronici al volante che lo avvisano quando è necessario effettuare delle regolazioni o che permettono al veicolo di eseguirle automaticamente. Si tratta di un'applicazione più estesa delle innovazioni elettroniche già implementate sui veicoli attualmente in produzione. Tale tecnologia rappresenta un ulteriore passo avanti nell'aiutare il conducente a fare ciò che deve, cioè portare il veicolo e se stesso a destinazione in tutta sicurezza. Questa è la seconda fase di un piano articolato in quattro fasi, che riguarda tutti gli aspetti, dal controllo del veicolo completamente manuale alla guida automatica. I conducenti ora possono anche togliere temporaneamente le mani dal volante, come quando si guida una Tesla. Tuttavia, siamo ancora ben lontani dal concetto di veicoli a guida autonoma, che verrà affrontato nella terza fase del nostro progetto."

### Sfide

Le precedenti considerazioni sembrano rispondere alla domanda se l'intervallo di 0,3 secondi sia destinato a diventare lo standard di riferimento sulla strada negli anni a venire. Secondo DAF, il momento non è ancora maturo. Proprio perché DAF è riuscita a testare con successo questa tecnologia, i suoi ingegneri sono perfettamente consapevoli delle altre sfide che li attendono. Una di

**Con i veicoli distanziati a intervalli di 0,3 secondi, il retro del mezzo di testa occupa interamente la visuale del parabrezza del veicolo che segue.**

queste appare immediatamente evidente nel momento in cui si sale a bordo per una prova di guida: la visuale del parabrezza è interamente occupata dal veicolo che viaggia davanti, una situazione non ottimale per un conducente. "Riteniamo che sia meglio affrontare questo aspetto nella quarta fase", afferma Beenackers. "Per allora, tutti i veicoli che seguono il primo mezzo del convoglio saranno a guida autonoma, senza conducente o senza necessità di alcun intervento manuale da parte dell'autista. Tuttavia, non credo che questo tipo di guida autonoma possa realizzarsi in tempi brevi, soprattutto per gli scarsi vantaggi offerti e il notevole impiego di tecnologia che richiede. Al momento, penso che lavoreremo con intervalli compresi tra 0,5 e 0,8 secondi tra i veicoli, con i conducenti che hanno ancora il controllo totale del mezzo."

### Normativa

Grazie alla tecnica del platooning, i veicoli possono viaggiare in convoglio a breve distanza tra loro, contribuendo così a rendere più efficiente l'utilizzo delle strade e anche il trasporto delle merci. "Tuttavia, ciò richiede anche la definizione di accordi e normative a livello europeo per stabilire l'intervallo di sicurezza che i veicoli devono rispettare quando viaggiano in convoglio", sostiene Beenackers. "Non è stato ancora raggiunto un accordo al riguardo: gran parte dei paesi europei hanno già una propria normativa in merito alla distanza tra i veicoli, ma non esiste ancora uno standard comune europeo. A volte la distanza è indicata in 50 metri, altre volte in due secondi e in altri casi la decisione è di competenza esclusiva della polizia locale. È necessario stabilire una legislazione comune in materia di platooning."

### Protocollo di comunicazione

Un altro ostacolo che si prospetta all'orizzonte è la necessità di adottare un protocollo di comunicazione standard. L'ACEA ritiene che il platooning "multimarca" diventerà una realtà

entro il 2023. Ciò presuppone però che tutti i veicoli, indipendentemente dalla marca, siano in grado di comunicare tra loro. E non è tutto. Anche il modo in cui debbano essere effettivamente formati i convogli è ancora un interrogativo aperto. Gran parte dei veicoli continueranno a immettersi in autostrada separatamente prima di formare dei convogli ad hoc con altri mezzi. Naturalmente, è anche possibile che alcune società di trasporto facciano circolare tre veicoli alla volta in modo da poter formare un convoglio sull'autostrada. Inoltre, non esistono norme che regolano la collaborazione tra i trasportatori.

### Quadro giuridico

In sostanza, sono ancora tanti gli interrogativi a cui occorre rispondere prima che il platooning possa diventare una realtà concreta. Le risposte arriveranno sicuramente, ma ci vorrà ancora del tempo. Oltre a perfezionare i sistemi e a renderli compatibili tra loro, sarà anche necessario concordare un quadro giuridico comune. In altri termini, bisognerà definire le regole del gioco. Si tratta di una questione che riguarda la società nel suo complesso e che richiede risposte a livello politico, mentre i costruttori potranno avere un ruolo puramente consultivo. Quanto più ambiziosi saranno i nostri obiettivi in termini di efficienza energetica e sostenibilità ambientale, tanto più rilevante diventerà il processo. Al momento, si presume che i convogli saranno formati da un massimo di due o tre trattori e rimorchi, ma sarebbe preferibile che il numero di mezzi fosse maggiore o che i convogli fossero costituiti anche da EcoCombi. È possibile che con un intervallo di 0,3 secondi si ottenga una maggiore efficienza, sebbene tale distanza possa essere mantenuta soltanto con veicoli a guida autonoma poiché solo un dispositivo elettronico è in grado di reagire in tempi così rapidi in caso di necessità. Non si tratta soltanto di trovare il software giusto, ma è anche necessario che il sistema venga accettato dal pubblico. ■

## DAF Trucks partecipa a un test di platooning in Inghilterra

DAF Trucks partecipa a un test di platooning che si svolgerà nell'arco di due anni in Inghilterra, organizzato dal laboratorio britannico di ricerca sui trasporti (TRL, Transport Research Laboratory). DAF Trucks e gli altri partecipanti (TNO, Ricardo PLC e DHL) sono stati selezionati dal Ministero dei trasporti britannico per realizzare dei test di platooning in collaborazione con Highways England su diverse tratte della rete autostradale britannica. I primi veicoli DAF per la guida in convoglio saranno provati nel Regno Unito nei prossimi mesi.

Con la realizzazione del test di platooning, le autorità britanniche si prefiggono l'obiettivo di acquisire maggiori informazioni su questa tecnica e di capire in che modo essa possa contribuire a migliorare l'efficienza del trasporto su gomma.





Heino e Thies Anhalt: "I nuovi veicoli XF sono mezzi di qualità superiore che stanno definendo nuovi standard a livello tecnologico."

**Anhalt Logistics**

# Una promessa mantenuta

Secondo la sua stessa definizione, Anhalt Logistics offre ai suoi clienti "soluzioni liquide". L'ultima generazione di veicoli DAF XF contribuisce in maniera rilevante ad agevolare il flusso di servizi che l'azienda offre ai propri clienti.

Nel presentare la sua nuova generazione di veicoli, DAF aveva assicurato un risparmio sul consumo di carburante non inferiore al 7%: una promessa sicuramente in grado di catturare l'attenzione della maggior parte delle società di trasporti. Naturalmente, una promessa così audace ha subito sollevato il dubbio che fosse possibile mantenerla. Ad Anhalt Logistics in Germania, l'istruttore Ove Thomsen e il conducente Marco Bielefeld hanno deciso di mettere alla prova il veicolo per scoprire se la nuova trasmissione avrebbe mantenuto la promessa. Hanno quindi fatto diversi viaggi dal nord della Germania a Thüringen, una tratta che

percorrevano abitualmente con veicoli di un'altra marca, il cui consumo era dell'ordine di 28 litri ogni 100 chilometri.

#### **Numero di giri ridotto**

"Inizialmente siamo rimasti sorpresi dal numero di giri ridotto del nuovo XF," racconta Bielefeld. "Era anche piuttosto strano scoprire che il veicolo riduceva automaticamente i giri quando affrontava tratti in salita. E la potenza sprigionata in fase di accelerazione era veramente impressionante." Ancora più sorprendenti, a giudizio di Thomsen, sono stati i dati relativi al consumo di carburante: "Meno di 23 litri per 100 chilometri rispetto

all'altro veicolo nelle stesse condizioni di guida. Una differenza di ben 5 litri! - aggiunge Bielefeld - Dopo tre giorni ci eravamo abituati al regime di giri più basso che, tra l'altro, contribuiva a creare un clima più rilassato in cabina. Il passaggio alle marce più alte era così morbido che quasi non si avvertiva. Anche le sospensioni sono risultate migliori, così come le prestazioni su strada."

#### **Abitacolo**

Non ci è voluto molto ad abituarsi all'allestimento curato ed elegante dell'abitacolo. "Quando sali a bordo di un DAF, non vedi l'ora di iniziare a lavorare", dichiara

Bielefeld. "DAF sa perfettamente che cosa cerca un conducente. Tutto è esattamente dove ci si aspetterebbe che sia e sempre a portata di mano. Senza parlare del tavolino scorrevole che resta sempre una soluzione brillante." Bielefeld non risparmia elogi anche per i comodi sedili e il letto spazioso.

### Nuovi standard

Entrambi i direttori, Heino e Thies Anhalt, sono inoltre entusiasti delle prestazioni del veicolo. Non sorprende pertanto che abbiano ordinato 100 nuovi XF in consegna nei prossimi dodici mesi. "Guidiamo veicoli DAF sin dagli anni '90. All'epoca, il motivo era essenzialmente di carattere pratico. I veicoli non erano all'avanguardia dal punto di vista dell'elettronica, ma erano affidabili e l'abitacolo era molto spazioso", racconta Heino Anhalt. "Oggi, nel 2017, gli XF di ultima generazione si sono evoluti da mezzi semplici e solidi in veicoli di livello superiore, che dettano nuovi standard a livello tecnologico pur conservando le stesse caratteristiche di



**L'istruttore Ove Thomsen:**  
"Tra i sette costruttori di  
veicoli europei, sceglierei  
sempre DAF."

affidabilità e robustezza che li hanno sempre contraddistinti."

### Tradizione di famiglia

L'apprezzamento per il lavoro dei conducenti è uno dei principi fondamentali su cui si basa la politica aziendale della famiglia Anhalt. Entrambi i direttori hanno trascorso i primi tre anni della loro carriera in azienda sulla strada e, ancora oggi, non passa un anno senza che effettuino almeno un lungo viaggio alla guida di un veicolo. "In questo modo, possiamo renderci conto di quali siano le esigenze reali dei nostri clienti e capire meglio le

sfide che devono affrontare ogni giorno i nostri conducenti.", afferma Heino Anhalt. Nella gestione corrente dell'attività aziendale, Anhalt Logistics fa il possibile per accontentare i propri conducenti. "Se lo desiderano, possono guidare fino in Svezia o in Spagna oppure percorrere tratte più brevi, in modo da poter rientrare a casa ogni sera." spiega Thies Anhalt. "Non devono far altro che chiedere."

### Gamma completa di servizi

Anhalt Logistics offre ai propri clienti una gamma completa di servizi. Oltre al trasporto di prodotti chimici e alimentari, anche le attività di manutenzione e noleggio sono diventate un settore molto importante per l'azienda. "Circa il 25% della flotta, inclusi i conducenti, viene noleggiata ad altre aziende." spiega Thies Anhalt. "I nostri conducenti devono avere due cuori. Uno per il team Anhalt, con tutti i vantaggi che derivano dall'essere dipendenti, e l'altro per i nostri clienti e i loro prodotti, con i quali devono identificarsi."

### Bianco

I veicoli a noleggio si contraddistinguono per il loro colore bianco e per la discrezione del logo Anhalt. Il cliente, se lo desidera, può aggiungere anche il proprio marchio. Presso la sede dell'azienda a Rehde Flehden-Bargen, i due veicoli DAF XF bianchi della nuova serie attirano immediatamente lo sguardo, distinguendosi dal resto della flotta Anhalt dal tipico colore blu metallizzato. Ben più importanti dei colori sono, ovviamente, le qualità intrinseche dell'azienda, i veicoli e i suoi conducenti. Tutte qualità di cui Anhalt Logistics non dovrà mai preoccuparsi. ■

**I veicoli a noleggio si contraddistinguono per il loro colore bianco e per la discrezione del logo Anhalt. Il cliente, se lo desidera, può aggiungere anche il proprio marchio.**



# 1500 chilometri di puro divertimento

In Europa, in questo periodo, si registra una forte carenza di autisti, i quali sono sempre più coinvolti nel processo decisionale che porta all'acquisto di nuovi veicoli. Il giornalista Iep van der Meer ha guidato un Super Space Cab XF dalla Spagna ai Paesi Bassi e ha scoperto perché il modello di punta DAF è il veicolo preferito dai conducenti internazionali.

DI IEP VAN DER MEER



"Aires de Montélimar", alle prime luci del mattino.

Sono le sette del mattino e mi sono appena svegliato dopo un sonno ristoratore nella confortevole cabina del mio Super Space Cab. Il comodo materasso e l'eccellente climatizzazione della cabina mi hanno permesso di riposare così bene che, al risveglio, ci ho messo un po' prima di realizzare che non mi trovavo nel letto di

casa. La sveglia ha interrotto i miei sogni e ho quindi controllato l'iPhone per capire esattamente dove mi trovavo. Sullo schermo compariva "Aires de Montélimar", a circa 700 chilometri dal confine con il Lussemburgo. Questa è la mia prossima tappa, perché voglio lasciare la Francia prima che scatti il divieto di circolazione dei

mezzi pesanti della domenica e resti bloccato per 24 ore. Dovrei riuscire a coprire questa distanza senza troppi problemi, quindi mi concedo il tempo di una piacevole colazione a base di croissant e un ottimo caffè presso la stazione di servizio Rasta.



Tranquillità e comfort nel Super Space Cab.

### Grande stabilità di marcia

Sono partito ieri da Sitges, in Spagna, con il "mio" DAF XF530 FAN completo di rimorchio. Un'incredibile combinazione, equipaggiata di ogni dotazione, secondo la filosofia di "Eccellenza allo stato puro" che caratterizza il nuovo modello DAF. Una volta ricevute tutte le istruzioni necessarie, ho percorso il boulevard per uscire dalla città, diretto verso l'autostrada. La mia priorità era quella di raggiungere al più presto il confine francese. Per fortuna, questo tratto del viaggio è piuttosto tranquillo, a parte il traffico tipico del venerdì sera nei dintorni di Barcellona. In poco tempo la Spagna era alle mie spalle e mi sono ritrovato in Francia nel bel mezzo di una bufera di maestrale, ma il mio DAF procedeva stabile nonostante le folate di vento.

### Ottime notizie per il "capo"

I veicoli DAF di ultima generazione trasmettono un'immediata sensazione di familiarità e, grazie al motore MX da 530 CV/390 kW e al nuovo cambio TraXon, sono estremamente piacevoli da guidare. Ho inserito il Predictive Cruise Control (Regolatore di velocità predittivo), impostando il limite di sottoregime e sovraregime a cinque chilometri all'ora. In questo modo, il veicolo

mantiene una velocità stabile ed efficiente, il che è un'ottima notizia per il "capo"... Il regolatore di velocità attiva anche l'EcoRoll, accelera in salita e solleva il piede dall'acceleratore non appena possibile. Il software è ora così avanzato che non ci si accorge nemmeno quando il DAF passa automaticamente alla modalità EcoRoll, persino se la strada è in leggera pendenza. Il computer attiva la modalità nel momento in cui calcola che il veicolo possiede sufficiente energia cinetica da superare il pendio senza necessità di accelerare. Con tutto il dovuto rispetto, non credo che in tutto il mondo vi sia un conducente in grado di fare di meglio.

### Massimo relax

È possibile che all'inizio i conducenti ci mettano un po' di tempo per abituarsi alla guida, ma è sorprendente vedere con quanta efficacia e precisione la tecnologia riesca a gestire le prestazioni del veicolo. Grazie al cambio predittivo, la trasmissione è sempre pronta al momento giusto mentre, in discesa, l'MX Engine Brake dimostra, se mai ve ne fosse bisogno, che l'uso del rallentatore è ormai del tutto superfluo. La tecnologia è così avanzata, infatti, che è persino in grado di decidere se è opportuno passare a una marcia inferiore per adeguare la velocità del veicolo quando procede in discesa. Tutto ciò concorre a garantire un'esperienza di guida molto rilassata e confortevole, per non parlare delle eccellenti prestazioni in termini di risparmio di carburante. I dati sono confermati dal supporto prestazioni del conducente (DPA; Driver Performance Assistant) sul cruscotto, cioè il coach digitale di ogni conducente DAF. Il DPA mi premia con un pollice alzato verde e un brillante punteggio del 94%.

### Attenzione permanente

La nuova generazione DAF è dotata di tutti i sistemi più moderni e vale la pena ricordare che il regolatore di velocità attivo ACC è

di serie su tutti i veicoli. Sono sempre stato un grande sostenitore di questo sistema di sicurezza perché tiene sempre sotto controllo i veicoli che precedono, anche quando il conducente distoglie lo sguardo per qualche istante.

### Comfort

I chilometri scorrono via rapidi e in cabina regna un'atmosfera a dir poco tranquilla e rilassata così come lo è il veicolo nel suo complesso. Le sospensioni pneumatiche rendono il comportamento del veicolo molto simile a quello di un pullman per grandi distanze. L'autoradio, il navigatore e persino il telefono sono totalmente integrati, il che rende la vita molto più semplice. Il nuovo impianto di climatizzazione è un ulteriore punto di forza. È molto più intuitivo e funziona anche in combinazione con il sistema di riscaldamento durante le soste nei parcheggi. DAF ha progettato il sistema in maniera intelligente perché, una volta acceso, utilizza automaticamente il calore residuo del motore. Ciò significa che il calore è disponibile liberamente e non si potrebbe desiderare niente di meglio.

Dopo aver trascorso la notte al confine tra Belgio e Lussemburgo, la domenica mattina arrivo davanti ai cancelli della fabbrica DAF a Eindhoven. Il mio veicolo ha i classici colori dell'azienda e gli addetti alla sicurezza mi salutano all'ingresso! ■



Una combinazione fantastica.

# Nuovo reparto di verniciatura cabine: il più moderno del mondo

Lungo 144 metri, largo 58 e alto 26: è impossibile non notarlo quando si percorre l'autostrada da Anversa a Liegi. Il nuovo reparto DAF di verniciatura cabine di Westerlo è la struttura più moderna al mondo nel suo genere. Imponente quanto lo sono le ambizioni di DAF.



**Il nuovo reparto di verniciatura cabine è lungo 144 metri, largo 58 e alto 26 ed è facilmente visibile dall'autostrada che collega Anversa a Liegi.**

**A sinistra: i robot seguono i contorni della cabina a pochissima distanza, riducendo al minimo la "dispersione della vernice".**



**A destra: anche il nuovo sistema di trasporto rappresenta una grande innovazione poiché consente di ruotare le cabine nei bagni di trattamento.**





Nel 1966 DAF ha aperto una nuova fabbrica a Westerlo, dove produce i suoi assali molto efficienti, oltre alle cabine famose per la loro elevata qualità. Attualmente la fabbrica di Westerlo, con un organico di 2.600 dipendenti, è una delle realtà occupazionali più importanti della regione.

### **Crescita della capacità produttiva del 50%**

DAF prevede che nei prossimi anni la domanda di veicoli industriali in Europa sia destinata a crescere. Inoltre, il costruttore olandese intende aumentare la sua quota sul mercato europeo nel segmento dei veicoli pesanti del 20%. E se un costruttore di veicoli industriali ambisce a superare i confini europei, ha un'unica possibilità, cioè quella di investire per aumentare la propria capacità produttiva. Queste considerazioni hanno portato alla realizzazione del nuovo reparto di verniciatura cabine di DAF Trucks Vlaanderen, con un investimento che supera i 100 milioni di euro. Ciò ha permesso di aumentare del 50% gli attuali livelli produttivi della fabbrica. Più precisamente, ogni giorno vengono verniciate 330 cabine, per un totale di 70.000 l'anno, e in 3.000 colori diversi!

### **Il più moderno del mondo nel suo genere**

Il nuovo reparto di verniciatura DAF è uno dei più moderni del mondo nel suo genere. Ad esempio, gli ugelli spruzzatori dei modernissimi robot di verniciatura possono funzionare alla velocità di 50.000 giri al minuto. I robot seguono i contorni della cabina a pochissima distanza, riducendo al minimo la "dispersione di vernice". Ciò comporta un minore spreco di vernice e solventi, con conseguenti vantaggi non solo per DAF ma anche per l'ambiente.

### **Attenzione per l'ambiente**

Nel progettare il suo nuovo reparto di verniciatura cabine,

**Il nuovo reparto di verniciatura cabine è stato inaugurato alla presenza del vice Primo Ministro belga, Kris Peeters, e di Mark Pigott, Executive Chairman di PACCAR.**

oltre a puntare sulla qualità e l'efficienza, DAF ha prestato grande attenzione all'ambiente. Ad esempio, ha investito nelle più moderne tecnologie per la depurazione dei fumi emessi dalle cabine di verniciatura e dai forni. L'aria compressa contiene una maggiore concentrazione di solventi che vengono quindi automaticamente inceneriti a temperature comprese tra 700 e 800 gradi, senza necessità di bruciare gas. Il processo di incenerimento produce anche sufficiente calore da riscaldare le cabine. L'innovativa soluzione permette di ridurre il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub>. Di fatto, viene emesso soltanto vapore acqueo.

### **Sistema di trasporto innovativo**

Anche il nuovo sistema di trasporto rappresenta una grande innovazione perché consente di ruotare le cabine nei bagni di trattamento. Ciò determina una minore produzione di residui, con conseguenti vantaggi in termini di qualità ed efficienza. È quindi ovvio che l'intero processo sia estremamente rispettoso dell'ambiente.

### **Nel solco di una solida tradizione**

Il nuovo reparto di verniciatura cabine è stato inaugurato alla presenza del vice Primo Ministro belga, Kris Peeters, e di Mark Pigott, Executive Chairman di PACCAR. "Questo importante investimento si inserisce nel solco di una solida tradizione, che è quella di dettare gli standard di settore per quanto riguarda la qualità dei prodotti, l'assistenza clienti e la leadership in campo ambientale." sostiene Pigott. "Negli ultimi 15 anni PACCAR e DAF hanno investito oltre 600 milioni di euro nel nostro stabilimento per la produzione di cabine e assali. Ci auguriamo un futuro roseo in Belgio."

### **"Un nuovo capitolo di una storia ricca di successi"**

"Desidero complimentarmi con DAF Trucks per aver deciso di investire nella costruzione di un reparto di verniciatura cabine innovativo ed ecosostenibile", ha dichiarato il Vice Primo Ministro Kris Peeters durante la cerimonia di inaugurazione ufficiale. "Questo evento rappresenta un altro straordinario capitolo nella storia dell'azienda, già ricca di tanti successi." ■



# DAF 2600:

## il capostipite dei veicoli industriali internazionali

Quando è stato presentato per la prima volta al salone di Amsterdam nel 1962, il DAF 2600 ha riscosso un grande successo. Il nuovo DAF era senza dubbio uno dei primi veicoli realmente progettati per rispondere alle esigenze dei conducenti: ottima ergonomia, eccellente visibilità panoramica, sedili a sospensione e una cabina letto con cuccette. Dopo trent'anni, il DAF 2600 è ancora il modello di riferimento per i veicoli industriali internazionali.

DI **HENK DE LANGE**



Scintillante sotto il sole, ecco l'imponente DAF 2600 di proprietà di Roland Slenders, completo di rimorchio DAF a tre assali. È uno degli ultimi modelli degli anni '70, che ha restaurato personalmente. Per Slenders, non è semplicemente uno dei tanti 2600. Questo è proprio il veicolo che guidava suo padre Frans, negli anni '70, quando lavorava per la Jan Kuijken.

### **Un veicolo speciale**

"Il 2600 ha lavorato fino al 1983, quando è stato messo a riposo dopo aver macinato

la bellezza di 1,2 milioni di chilometri." racconta Slenders, anche lui camionista. "Quando l'azienda Jan Kuijken ha chiuso i battenti alcuni anni fa, mi è stata data l'opportunità di acquistare il veicolo. Ho impiegato anni a restaurarlo, ma ora penso che sia il 2600 meglio conservato ancora in circolazione. Il fatto che mio padre l'abbia guidato lo rende ancora più speciale."

### **Barbabietola da zucchero**

Frans (75 anni e una forma invidiabile) ama

ricordare il tempo trascorso al volante del "suo" 2600. "Tra ottobre e gennaio trasportavo grandi quantità di barbabietole da zucchero nei Paesi Bassi. Per il resto dell'anno, trasportavo principalmente acciaio e palancole in cemento armato verso destinazioni all'estero." racconta. "A quei tempi non era insolito trasportare carichi fino a 30 tonnellate. Con una potenza di soli 230 CV!" Durante l'ultimo trasporto di barbabietole da zucchero, proprio prima che il 2600 andasse in pensione, si fuse il motore.



Negli anni '60 le copertine delle brochure DAF erano disegnate dall'illustratore olandese Charles Burki. Oggi le sue illustrazioni originali hanno un grande valore e non sorprende che siano molto ricercate.

"Non potevamo fermarci e non avevamo un veicolo sostitutivo." ricorda Slenders padre. "Così il concessionario passò una notte intera a montare un motore di ricambio. L'imprevisto si è rivelato una fortuna per mio figlio, Roland, perché il motore del veicolo è ancora in perfette condizioni."

### Lunghe giornate

Prima dell'invenzione del tachigrafo, era abbastanza normale trascorrere lunghe giornate sulla strada. Come racconta Frans Slenders, "La giornata spesso iniziava alle due del mattino, poi guidavo per un'ora e mezza per andare a recuperare un carico di palancole di cemento armato destinate a un cantiere in Lussemburgo. Dato che ci voleva qualche ora per caricare il veicolo, dovevo aspettare fino alle cinque prima di potermi mettere in strada con le mie 30 tonnellate di cemento armato alla volta delle Ardenne belghe. Con una potenza di soli 230 CV, che per l'epoca non era neanche poco, a volte era difficile superare un'andatura di

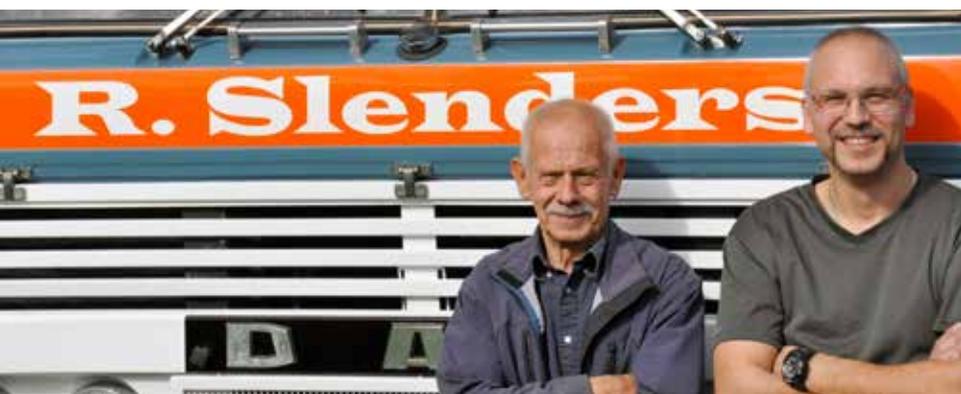
20 km all'ora sulle salite più impervie: per arrivare in Lussemburgo spesso si impiegavano fino a sette ore di viaggio. Una volta arrivato a destinazione nel pomeriggio, ci voleva qualche altra ora per scaricare tutto prima di poter andare a prelevare un carico di acciaio a pochi chilometri di distanza. Il viaggio di ritorno durava altre sei o sette ore, così rientravo a casa che erano circa le 10 di sera, dopo una giornata di lavoro di 22 ore."

### Una coperta

Oggi sembra quasi impossibile credere alla storia che racconta Frans Slenders. "Nonostante tutto, nessuno si lamentava", racconta Frans. "Almeno io non lo facevo, dal momento che il mio 2600 era molto spazioso e comodo per gli standard dell'epoca. Effettivamente la cabina era rumorosa ma, coprendo il tunnel del motore con una coperta, il rumore diventava più sopportabile. E il letto non era male, anche se a volte mi si gelavano i vestiti a contatto con il telaio d'acciaio durante la notte."

### Due dita

La storia degli Slenders padre e figlio e del loro DAF 2600 non sarebbe completa senza un giro sul glorioso veicolo. Il sedile a sospensione è sorprendentemente comodo e la cabina è molto spaziosa. D'accordo, non ci si può stare in piedi come nel Super Space Cab XF, ma è comunque un problema minore. Roland Slenders avvia il motore che comincia a emettere una piacevole vibrazione mentre inizia a prendere vita. Con solo due dita sul volante, manovra abilmente il veicolo per immetterlo sulla strada. Le prestazioni del 2600 sono a dir poco brillanti. Reagisce immediatamente all'acceleratore e raggiunge in un attimo la velocità massima di 100 km all'ora (senza limitatore di velocità). "Ad essere sinceri, non stiamo giocando in modo del tutto corretto," afferma Slenders "perché il veicolo ha un carico leggero, ma all'epoca, con i suoi 230 CV, poteva competere con i migliori mezzi in circolazione, purché non ci si dovesse inoltrare troppo spesso su strade di montagna." Arriviamo infine alla rimessa dove è custodito il veicolo. Padre e figlio sono lieti di posare per una foto davanti al loro 2600, entrambi giustamente soddisfatti e orgogliosi. "Mi ricordo che sedevo spesso a fianco di mio padre quando guidava il suo veicolo." racconta Slenders figlio. "Ora si sono invertiti i ruoli. Non si potrebbe chiedere di meglio, non è vero?" ■



**Slenders padre e figlio: orgogliosi e soddisfatti.**

## Richard Zink, Direttore del reparto Marketing & Sales:

# "La connettività è il futuro"

Facebook, WhatsApp, Instagram: al giorno d'oggi tutti sono "connessi". E il concetto di "connettività" ha fatto il suo ingresso anche nel mondo dei trasporti. Sebbene l'idea circoli già da qualche tempo, l'interesse per i sistemi di gestione delle flotte sta crescendo rapidamente, soprattutto da quando la priorità di gran parte degli operatori è diventata quella di massimizzare i ricavi per chilometro percorso. Questa tendenza è pienamente confermata dal grande successo riscosso da DAF Connect.

DI **ROB VAN GOOL E HENK DE LANGE**



**Secondo l'opinione di Richard Zink, il valore di DAF Connect non dipende tanto dalle funzionalità tecniche che offre, quanto da un diverso modo di pensare. "Come posso incrementare i miei ricavi per chilometro?"**

Richard Zink, membro del Consiglio di amministrazione di DAF e responsabile del reparto Marketing & Sales non è affatto sorpreso che sempre più clienti abbiano iniziato a selezionare la casella "DAF Connect" nella lista delle dotazioni opzionali. "Qual è la priorità del settore dei trasporti al giorno d'oggi? Consegnare con puntualità e al minor costo possibile." sintetizza Zink. "Con DAF Connect ogni operatore può monitorare la sua flotta su un computer o un laptop, ovunque si trovi in tutto il mondo. Sia che desideriate controllare le prestazioni di tutta la flotta o dei singoli conducenti, sia che vogliate modificare gli orari o i carichi, con DAF Connect tutte le operazioni possono essere eseguite online e in tempo reale. Come ci ha dimostrato l'esperienza, i clienti che hanno già investito in questo sistema innovativo stanno realizzando risparmi pari a circa 1.300 euro l'anno. E la cifra si riferisce al singolo veicolo, non all'intera flotta. Pensate ai risparmi che si possono ottenere quando la flotta è costituita da decine o addirittura da centinaia di veicoli."

### **Sviluppo rapido**

DAF Connect sta attraversando una fase di rapido sviluppo. Mentre i report dettagliati sul consumo di carburante e sull'utilizzo della flotta erano già disponibili come funzioni standard del menu, ora l'operatore può anche monitorare

sullo schermo i punteggi del Driver Performance Assistant (supporto prestazioni del conducente), un sistema che aiuta il conducente a guidare in maniera più efficiente e con maggiore sicurezza ed è installato di serie su tutti i nuovi veicoli DAF. Il numero di funzionalità e opzioni continua a crescere. Ad esempio, ora la base riceve automaticamente un segnale dal veicolo in caso di guasto tecnico rilevante. Un segnale analogo viene inviato quando il livello di carburante diminuisce di oltre il 15% in breve tempo: in questo caso, è opportuno contattare tempestivamente il conducente affinché si accerti che qualcuno non stia trafugando gasolio dal veicolo...

### **Tempi di attività più lunghi**

Secondo l'opinione di Richard Zink, il valore di DAF Connect non dipende tanto dalle funzionalità tecniche che offre, quanto da un diverso modo di pensare. "Come posso incrementare i miei ricavi per chilometro? Come posso aiutare i miei conducenti a guidare in modo più economico? Come posso ottimizzare l'utilizzo dei miei veicoli? Come posso migliorare i tempi di attività? Ecco alcuni esempi di domande cui DAF Connect può fornire una risposta ed è proprio questo il suo maggiore punto di forza, destinato a svilupparsi negli anni a venire. Gli operatori che scelgono di utilizzare DAF Connect



## Sistema di gestione delle flotte DAF Connect

L'innovativo sistema di gestione delle flotte DAF Connect fornisce agli operatori del settore dei trasporti informazioni sempre aggiornate sulle prestazioni dei veicoli e degli autisti. I dati relativi alla posizione, al consumo di carburante, al chilometraggio, all'utilizzo della capacità e ai tempi di fermo vengono visualizzati su un cruscotto online che può essere regolato in base alle esigenze specifiche del cliente.

L'intuitivo cruscotto può anche essere utilizzato per richiedere report sul consumo di carburante. DAF Connect permette di confrontare le informazioni attuali e recenti su veicoli e conducenti. La funzione "Live Fleet" offre al responsabile della flotta una vasta gamma di dati sulla posizione dei veicoli, sui percorsi e sui tempi di percorrenza, in modo da semplificare le attività di pianificazione.

saranno senz'altro pronti ad affrontare il futuro. Tra non molto i concessionari saranno in grado di contattare automaticamente i clienti per fissare un appuntamento per la manutenzione preventiva. E l'International Truck Service di DAF utilizzerà il sistema DAF Connect per offrire un livello di assistenza ancora più elevato. Una situazione vincente per entrambe le parti!" Massima disponibilità dei veicoli, minori costi di esercizio ed efficienza logistica ottimale: i vantaggi offerti da DAF Connect sono del tutto evidenti. "Volete migliorare l'efficienza? Prima dovete scegliere DAF e poi utilizzare DAF Connect." afferma Zink. "Offriamo anche soluzioni per le flotte miste. Grazie alla sua esclusiva piattaforma aperta, DAF Connect è perfettamente in grado di supportare l'opzione. Se fossi un operatore del settore, saprei cosa scegliere!" ■



## Vonk & Co: "Sempre più opzioni"

**L'azienda olandese Vonk & Co è uno dei clienti promotori di DAF Connect. "È uno strumento essenziale per migliorare l'efficienza della nostra azienda." afferma il responsabile della flotta John van Hattem. "È un sistema estremamente intuitivo, che può essere integrato con un numero sempre crescente di nuove opzioni."**

Vonk & Co è un'azienda di trasporti internazionale con sede nella città olandese di Tiel. L'azienda è specializzata nel trasporto di elettrodomestici. Le merci provenienti da Germania, Austria e Italia vengono dapprima trasportate nel deposito centrale dell'azienda, da dove sono successivamente distribuite ai vari rivenditori e clienti.

"DAF Connect è installato nei nostri veicoli XF e LF." spiega Van Hattem. "Più chilometri percorriamo, più dati riceviamo. In questo modo, è più facile confrontare le informazioni e analizzarle. Perché un veicolo consuma più carburante di un altro? Dipende dai percorsi diversi o dai conducenti oppure dai tempi di inattività diversi? DAF Connect fornisce una risposta a questi interrogativi e, di conseguenza, siamo già riusciti a tagliare i costi."



Maggiori informazioni su DAF Connect sono disponibili alla pagina [www.daf.com/inaction](http://www.daf.com/inaction)

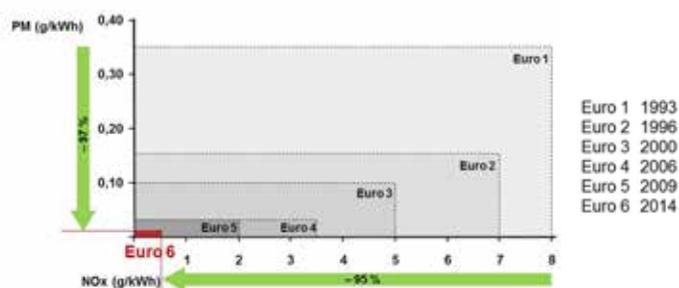
# Il filtro DPF deve essere sostituito? Scegliete un filtro DAF rigenerato!

## Realmente come nuovo

L'introduzione del veicolo DAF Euro 6 nel 2012 ha dimostrato ancora una volta quanti progressi siano stati compiuti a livello di emissioni in brevissimo tempo: ad esempio, un moderno veicolo Euro 6 scarica il 97% in meno di particolato rispetto a un modello Euro 1 del 1993.



### Emission regulations



La drastica riduzione delle emissioni (vedere il piccolo blocco rosso nel grafico qui sopra) è attribuibile in larga misura al Diesel Particle Filter montato in tutti i veicoli DAF Euro 6.

### Residuo

Il filtro impedisce il rilascio nell'atmosfera del particolato prodotto dal processo di combustione. La "rigenerazione" regolare e totalmente automatica permette di evitare l'otturazione del filtro. Può sembrare complicato, ma in realtà si tratta di un processo semplice in cui il particolato accumulato nel filtro viene bruciato, producendo solo cenere. L'intero processo avviene solitamente mentre il veicolo è su strada, senza che il conducente se ne accorga minimamente.

### Tempi di inattività imprevisti

Dopo un certo periodo di tempo (e centinaia di chilometri percorsi) il filtro

dovrà essere sostituito a causa dell'eccessiva quantità di cenere accumulata. Un filtro pieno può incidere negativamente sulle prestazioni del veicolo. Nel peggiore dei casi, può perfino causare tempi di inattività imprevisti. Un'eventualità che nessuno auspica.

### Filtro rigenerato

Quando arriva il momento di sostituire il Diesel Particle Filter, il 99% degli operatori opta per un filtro rigenerato. I filtri DAF rigenerati sono realmente come nuovi, ma costano molto meno. Il processo di rigenerazione di DAF è estremamente scrupoloso: il filtro viene esaminato con cura, testato e quindi convalidato seguendo una procedura passo-passo. Un filtro DAF rigenerato è sempre preferibile rispetto a un filtro pulito

"normalmente", in quanto è impossibile sapere quanto sia stato accurato il processo di pulizia.

### Quando?

La sostituzione del Diesel Particle Filter dei veicoli DAF fa parte dei normali interventi di manutenzione e, pertanto, non è necessario recarsi in officina appositamente. La frequenza di sostituzione del filtro dipende dall'intensità di utilizzo e dal tipo di motore (vedere il grafico). Per maggiori informazioni, potete comunque rivolgervi al vostro concessionario DAF. ■

	MX Engine	PX Engine
1	3 years max. 200.000 km	5 years
2	3 years max. 500.000 km	5 years
3	max. 500.000 km	5 years

PACCAR WORLD



## PACCAR Innovation Center nella Silicon Valley

PACCAR ha recentemente inaugurato il suo "PACCAR Innovation Center" proprio nel cuore della Silicon Valley, per l'esattezza a Sunnyvale, in California. Il centro coordina tutte le attività di sviluppo dei prodotti di "nuova generazione" e conduce ricerche nel campo delle nuove tecnologie, come la guida autonoma, il platooning, la connettività dei veicoli e l'elettrificazione della trasmissione. Il centro è dotato delle più moderne strutture di ricerca e di postazioni di lavoro all'avanguardia. "L'ubicazione del centro di ricerca nella Silicon Valley è il frutto di una scelta deliberata. Secondo quanto afferma Darrin Siver, Senior Vice-President di PACCAR, "È il luogo ideale per instaurare relazioni più strette con altre aziende del settore tecnologico." ■

## Icona in edizione limitata

Di recente è stata lanciata un'edizione limitata dell'iconico modello Peterbilt 389 per celebrare il 150° anniversario della Confederazione canadese. Il Peterbilt è stato oggetto di un restyling che ha reso il veicolo ancora più accattivante. Ad esempio, la calandra cromata si ispira al Peterbilt 351 degli anni '50 e lo speciale logo "Canada 150" appare sui tubi di scarico verticali, sul paraurti cromato e sui sedili in pelle. Lo straordinario veicolo è caratterizzato da splendidi elementi cromati, anche sul parasole, mentre la pedana, i serbatoi e i parafanghi sono perfettamente lucidati. Il tocco finale è costituito dall'esclusivo colore rosso, ovviamente chiamato "Legendary Canadian". ■



## Massima attenzione alle prestazioni: Michael Shank Racing si distingue con i veicoli T680

**Il mondo delle corse automobilistiche è tutto basato sulla precisione e sull'affidabilità. Per Michael Shank Racing questi principi valgono non soltanto per le due auto da corsa Acura NSX GT3, ma anche per i due Kenworth T680s utilizzati per trasportare le vetture nei vari circuiti in tutti gli Stati Uniti.**

"I criteri più importanti su cui abbiamo basato la nostra ricerca per l'acquisto di nuovi veicoli sono la sicurezza e l'affidabilità." afferma il proprietario del team Michael Shank. "Cercavo un veicolo che avesse anche una linea aerodinamica. La nostra attività è largamente sostenuta dagli sponsor e da una casa automobilistica, i quali ci impongono standard elevati in termini di organizzazione, immagine e professionalità. L'aspetto e le prestazioni del T680 contribuiscono a rafforzare questa immagine. Inoltre, il T680 assicura un ambiente di guida confortevole per i nostri conducenti, che spesso devono dormire nella cabina." ■



# Sistema di trasporto Hyperloop

## Trasporto merci nel vuoto

L'ambizioso obiettivo del sistema Hyperloop è quello di trasportare passeggeri o merci all'interno di tubi a velocità fino a 1000 chilometri orari. L'idea di Elon Musk si basa sull'uso di navette che viaggiano all'interno di un ambiente quasi sottovuoto. Amsterdam-Berlino in 60 minuti! Un'impresa fattibile grazie all'esperienza olandese.

DI **BERT ROOZENDAAL**

È l'assenza di resistenza aerodinamica che rende il sistema estremamente efficiente dal punto di vista energetico e in grado di supportare velocità fino a 1000 km/h. Musk non ha intenzione di sviluppare l'Hyperloop da solo. Per questo motivo ha indetto un concorso, l'Hyperloop Pod Competition (HPC), con l'obiettivo di selezionare il concept migliore. Il progetto vincente è stato quello presentato da alcuni studenti della Technical University di Delft, nei Paesi Bassi. La loro proposta, in realtà, si discosta notevolmente dall'idea originaria di Musk. L'imprenditore aveva infatti immaginato un sistema di navette azionate da compressori pneumatici, mentre gli studenti di Delft hanno utilizzato un sistema MagLev basato sui motori a induzione lineare. Il progetto Hyperloop non è forse ancora pronto per entrare in produzione, ma l'efficacia del principio è

stata dimostrata e il sistema presenta un potenziale enorme per il settore dei trasporti.

### Un'idea mai decollata

Sebbene possa sembrare futuristica, l'idea della propulsione elettromagnetica non è affatto nuova. Molti ricorderanno il treno MagLev della Siemens. Nel lontano 1973, nei Paesi Bassi aveva suscitato grande interesse un progetto analogo, cui aveva partecipato anche DAF. Tuttavia, ad eccezione del tratto ferroviario lungo 26 chilometri realizzato a Shanghai, questo concept non ha mai preso realmente piede. Gli elevati costi di manutenzione rispetto al tempo risparmiato, la rumorosità e i guadagni relativamente marginali in termini di efficienza energetica sono alcuni dei principali problemi riscontrati.

### Quasi sottovuoto

Ecco cosa rende così interessante l'idea di ospitare il treno MagLev in un ambiente "quasi sottovuoto" che hanno sviluppato gli studenti della TU di Delft: tutti e tre i problemi sopra citati possono essere risolti in un colpo solo. Inoltre, l'usura è ridotta al minimo perché la capsula non è esposta agli agenti atmosferici, la resistenza aerodinamica è pressoché nulla, il che assicura un consumo energetico pari a un decimo di quello di un treno tradizionale e, grazie all'impiego di tubi, anche i livelli di rumore possono essere notevolmente ridotti. Ovviamente sarebbe preferibile il vuoto assoluto, ma è molto più difficile da realizzare dal punto di vista tecnologico, è più vulnerabile ed è anche molto più costoso a causa dell'elevato fabbisogno energetico.



**Il sistema Hyperloop di Delft utilizza una capsula leggera che fluttua su quattro pattini su una piastra di alluminio.**

Su una tratta di prova lunga un chilometro e mezzo, la navicella progettata dalla TU di Delft ha raggiunto la velocità di 94 km/h. Può non sembrare un grande risultato, ma rappresenta uno dei primi test mai effettuati utilizzando la tecnologia a levitazione magnetica in condizioni di vuoto.

La TU di Delft ha vinto il concorso Hyperloop Pod Competition non per le velocità che è riuscita a raggiungere, ma per il concept generale del progetto.

### Capsula leggera

Il sistema Hyperloop di Delft utilizza una capsula leggera che fluttua su quattro pattini su una piastra di alluminio. La navetta progettata dagli studenti viene mantenuta "in carreggiata" grazie alla rotaia di guida centrale. Sia la levitazione che la stabilità della navetta sono garantite da magneti permanenti al neodimio estremamente potenti. I magneti situati sui lati impediscono il contatto con la rotaia di guida. I magneti sui pattini consentono sia la levitazione che la propulsione della capsula. Il tubo e la navicella formano, nell'insieme, un motore lineare lungo quanto la linea stessa. In assenza di corrente elettrica, non succede nulla: la navicella resta ferma sui suoi pattini. Tuttavia, la piastra di alluminio contiene bobine elettromagnetiche e, quando vengono attivate, i campi magnetici che si creano nella navicella e sulla rotaia si respingono facendo levitare la capsula. La propulsione si ottiene utilizzando dispositivi elettronici intelligenti che accendono e spengono gli elettromagneti: in questo modo, la navicella riceve una spinta propulsiva continua dai suoi stessi magneti permanenti. Dato che il processo è praticamente privo di attrito, è sufficiente una quantità minima di energia per raggiungere velocità elevate.

Il sistema offre straordinarie opportunità per collegare tra loro le città. Dovete partecipare a riunioni ad Amsterdam, a

Parigi e a Colonia nello stesso giorno?

Nessun problema: i tre viaggi possono essere effettuati in sole tre ore! Lavorate ad Amburgo ma vivete a Berlino? Niente di più facile!

### Merci

Il progetto originario di Elon Musk era orientato al trasporto di passeggeri, ma gli studenti di Delft ne hanno intravisto il valore anche per il trasporto di merci. In realtà, questo obiettivo è più facile da realizzare. Non è neanche necessario che la navicella sia a tenuta stagna. Basta pensare ai treni che viaggiano attraverso il tunnel sotto la Manica, dove i vagoni dei passeggeri sono a tenuta ermetica mentre quelli destinati al trasporto di veicoli sono aperti. Lo scenario sarebbe ancora più interessante se il diametro dei tubi fosse abbastanza grande da consentire il trasporto su navicella nell'Hyperloop dei container di dimensioni standard utilizzati per il trasporto aereo delle merci.

### Nuova modalità

L'ostacolo più grande non è la tecnologia, quanto piuttosto il fatto che l'Hyperloop rappresenta una nuova modalità di trasporto. Abbiamo già strade e ferrovie: l'Hyperloop necessita di un'infrastruttura totalmente nuova, in grado di sostituire i treni ad alta velocità e alleggerire l'affollamento dei nostri spazi aerei. Lo sviluppo di questo progetto richiede scelte coraggiose e una forte volontà politica. Secondo l'opinione del team di Delft, la realizzazione di un chilometro di Hyperloop non è più costosa della costruzione di un chilometro di linea ferroviaria normale. Al tempo stesso, la quantità di energia necessaria per garantire il funzionamento del sistema è almeno dieci volte inferiore, così come lo sono i costi di manutenzione, mentre le velocità sono potenzialmente tre volte superiori. Soprattutto per quanto riguarda le merci più leggere, l'Hyperloop rappresenta una valida alternativa al trasporto aereo. ■



**THE NEW LF** PURE EXCELLENCE

**CommercialFleet**  
**AWARDS 2017**

**WINNER**

Truck of the Year

# Il veicolo numero uno per la distribuzione



Il nuovo LF offre un'ampia gamma di innovazioni, portando i veicoli per la distribuzione a un nuovo livello di eccellenza. Sono stati apportati miglioramenti alla trasmissione, ridotto il consumo di carburante e aumentato il carico utile. Basato sull'eccellente reputazione dei nostri veicoli Euro 6, il nuovo LF stabilisce un nuovo standard di efficienza nella distribuzione. Per maggiori informazioni contattate il concessionario DAF della vostra zona oppure visitate il sito Web all'indirizzo [www.daf.com](http://www.daf.com).

**A PACCAR COMPANY** DRIVEN BY QUALITY

**DAF**