

AUTUNNO/INVERNO 2022

DAF

IN ACTION



XD

NUOVI DAF XD E XDC:
"ECCELLENTE VERSATILITÀ"

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

GREENER. FURTHER.



FUELMAX ENDURANCE

**MORE SUSTAINABILITY.
MORE ROUTES.**

[GOODYEAR.EU/TRUCK](https://www.goodyear.eu/truck)

Want tyres that reduce your fleet emissions and lower your fuel bills? Of course. But what about tyres that give you traction and durability on A and B roads as well as motorways? With FUELMAX ENDURANCE you get it all. Robustness and fuel efficiency. Grip and low emissions.

Check out the details on the website or talk to your Goodyear dealer.

GOODYEAR



DAF presenta i nuovi modelli XD e XDC:

"I VEICOLI PER I SETTORI DELLA DISTRIBUZIONE E DEL CONSTRUCTION PIÙ APPREZZATI IN EUROPA"

Siamo all'IAA di Hannover, la più importante fiera europea sui veicoli industriali. DAF annuncia l'ampliamento della "famiglia di veicoli DAF di nuova generazione", suscitando non poco clamore con i nuovi modelli XD e XDC. Sono tutti d'accordo: "Si tratta dei veicoli per i settori distribuzione e construction più apprezzati in Europa".

Di Bert Roozendaal

Sembra quasi scontato: i modelli XD di nuova generazione sono destinati a cambiare letteralmente il volto del mercato della distribuzione, contribuendo a rafforzare l'immagine di DAF come marchio premium. Soprattutto perché DAF è il primo marchio di veicoli industriali a implementare le più recenti normative UE sulle dimensioni, creando un veicolo che è più sicuro sotto ogni aspetto e garantendo al contempo consumi più efficienti e un incredibile comfort per i conducenti. Stiamo assistendo alla nascita di una nuova classe di veicoli.

**IL DAF XD DI NUOVA GENERAZIONE
CAMBIA LETTERALMENTE IL
VOLTO DEI MERCATI DELLA
DISTRIBUZIONE E DEL
CONSTRUCTION.**

PIÙ OPZIONI

Il DAF XD è disponibile con Day Cab, Sleeper Cab e Sleeper High Cab in una gamma completa di configurazioni assali 4x2 e 6x2, sia come trattori che come cabinati. All'inizio del 2023, la gamma sarà ampliata ulteriormente per comprendere modelli a due, tre e quattro assali con trazione singola o doppia per il settore del construction (si veda la barra laterale). A quel punto, DAF inizierà la produzione del modello XD come "veicolo elettrico a batteria". Questi veicoli a emissioni zero saranno equipaggiati con motori elettrici da 170 kW a 350 kW e gruppi batteria con potenze fino a 525 kW/h. A seconda dell'applicazione, i conducenti potranno beneficiare di autonomie comprese tra 200 e oltre 500 chilometri, abbastanza per affrontare un'intera giornata di attività di distribuzione senza la necessità di ricarica intermedia (vedere anche pag. 31).

PIÙ GRANDE

In termini di design, il nuovo DAF XD condivide molti dei suoi elementi stilistici con i nuovi XF, XG e XG+ per lunghe percorrenze, già premiati col titolo di "International Trucks of the Year 2022". Il design è dunque accattivante, accogliente ed estremamente aerodi-



**DAF HA FATTO L'IMPOSSIBILE
PER STABILIRE UN NUOVO PUNTO
DI RIFERIMENTO IN TERMINI DI
EFFICIENZA**

namico, massimizzando lo spazio nell'abitacolo. Proprio l'abitabilità è una caratteristica estremamente importante per i conducenti del settore della distribuzione. La nuova Day Cab ha già conquistato i favori dei conducenti, e dispone persino di spazio dietro i sedili per un frigorifero opzionale o un terzo sedile montati direttamente in fabbrica. Inoltre, il DAF XD misura 2,5 metri di larghezza, per un'ampiezza in linea con quella offerta dai modelli più grandi.

ECCELLENTE ACCESSIBILITÀ

La cabina è montata in posizione ribassata sul telaio, il che ne semplifica notevolmente l'accesso con l'aiuto di soli due gradini nella maggior parte dei casi; inoltre, i gradini si inclinano in direzione della cabina. Un'altra caratteristica intelligente è il tunnel del motore basso che ospita il motore PACCAR MX 11, ultramoderno ed efficiente. Il motore eroga una potenza compresa tra 220 kW/300 CV e 330 kW/450 CV ed è collegato di serie a un cambio automatizzato TraXon per la massima efficienza e comfort di guida. È disponibile anche un cambio completamente automatico opzionale.

COMFORT SUPERIORE

L'abitabilità della cabina permette al conducente di beneficiare di uno spazio impareggiabile. Le gamme per la regolazione del volante e del sedile sono le migliori del segmento, incrementando ulterior-

mente gli straordinari livelli di comfort offerti da DAF ai conducenti del settore della distribuzione. Ma non è tutto. Gli interni si distinguono anche per tutta una serie di caratteristiche come il cruscotto completamente rinnovato, con ampio schermo LCD centrale, i comodi letti con materasso da 15 cm, gli ampi spazi tasche portaoggetti o le numerose prese di ricarica per smartphone. Un impianto audio di alta gamma con woofer e il freno di stazionamento elettronico sono disponibili su richiesta.

Il DAF XD trasuda comfort da ogni poro e stabilisce un nuovo punto di riferimento anche sotto questo aspetto. Inoltre, va da sé che la qualità dell'esperienza di guida e dello sterzo non sono secondi a nessuno. Grazie al design completamente rinnovato della parte anteriore, cui si aggiungono le nuove sospensioni della cabina e il nuovo supporto dell'assale posteriore, questo è un veicolo in grado di massimizzare il piacere di guida in tutte le condizioni.

VISIBILITÀ PERFETTA = SICUREZZA

La posizione relativamente bassa del sedile e i grandi finestrini con linee di cintura ribassate consentono al conducente di godere della migliore visibilità in questa classe di veicoli. Anche lo speciale cruscotto "Vision Dashboard" svolge un ruolo importante e si estende verso il parabrezza sul lato passeggero.

Le telecamere sostituiscono gli specchi retrovisori con il sistema di visione digitale DAF opzionale, il quale fornisce una visione insuperabile di ciò che accade davanti e accanto al veicolo. La visibilità è ulteriormente potenziata grazie alla possibilità di aggiungere la funzionalità opzionale Corner Eye di DAF, in sostituzione dello specchio lato marciapiede e di quello per la visione anteriore. E per chi desidera una visibilità perfetta accanto a livelli impareggiabili di sicurezza, il finestrino lato marciapiede DAF è un must. Questo pannello aggiuntivo, ubicato sotto il normale finestrino della portiera lato passeggero, permette di vedere sempre ciclisti e pedoni presenti sul lato del veicolo. Il sistema City Turn Assist DAF emette persino un segnale acustico per segnalare la presenza di automobilisti nell'angolo cieco sul lato del passeggero.

L'EFFICIENZA DI DOMANI

DAF raggiunge la massima efficienza dei consumi ed emissioni di CO₂ ridotte, principalmente grazie alle fantastiche caratteristiche aerodinamiche dei veicoli. Bordi arrotondati, parabrezza ricurvo, pareti laterali leggermente inclinate e guarnizioni posizionate in qualsiasi punto in cui il vento rischierebbe di ostacolare l'aerodinamica: DAF ha fatto davvero l'impossibile per stabilire un nuovo punto di riferimento sul fronte dell'efficienza. Tutto questo è evidente anche dal design e posizionamento intelligente del sistema di trattamento dei gas di scarico e dai nuovi assali posteriori con bassi livelli dell'olio, che determinano un attrito interno ancora inferiore. Naturalmente, DAF ha voluto anche puntare sull'offerta di un'ampia gamma di prese di forza e opzioni di fabbrica per consentire un montaggio semplice e rapido degli accessori.

Dopo aver lasciato un segno indelebile nel mondo dei trasporti nel 2021 con i nuovi XF, XG e XG+ per lunghe percorrenze, DAF sa bene che tutti gli occhi sono puntati sul nuovo XD. Questo modello segna l'inizio di una nuova era per il segmento della distribuzione urbana e regionale, per le applicazioni speciali e anche per i veicoli del settore construction. Un veicolo vincente sotto ogni aspetto. ■





XD

DAF XD "INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2023"

Lo scorso anno, DAF si è aggiudicato il titolo di "International Truck of the Year 2022" con i modelli XF, XG e XG+ di nuova generazione. Quest'anno, in occasione dell'IAA di Hannover, DAF ha conquistato nuovamente questo prestigioso riconoscimento grazie a XD, la novità premium per il segmento della distribuzione e delle attività professionali.

"DAF ha vinto lo scorso anno perché è stato il primo produttore ad applicare le nuove normative europee sulle dimensioni dei veicoli in una gamma di veicoli industriali a lungo raggio", ha dichiarato Gianenrico Griffini, presidente della giuria. "È sorprendente che ora siano riusciti a iniettare una parte significativa dello stesso DNA nell'XD, massimizzandone l'efficienza, la sicurezza e il comfort. Indipendentemente dalla versione, il conducente si sentirà sempre al volante di un XG+: silenziosità, esperienza di guida, qualità, visibilità complessiva... Tutto è stato curato nei minimi dettagli."

VERSIONE ELETTRICA

Anche il fatto che DAF XD verrà immediatamente lanciato anche come veicolo elettrico ha contribuito all'assegnazione del titolo a DAF. "È un'ulteriore dimostrazione del fatto che DAF guarda sempre al futuro," ha spiegato Griffini. "Con il lancio di questa nuova generazione di veicoli, DAF compie passi da gigante anche sul fronte del trasporto elettrico su strada." ■



Il presidente della giuria Gianenrico Griffini consegna il premio ad Harald Seidel, presidente di DAF Trucks N.V.

XDC: IL MEGLIO PER IL SETTORE DEL CONSTRUCTION

La gamma XD sarà ulteriormente ampliata all'inizio del 2023 per includere i modelli a due, tre e quattro assali con trasmissione singola o doppia per il settore del construction. Questa mossa consentirà al nuovo XDC di fornire soluzioni su misura per ogni applicazione.

Il XDC di nuova generazione è in grado di gestire carichi utili eccezionalmente elevati grazie al suo peso ridotto. La gamma XDC è stata sviluppata per impieghi pesanti nelle condizioni più impegnative, come evidenziato dal paraurti extra robusto, dalla protezione del radiatore in acciaio, dalla notevole distanza del telaio dal suolo (da 300 a 390 millimetri a seconda del modello) e dall'ampio angolo di attacco di 25 gradi. La griglia audace, progettata appositamente per questo modello, sottolinea le qualità uniche del nuovo XDC.

Il DAF XDC è lo strumento ideale per i conducenti del settore del construction grazie alla sua perfetta ergonomia, agli interni spaziosi della Day Cab e Sleeper Cab e ai numerosi dettagli che renderanno il lavoro quotidiano del conducente ancora più semplice e piacevole. È la combinazione perfetta di funzionalità e comfort di guida senza pari.

Per la massima efficienza, DAF offre una gamma completa di moduli di fissaggio del cassone (BAM) come opzione di fabbrica per facilitare il montaggio di attrezzature, alimentate grazie a una gamma completa di prese di forza. Il DAF XDC dispone inoltre di opzioni per il controllo delle attrezzature dalla cabina.

**IL XDC È LO STRUMENTO IDEALE
PER I CONDUCENTI NEL SETTORE
CONSTRUCTION**





Il giornalista Oliver Willms guida per 2.500 chilometri in tutta Europa a bordo del DAF XG+ 480

"UN NUOVO STANDARD PER I TRASPORTI INTERNAZIONALI"

Il nuovo DAF XG+ ha dimostrato di meritare in pieno il titolo di "International Truck of the Year 2022" durante una prova su strada di ben 2.500 chilometri da Malaga a Eindhoven.

Testo: Oliver Willms

Fotografia: Andreas Techel

È passato molto tempo da quando abbiamo visto un veicolo innovativo come il nuovo DAF XF/XG/XG+. DAF è il primo (e finora l'unico) costruttore di veicoli industriali ad aver implementato le nuove normative UE in materia di dimensioni e peso. Si è trattato di una mossa decisiva, i cui risultati sono stati evidenti sin dalle presentazioni iniziali. Oltre al design, DAF ha anche ottimizzato la tecnologia, mentre la qualità degli interni si posiziona tra le migliori in assoluto del segmento premium.

UN TRAGUARDO IMPORTANTE

Fin qui tutto bene. Ma un veicolo così non è fatto per essere guardato. Vogliamo toccarlo con mano, guidarlo, viverlo e vedere come funziona in condizioni reali. DAF vuole mostrarci la strada verso il futuro con il suo nuovo modello di punta. A noi l'idea piace, ma al momento non ci interessa esaminare dati di confronto, grafici e specifiche tecniche. Siamo impazienti di mettere alla prova questa meraviglia e vedere di cosa è capace. E quale prova migliore di

"È GIÀ TARDO POMERIGGIO QUANDO DALLE PRESE D'ARIA DEL NOSTRO DAF INIZIA FINALMENTE A PENETRARE LA BREZZA DELL'ATLANTICO"



Oliver Willms è un giornalista indipendente per varie riviste di settore tedesche ed è anche membro della giuria per il premio "International Truck of the Year" per conto della Germania.

un tragitto da Malaga a Eindhoven per un test di resistenza degno di questo nome? Il percorso attraversa tutta Europa, dalle punte della Sierra Nevada alla regione belga delle Ardenne, attraversando il traffico di Madrid, Parigi e Bruxelles alle ore di punta e costeggiando strade sul ciglio dell'Atlantico prima di snodarsi nel labirinto praticamente infinito dei moli di Anversa. Ma questo veicolo è diverso. Rappresenta una tappa fondamentale per DAF, e lo si nota immediatamente. Una volta entrati in cabina, questa sensazione diventa sempre più forte.

COME A CASA

Una parola per catturare l'essenza del nuovo DAF XG+? Grande! Non solo il veicolo ha un aspetto impressionante all'esterno, ma la cabina del nuovo modello DAF top di gamma supera addirittura la Super Space Cab, un campione a livello europeo in termini di spazio

utile. Ma ora, il DAF XG+ dimostra che è possibile avere ancora più spazio, trasformandosi da semplice spazio adibito al lavoro a un vero e proprio soggiorno. All'interno della cabina ci si sente praticamente a casa; o meglio, in un ambiente elegante adibito al trasporto internazionale. Impossibile trovare una cabina più spaziosa! Vanta una capacità di dodici metri cubi, il che la rende la cabina DAF più grande di sempre.

La posizione di guida è così comoda che avrai l'impressione di accomodarti nella tua poltrona preferita, mentre tutto ciò di cui hai bisogno durante la guida è disponibile a portata di mano. L'ampio parabrezza non solo si curva perfettamente intorno ai montanti e ha un basso coefficiente di resistenza, ma la linea inferiore ultra-bassa dei finestrini garantisce anche una visibilità eccezionale. Oltre all'ampissimo campo visivo, il design è stato pensato anche per proteggere gli occupanti dagli sguardi curiosi di altri conducenti (e nel



UN NUOVO STANDARD PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE



I PULSANTI SUL VOLANTE SONO UNA PRATICA ALTERNATIVA AL TOUCHSCREEN DURANTE LA GUIDA.

nostro caso ce ne sono stati parecchi). Il volante, col suo spesso rivestimento in pelle, può essere regolato facilmente per adattarsi a qualsiasi corporatura, compresa la mia, grazie all'ampia gamma di regolazione. Ed ecco che, una volta inserita la chiave di accensione, abbiamo iniziato il nostro viaggio verso il futuro. La prima cosa che notiamo è che il motore si distingue per lo stesso rumore discreto e sottotono del motore di un pullman. Ma un motore per pullman è montato a 12 metri dietro il conducente nel vano motore.

VANO MOTORE

Il motore del nostro DAF è montato sotto il pavimento, come testimonia la sezione sollevata al centro del pianale alta appena cinque centimetri. Il motore MX-13 a sei cilindri da 480 CV eroga una coppia di 2.500 Nm e promette una potenza di trazione più che sufficiente. E questa caratteristica è stata ampiamente dimostrata nelle montagne della Sierra Nevada, in cui l'autopista spagnola

include salite ripide in abbondanza che talvolta hanno costretto il nostro potente XG + a procedere al di sotto dei 60 km/h. Ma anche questo è più che comprensibile, visto il peso totale di 40 tonnellate e la capacità del motore di gestire le salite con disinvoltura; e come dimenticare il Predictive Cruise Control (regolatore di velocità predittivo), che ha funzionato in perfetta armonia con il cambio automatizzato Traxon a 12 marce.

ESPERIENZA DI GUIDA UNIFORME

Tutto questo significa che possiamo permetterci di rilassarci e concentrarci unicamente sulla strada di fronte a noi. E il tutto mentre ammiriamo l'incredibile paesaggio montano della Sierra Nevada spagnola, che si dimostra il primo di molti momenti memorabili. Questo DAF vi farà perdere la testa. Il servosterzo completamente idraulico guida il veicolo da 40 tonnellate in modo uniforme e con una precisione insuperabile sulle pendenze andaluse. Non è



necessario applicare una forza maggiore al volante rispetto a quella necessaria con un impianto elettroidraulico. L'equilibrio perfetto viene sempre raggiunto con la massima precisione.

POTENTE FRENO MOTORE

Lo stesso vale per il nuovo MX Engine Brake. Abbiamo certamente messo alla prova anche questa caratteristica, poiché le ripide salite spagnole si trasformano ben presto in discese altrettanto ripide. Quando l'impressionante forza frenante da 500 CV del nostro DAF inizia a farsi sentire, ecco che il freno motore gestisce la discesa senza sforzo. Su questo veicolo DAF non è assolutamente necessario alcun rallentatore. La potenza di trazione sulle salite e la forza frenante sulle discese trasformano il nostro viaggio attraverso la topologia montuosa di questa regione della Spagna meridionale in un vero piacere. Un piacere che diventa ancora più evidente quando vediamo che gli altri veicoli spesso e volentieri faticano a tenere il passo con noi, anche se alcuni non mancano di mostrarci il pollice alzato in segno di approvazione. E l'esperienza si ripete mentre procediamo in salita sorpassando altri veicoli senza il minimo sforzo, il che è sicuramente appagante. Sentiamo però di non meritare l'ammirazione espressa dai nostri amici conducenti, poiché questo capolavoro su ruote è tutto frutto del genio degli ingegneri DAF.

ESTREMAMENTE REGOLABILE

Il DAF XG+ è anche uno spazio di lavoro confortevole per conducenti più alti o dalla corporatura più robusta, visto che lo schienale del sedile è regolabile a piacimento. Il nuovo piantone dello sterzo può essere regolato praticamente in qualsiasi posizione, da quella orizzontale, come su un Routemaster, a quella verticale di una Ferrari. L'asta di comando dei tergicristalli e del freno motore sono posizionate ergonomicamente, mentre i pulsanti sul volante sono una pratica alternativa al touchscreen durante la guida. Uno spazio di lavoro che è praticamente il sogno di ogni conducente. La visibilità dal parabrezza panoramico ti farà sentire come al cinema... E, si sa: i conducenti DAF hanno sempre il posto migliore in sala. Davvero magnifico!

SPECCHIETTI DIGITALI

Poiché tutte le caratteristiche degli esterni del DAF XG+ sono state create per potenziare l'aerodinamica, gli specchietti digitali sono un elemento essenziale. L'impianto videocamera è stato ampiamente

messo alla prova sulle montagne, con frequenti passaggi da gallerie buie a percorsi soleggiati. E non siamo rimasti certo delusi. Anzi! Sui sottili display montati a filo con il montante A, vediamo che l'impianto si adatta perfettamente ai cambiamenti di luce e buio in un lampo. La visibilità posteriore, anche in quelli che spesso sono tunnel scarsamente illuminati, è chiaramente tra i migliori sul mercato. Le videocamere consentono di vedere molto di più rispetto agli specchi retrovisori tradizionali, poiché l'impianto riesce a potenziare sapientemente l'immagine. E questo vale anche al crepuscolo o in totale assenza di illuminazione, quando riescono a offrire prestazioni paragonabili a quelle di un normale specchio retrovisore.

VIOLINI

Dopo esserci lasciati alle spalle le tortuose strade di montagna, con il loro rapido susseguirsi di tornanti e gallerie, le luci sfocate di Madrid emergono in lontananza e ci guidano in direzione del nostro primo punto di sosta. Si sta facendo tardi e il sole sta per tramontare sotto l'orizzonte. I potenti fasci di luce dei nuovi fari a LED sono un'aggiunta preziosa alla sicurezza su strada. Parcheggiamo intorno alla mezzanotte per concederci un po' di riposo nei nuovi letti DAF. Stando nella cuccetta e guardando verso l'alto, posso ammirare il cielo a ben 220 cm sopra il pavimento. Un ambiente tanto spazioso sarebbe l'ideale per godersi l'esibizione di un quartetto di violini. Ovviamente ciò non accade, ma è chiaro che lo spazio offerto dalla cabina del DAF XG+, proprio come quella del suo predecessore, la Super Space Cab, è praticamente un pozzo senza fondo. Bagagli, provviste e qualsiasi altro carico reputato essenziale da due conducenti per un tragitto a lungo raggio può essere riposto senza problemi in uno dei tanti vani a bordo. Se poi vi aggiungiamo i sedili orientabili e il famoso ripiano che si estrae dal cruscotto, questa spaziosa cabina offre quasi lo stesso livello di comfort che si trova in un appartamento. Manca solo un box doccia.

COME IL DORSO DELLA MANO

Anche se ho riposato bene sullo spesso e comodo materasso da 15 centimetri, in un ambiente rinfrescato dall'impianto di climatizzazione autonomo, la mattina non si fa attendere e ben presto è ora di continuare il nostro viaggio. Il nostro programma è serrato e, dopo aver permesso ad altri conducenti di visitare il veicolo nei vari punti di sosta lungo il percorso, dobbiamo anche girare dei video e scattare qualche fotografia. È già tardo pomeriggio quando dalle prese





UN NUOVO STANDARD PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE

d'aria del nostro DAF inizia finalmente a penetrare la brezza dell'Atlantico. Abbiamo dunque pensato bene di mettere alla prova la maneggevolezza del veicolo su diversi chilometri di stradine costiere in prossimità di una celebre località da surf dei Paesi Baschi. Sia l'esperienza di guida in cabina che la trasmissione superano ampiamente anche questo test. E quando finalmente raggiungiamo la fine della strada tortuosa, ci godiamo la vista sul mare scambiando due chiacchiere con altri conducenti davanti a un buon caffè. Mahmud è un fedelissimo del DAF XF da anni e conosce il percorso dalla Spagna meridionale alla regione del Benelux come il palmo della sua mano. Tuttavia, indipendentemente dal numero di suggerimenti che è in grado di fornirci, vediamo che i suoi occhi sono costantemente attratti dal nostro nuovo DAF. Dopo avergli concesso un tour guidato, abbiamo già la certezza che presto questo autista francese parlerà ben presto con il suo Responsabile gestione flotta.

TEST DEL TELAIO

Dopo questa entusiasmante escursione lungo una stretta strada costiera, torniamo in autostrada e poi in direzione del confine francese. Le condizioni pietose del fondo stradale ci danno l'opportunità di testare anche la configurazione del telaio. Proprio come ci aspettavamo, le molle e gli ammortizzatori affrontano senza battere ciglio anche queste chiare mancanze del governo spagnolo. Soddisfatti del risultato, decretiamo un'ulteriore vittoria in favore del nostro DAF e ci rassegniamo all'evidenza che individuare un qualche difetto sarà un'impresa decisamente ardua. OK, forse la spia del freno motore è un po' troppo piccola. Ma anche questa osservazione lascia il tempo che trova, perché si sente che il motore funziona alla perfezione. Magari le generose regolazioni dello sterzo potrebbero compromettere la visibilità degli interruttori, se il conducente si lasciasse tentare da una seduta un po' troppo rilassata... Ma anche questo è un aspetto interamente controllabile ed è sempre possibile optare per una posizione di guida più "attiva".

NIENTE FRONZOLI INUTILI

Un'altra cosa che attira la nostra attenzione è che questo robusto DAF non incorpora inutili optional che generalmente rispondono più a esigenze di marketing che a un'effettiva utilità per il conducente. Qui non ci sono fronzoli, solo una gamma completa di funzionalità utilissime. Secondo noi, il veicolo raggiunge un equilibrio ottimale tra le funzionalità controllabili con il touchscreen sul display centrale e quelle gestibili con i pulsanti fisici, in particolare quelli sul volante. Il motto è "mani sul volante e occhi sulla strada", tutto il resto conta ben poco. E in caso di dubbio tra freno di stazionamento a controllo elettronico o la consueta leva pneumatica, DAF permette di avere entrambi.

CHAMPIONS LEAGUE

Per noi è chiaro che il nuovo DAF si trova nella Champions League dei veicoli europei. Sarà anche più costoso rispetto ai modelli precedenti, ma offre anche livelli di qualità impareggiabili. Inoltre, l'incremento della massa e della qualità delle finiture non ha provocato un aumento del peso utile, una caratteristica che apprezziamo sempre di più mentre seguiamo con il nostro tour di tre giorni. Scopriamo costantemente nuove cose e vediamo il veicolo da nuove angolazioni. Ad esempio, le linee proiettate sul display dello specchio retrovisore agevolano le manovre e i sorpassi, mentre le telecamere si adattano alle curve. Il parabrezza panoramico offre un'eccellente visibilità della strada e l'assistente angolo cieco funziona come dovrebbe e aumenta notevolmente la sicurezza. Tuttavia, la più grande virtù del DAF è la costante attenzione che dà al conducente. I conducenti del DAF XG possono sempre adottare una posizione di guida più sana e rilassata, e hanno davvero l'imbarazzo della scelta in fatto di possibili regolazioni del sedile. Naturalmente, ci sono dei limiti e, per ragioni pienamente comprensibili, non è possibile intervenire sulla maniglia del sedile orientabile durante la guida. Basta provarci per essere letteralmente bombardati da una serie di segnali acustici che ci ricordano di essere più disciplinati dietro il volante. Oltre a queste rare eccezioni, però, il nuovo DAF è incredibilmente silenzioso, anche quando si procede a gran velocità in autostrada con il finestrino abbassato. Grazie alle curve aerodinamiche del parabrezza, infatti, si percepisce appena un leggero sibilo. Un effetto collaterale più che gradito, grazie all'aerodinamica migliorata del 20%, è che i finestrini laterali mantengono





**QUANDO FINALMENTE RAGGIUN-
GIAMO LA FINE DELLA STRADA
TORTUOSA, CI GODIAMO LA VISTA
SUL MARE SCAMBIANDO CHIAC-
CHIERE CON ALTRI CONDUCENTI**



UN NUOVO STANDARD PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE





UN NUOVO STANDARD PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE



**QUESTO VEICOLO È
DIVERSO; RAPPRESENTA UN
TRAGUARDO**

massima visibilità anche in condizioni di maltempo. DAF ha inoltre ridotto la resistenza aerodinamica intorno al veicolo, dal tetto al paraurti, sigillando le fessure e le giunzioni e montando gli spoiler giusti associati a supporti in gomma elastica in punti strategici. Per questo motivo non sono presenti altre piastre con gradini sulla parte anteriore del veicolo. DAF fornisce ora un'asta con una testina per la pulizia del parabrezza.

SOSTA

Il giorno successivo ci mettiamo nuovamente in marcia molto presto. Dopo il primo tratto di autostrada e una pausa in una sconfinata area di sosta per camion, diventa chiaro che il buon vecchio "Relais" ha ormai lasciato il campo a un tipo di struttura molto più commerciale. Qui il cibo non è né buono né a buon mercato e l'atmosfera è anonima e sterile. Decidiamo di prendere una scorciatoia lungo la Route Nationale. Questa strada non prevede pedaggi ed è scorrevole quasi come un'autostrada, oltre a offrire panorami molto più piacevoli. Ed ecco che ci imbattiamo in un Relais chiuso di recente che cattura subito la nostra attenzione. Scattiamo alcune foto e poi ci scambiamo di nuovo il posto. Ma non tardiamo a imbatterci nella scoperta successiva lungo il percorso: un ampio parcheggio per camion nel bel mezzo di una foresta e completamente gratuito! I camion parcheggiati sotto pini alti come i campanili di una chiesa conferiscono un'ambientazione da foresta incantata per i conducenti. Il distributore di benzina adiacente, situato a poche centinaia di metri, è un altro momento culminante del nostro viaggio, con il suo minuscolo negozio ricco di accessori di ogni tipo e il gestore con il suo fare da irriducibile appassionato del diesel. Il settore dei trasporti è ancora vivo e vegeto in questa zona. Queste soste ci piacciono da impazzire, ma richiedono tempo prezioso e noi dobbiamo darci una mossa per evitare il divieto di circolazione imposto ai veicoli industriali nell'area di Parigi il sabato. Il nostro DAF diventa un tutt'uno con il suo conducente. Possiamo

fidarci del veicolo in modo incondizionato, ed è evidente che è stato progettato pensando al conducente.

PATatine FRITTE IN STILE BELGA

A volte le cose vanno esattamente come dovrebbero. La mattina successiva non incontriamo ingorghi durante il nostro viaggio intorno a Parigi. Non vediamo l'ora di concederci una porzione di ottime patatine fritte in stile belga, ma le nostre speranze di degustare questa prelibatezza vengono presto abbandonate una volta giunti al porto petrolifero di Anversa, in quanto ci ritroviamo costretti ad attenerci alla nostra serratissima (e autoimposta) tabella di marcia. Ed ecco che le cose vanno di male in peggio, visto che decidiamo persino di saltare la colazione pur essendoci fermati in una pittoresca area di sosta vicino a un magazzino storico. Gli altri conducenti parcheggiati sono estremamente curiosi del nostro DAF giallo. Diventiamo una gradita distrazione durante la sosta, e ben presto le occhiate incuriosite si tramutano in commenti entusiasti. A questo punto il nostro DAF XG+ avrà già fiutato la destinazione finale, ormai a soli 90 chilometri di distanza. Ammiriamo ancora una volta la precisione di sterzata sulle rotatorie del porto e, dopo un breve tratto di autostrada, arriviamo all'ingresso della fabbrica DAF di Eindhoven. Tra l'altro, questo cancello ha quasi la stessa larghezza dei box dei pedaggi in Francia. Il supervisore del cancello ci sorride al suono del clacson e, dopo 2.485 chilometri di tragitto, parcheggiamo la nostra meraviglia su ruote all'interno dello stabilimento senza alcun graffio. Una volta usciti dalla cabina, abbiamo la testa che brulica di pensieri. Le nostre conclusioni non sono affatto sorprendenti. Il DAF XG+ combina una trasmissione collaudata con un eccezionale freno motore, in una cabina con uno spazio interno senza precedenti. Inoltre, il risparmio di carburante è eccezionale. Anche con il nostro stile di guida alquanto aggressivo, al ritorno alla base abbiamo consumato solo 24 litri per cento chilometri. In altre parole, la nostra missione è stata portata a termine con successo. ■



Il settore dei trasporti è ancora vivo e vegeto in questa zona.



Una pittoresca area di sosta accanto a un magazzino storico al porto di Anversa



Parcheggiato accanto a un ristorante Relais sulla Route Nationale chiuso di recente



I camion parcheggiati sotto pini alti come i campanili di una chiesa conferiscono un'ambientazione da foresta incantata per i conducenti



TRUCK COMPONENTS

AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF



NIGHT LOCK



PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM



STL Logistik AG non potrebbe essere più soddisfatta del DAF XG+

"IL TOP DELLA NOSTRA LISTA DEI DESIDERI"

STL Logistik AG, con sede a Haiger in Germania, è un nome leader in Europa nel campo dei trasporti pesanti e speciali. L'anno scorso l'azienda ha acquistato tre trattori DAF XG+ "a scatola chiusa". STL è stata talmente soddisfatta dell'acquisto che ha ordinato immediatamente altri sei veicoli.

Testo: Oliver Willms

Foto: Steffen Löffler

Il titolare/direttore generale Jörg Reichmann sa tutto in fatto di carichi estremamente pesanti e sovradimensionati e di come si comportano durante il trasporto. Non è dunque un caso che la sua azienda si sia conquistata una reputazione tanto solida nello stato federale tedesco di Hessen. Anzi, negli ultimi 28 anni è diventata il principale punto di riferimento per l'affermata industria del carbone e dell'acciaio e per tutti i fornitori che hanno sede nell'area. Ogni volta che si presenta la necessità di trasportare un carico voluminoso, pesante, alto o largo, ci si rivolge alla sua azienda. La clientela di Reichmann comprende produttori di caldaie e silo, aziende specializzate nella pressatura dei metalli e produttori di enormi anelli in acciaio. Questi tipi di prodotti hanno spesso un diametro superiore a cinque metri e non possono essere montati facilmente su un semirimorchio standard.



Il titolare Jörg Reichmann: "Abbiamo creato la nostra Academy per il reclutamento di conducenti".

IN CIMA ALLA NOSTRA LISTA DEI DESIDERI






LEADER NEL TRASPORTO DI CARICHI INCLINATI

Reichmann ha unito le forze con specialisti locali nel settore dei rimorchi per sviluppare un caricatore speciale per il trasporto di componenti sovradimensionati ad angolo utilizzando meccanismi idraulici. In questo modo, STL è in grado di trasportare molti componenti per installazioni di grandi dimensioni e di garantire che le dimensioni esterne rimangano entro i limiti di legge. "La nostra progettazione innovativa ci consente di offrire oggi ai nostri clienti la tecnologia di trasporto del futuro", afferma Reichmann, confermando la posizione di leadership della sua azienda nel settore. Sebbene i concorrenti non siano rimasti a guardare e abbiano anche iniziato a trasportare carichi inclinati, STL è ancora considerata un leader assoluto negli ambienti industriali europei per quanto riguarda il trasporto di questi tipi di carichi eccezionali.

DIECI ANNI CON DAF

Oltre alle pale cariatrici piatte con tre tavole di carico idrauliche, che possono essere inclinate in posizione diagonale, STL utilizza anche casse mobili telonate estensibili fino a 28 metri e una varietà di pale cariatrici basse con lunghezze comprese tra 8 e 27 metri. Inoltre, installa semirimorchi a pianale e rimorchi telescopici a pianale che possono essere estesi fino a 29 metri. Per applicazioni più comuni, STL utilizza rimorchi di grandi dimensioni e anche tautliner e rimorchi con pianale ribassato. STL gestisce circa 140 rimorchi collegati a trattori, a partire da una gamma di trattori 4x2 standard da 480 CV. Alcuni di questi utilizzano una configurazione low-deck. Per i lavori più impegnativi, STL utilizza veicoli più potenti nelle configurazioni 6x2, 6x4 e 8x4, e si tratta per la maggior parte di veicoli DAF. Reichmann è un cliente abituale DAF da oltre 10 anni tramite il concessionario locale di Siegeb. Metà dei veicoli dell'efficientissima flotta STL è costituita da veicoli DAF. Nessuno dei



**OGNI VOLTA CHE SI PRESENTA LA
NECESSITÀ DI TRASPORTARE UN
CARICO VOLUMINOSO, PESANTE,
ALTO O LARGO, CI SI RIVOLGE A STL
LOGISTIK AG**

105 trattori ha più di quattro anni di età e la maggior parte dei veicoli DAF è costituita da trattori XF top di gamma. Lo scorso ottobre, STL ha acquistato il suo cinquantesimo veicolo DAF, un XF FTG 6x2 da 530 CV, con tutta la fanfara che questo evento meritava.

NUOVI ORIZZONTI


Questo veicolo è stato il fiore all'occhiello dell'azienda per un paio di mesi, ma per tre conducenti STL l'asticella si è alzata ulteriormente in termini di spazio, lusso, comfort e sicurezza. Questo perché, un paio di mesi fa, tre veicoli DAF XG+ si sono uniti alla flotta STL. E Reichmann non ha badato a spese in fatto di optional. Oltre alle numerose caratteristiche di serie, appositamente ideate per conquistare il cuore dei conducenti, i nuovi veicoli sono stati dotati anche di accessori opzionali come un impianto di climatizzazione autonomo, un sedile di guida orientabile e un letto rilassante regolabile elettricamente. Anzi, STL è rimasta così colpita dai DAF di nuova generazione che ha ordinato immediatamente altre sei unità.

BROCHURE

"Abbiamo ordinato il nostro primo DAF XG+ solo sulla base della brochure", ha rivelato il Responsabile gestione flotta Thomas Schubert-Wirth. "Nessuno nei Paesi Bassi aveva visto da vicino o provato personalmente uno dei veicoli DAF di nuova generazione. Ma siamo rimasti davvero sbalorditi dal design e dall'implementazione costante delle più recenti direttive UE sulle dimensioni delle cabine e dei veicoli".

UNA MOSSA CORAGGIOSA

Si è trattato di una mossa coraggiosa, ma alla fine siamo stati ripagati. STL Logistik è stata una delle prime aziende in Germania ad adottare i veicoli DAF XG+. "All'inizio temevamo che il peso a vuoto di una cabina così grande avrebbe avuto un impatto negativo sulla capacità di carico complessiva del veicolo rispetto al precedente XF, ma siamo stati subito smentiti. Anche se la cabina è più lunga di 49 centimetri e ha un tetto più alto e un passo più grande, pesa circa 150 chili in meno! Siamo rimasti così stupiti da questo fatto che abbiamo immediatamente ordinato altri veicoli XG+". Oltre ai minori



STL utilizza i suoi primi trattori DAF XG+ da alcuni mesi



**ULTERIORI
INFORMAZIONI?**

Scansiona il codice QR





Thomas Schubert-Wirth, Responsabile gestione flotta "Il DAF XG+ non è solo un grande successo in virtù del suo tetto alto e dell'esclusivo spazio da 12,5 metri cubi per il lavoro e il riposo; vince su tutta la linea."



Jan Halmann, conducente STL

**"I DAF SONO
SEMPRE STATI
OTTIMI, MA IL
NUOVO DAF XG+
È DECISAMENTE
INSUPERABILE"**

costi operativi, STL vede anche la possibilità di valorizzare i propri conducenti sotto ogni punto di vista. "Sono tutti pazzi del nuovo DAF", afferma Schubert-Wirth. "Il DAF XG+ non è solo un grande successo in virtù del suo tetto alto e dell'esclusivo spazio da 12,5 metri cubi per il lavoro e il riposo; vince su tutta la linea."

"SEMPLICEMENTE MAGNIFICO!"

Il conducente STL Jan Halmann in ogni caso ne è convinto: "I DAF sono sempre stati ottimi, ma il nuovo DAF XG+ è decisamente insuperabile". Questo trentaseienne è stato tra i primi a mettere le mani su questo modello di eccellenza e ne è molto entusiasta. "È estremamente spazioso, non ha davvero rivali in termini di abitabilità". Per Jan, "è il meglio che qualsiasi conducente possa desiderare. Semplicemente magnifico! E il cruscotto digitale è avanti anni luce dal suo predecessore. Ma una cosa è rimasta invariata. Le funzionalità sono sempre intuitive, semplice e sicure da utilizzare." Jan Halmann è anche entusiasta dell'esperienza di guida offerta dal nuovo veicolo. "La manovrabilità è la stessa su qualsiasi fondo stradale e gestisce le curve con la massima fluidità. Ed ancora più silenzioso del modello precedente", spiega, continuando a elogiare "il suo DAF". "Per non parlare del letto Relax con varie opzioni di regolazione. È regolabile elettricamente, ha una lunghezza di 80 cm e un materasso ampio; insomma, è più comodo del mio letto a casa. Un altro aspetto che apprezzo è il nuovo Corner Eye. La telecamera offre una visione incredibilmente chiara e ampia di ciò che accade sulle parti anteriore e laterale del veicolo. Rende il mio lavoro molto più sicuro."

TEMPI DI ATTIVITÀ

Come la maggior parte dei suoi colleghi, Jan Halmann non solo guida in tutta la Germania, ma anche in Francia, Spagna, Danimarca, Polonia e Slovacchia. Ma, nonostante questo, con STL registra in totale soltanto 120.000 chilometri all'anno, che non è poi un chilometraggio così elevato. Poiché STL è determinata a massimizzare il tempo di attività dai propri veicoli, dispone di contratti di assistenza completa che coprono tutti gli interventi di manutenzione e riparazione dei veicoli nel corso del loro ciclo di vita. L'officina STL si occupa principalmente degli interventi di manutenzione sui rimorchi e di piccole riparazioni sui veicoli, ma l'azienda ritiene che sia meglio richiedere la manutenzione dei veicoli presso un concessionario DAF autorizzato.

I CONDUCENTI SONO IL NOSTRO FUTURO

Come per molte altre società del settore dei trasporti stradali, STL deve anche fare i conti con una scarsità di conducenti. "Per questo abbiamo creato la nostra Academy per conducenti e offriamo sovvenzioni per il reclutamento il mantenimento del personale", spiega il titolare Reichmann. "Ma bisogna anche offrire loro qualcosa di diverso. Ed è proprio qui che il nuovo DAF XG+ svolge un ruolo importante, poiché siamo certi che si trova già cima alle liste dei desideri di molti conducenti". ■



Why PSQL 2.1E Oil?

The specifications of the New DAF Oil Standard have been developed and tested in 7 performance areas together with Chevron Lubricants, one of the biggest manufacturers of quality lubricants in the world. The PSQL 2.1E oil exceeds ACEA standards in every area. The New Standard:

- Reduces operating costs
- Reduces fuel consumption
- Advanced wear protection
- Clean performance
- Backwards compatible

Every truck deserves the best engine oil. Therefore, use the New DAF Oil Standard for optimum performance of your truck.





SAAN FBN SI PIAZZA IN CONTROTENDENZA CON I VEICOLI USATI PREMIUM

Di Henk de Lange
Fotografie: Marieke van Grinsven

Supponi di essere un'azienda olandese/rumena che opera con successo nel settore dei trasporti internazionali per il settore degli eventi e dell'intrattenimento. Il business sta crescendo, ma sei ancora un piccolo attore in un settore dominato da aziende di trasporto inglesi. Poi arriva il COVID-19 e di colpo tutto si ferma. Le stelle della musica pop non possono più esibirsi in giro per il mondo, i veicoli si ritrovano in standby a tempo indeterminato e l'incertezza regna sovrana.

Se non altro, una situazione del genere può essere un buon momento per riflettere sul futuro e sulla direzione che dovrebbe intraprendere l'attività. Come reagire? Saan Trucking, un'azienda con sede nella città olandese di Diemen, ha scelto di andare in controtendenza. Non solo ha deciso di proseguire con le proprie attività, ma ha anche pensato bene di continuare a crescere. Perché, qualunque cosa accada, la pandemia finirà e la domanda dei servizi di trasporto tornerà a crescere, anche nel settore dell'intrattenimento. Sarà

anche ironico, ma anche la Brexit ha aiutato l'azienda a raggiungere i propri obiettivi.

NOVITÀ

Rogier Lecluse, Amministratore delegato di Saan FBN, è seduto a un lungo tavolo nei nuovi ed eleganti uffici della capogruppo, Koninklijke Saan. La società, leader nei trasporti speciali e nei traslochi industriali nei Paesi Bassi, si è trasferita qui solo una



SAAN FBN SI PIAZZA IN CONTROTENDENZA CON I VEICOLI USATI PREMIUM



Le unità di Saan FBN attraversano l'Europa in lungo e in largo e sono la colonna portante delle esibizioni di band, orchestre e pop star.



**IL TEAM DOVEVA
TRASCORRERE
LUNGI PERIODI
SU STRADA E
IL COMFORT
ERA DUNQUE
ESSENZIALE.**

ROGIER LECLUSE: "NEL NOSTRO SETTORE TUTTO RUOTA INTORNO A UNA COSA: AFFIDABILITÀ, AFFIDABILITÀ E ANCORA AFFIDABILITÀ"



WWW.DAFUSEDTRUCKS.COM

settimana fa ed è tutto ancora un po' sottosopra. Ma tutto questo passa rapidamente in secondo piano, quando Lecluse inizia a parlare della storia della filiale Saan FBN.

TARGHE

"Una delle conseguenze della Brexit è che i veicoli con targhe britanniche possono solo caricare e scaricare nell'UE tre volte prima di tornare nel Regno Unito", spiega. "Si tratta di un handicap significativo per le aziende di trasporto britanniche che operano nel settore degli eventi. Se sei una band o una pop star che deve esibirsi in venti città dell'UE, è impossibile gestire le attività di trasporto in modo efficiente nel rispetto di queste regole".

La società britannica Fly by Nite (che poi è il significato della sigla "FBN" del nome Saan FBN) è una delle aziende che ha dovuto adeguarsi alla nuova legislazione. "Avevamo collaborato in passato, quindi conoscevamo già i nostri reciproci modi di lavorare", afferma Lecluse. "Dopo la pandemia, la flotta British Fly by Nite riusciva a malapena a lavorare nell'UE, mentre la domanda di servizi di trasporto nel settore degli eventi era in costante aumento. Per questo motivo, Fly by Nite ha pensato bene di immatricolare 90 dei suoi 180 veicoli industriali con targhe irlandesi, ma ha risolto il problema solo in parte. Questo ci ha spinto a entrare in una joint venture: Saan FBN. Si è trattato di una situazione vantaggiosa per entrambi. Siamo riusciti a espanderci e Fly by Nite ha potuto continuare a operare all'interno dell'UE".

GIORNI PIÙ BUI

I negoziati per la joint venture si sono svolti nei giorni più bui della pandemia. "Erano tempi strani", ricorda Lecluse. "Eravamo impegnati a mettere a punto dei piani per il futuro per un settore che era effettivamente in ginocchio, e le cui attività erano anzi vietate dalla legge. Ma una cosa era certa: dovevamo essere pronti a partire in quarta quando l'emergenza sarebbe finita".

Tuttavia, questa situazione si è dimostrata piuttosto problematica. Dopotutto, acquisire almeno 30 trattori in più nello spazio di pochi mesi (oltre alle 20 unità di cui l'azienda era già in possesso), visti i

lungi tempi di consegna che l'intero settore dei veicoli industriali stava affrontando, non era affatto cosa da poco. La risposta è giunta da Truckland, concessionario locale di Saan. Perché acquistare veicoli nuovi se esistono alternative di seconda mano quasi altrettanto valide e disponibili quasi subito? I veicoli dovevano essere dei DAF XF con Super Space Cab; il team doveva trascorrere lunghi periodi su strada e il comfort era dunque essenziale. I modelli dovevano risalire al massimo al 2018, essere in buone condizioni e con un chilometraggio non superiore ai 350.000 chilometri; e dovevano anche essere bianchi.

OPERAZIONE RIUSCITA

Lecluse: "Volevamo veicoli quasi come nuovi e avevamo anche alcuni requisiti aggiuntivi". Ecco perché a tutti i veicoli è stata data una "rinfrescata" con l'installazione di nuovi pneumatici, letti, una batteria per impieghi gravosi, un impianto di climatizzazione autonomo, un connettore di ricarica, un sistema di tracciamento e un impianto videocamera. Il risultato era già eccellente, ma la carrozzeria era ancora bianca; un colore che non è esattamente il più accattivante. "È vero", ammette Lecluse. "Ma abbiamo scelto questo colore per una ragione precisa. Come potete immaginare, l'aspetto è estremamente importante nel nostro settore e il bianco è un buon colore di base per l'aggiunta di elementi più interessanti; ora i veicoli hanno un aspetto davvero fantastico".

RISULTATI STRAORDINARI

Oggi, le unità di Saan FBN attraversano l'Europa in lungo e in largo e sono la colonna portante delle esibizioni di band, orchestre e pop star. "Nel nostro settore, tutto ruota intorno a una cosa", spiega Lecluse. "Affidabilità, affidabilità e ancora affidabilità. Se falliamo noi, falliscono anche gli artisti che supportiamo, deludendo migliaia o addirittura decine di migliaia di fan. Per essere un partner affidabile, è necessario disporre di strumenti affidabili. Questi veicoli continueranno a essere utilizzati per anni. È straordinario pensare che siamo riusciti a fare tutto questo insieme. Questi XF quasi nuovi sono stati la scelta perfetta per noi e anche per i nostri team. Ovviamente ci siamo assunti qualche rischio, ma eravamo sicuri che tutto sarebbe andato per il meglio alla fine. E così è stato." ■

QUANDO VEDREMO CONTAINER DI SPEDIZIONE DI PROSSIMA GENERAZIONE?

Di Bert Roozendaal

Erwin Rademaker, Program Manager del porto di Rotterdam, sa che circa l'85% di tutti i carichi viene trasportato in container. Ciò rende il container di spedizione uno degli elementi più standardizzati della catena logistica globale. Ma dopotutto siamo nel 2022, quindi non c'è un modo per rendere il container un po' più smart? L'autorità del porto di Rotterdam intende scoprirlo.

L'invenzione del container di spedizione risale al 1955 da parte di Malcolm P. McLean, e l'introduzione quasi simultanea del meccanismo di tipo twist-lock da parte di Keith Tantlinger di Fruehauf ha innescato una vera e propria rivoluzione nel mondo dei trasporti. Attualmente ci sono circa 30 milioni di container in circolazione in tutto il mondo e questo numero è destinato solo ad aumentare.

GIGANTESCO

Un container di spedizione offre enormi vantaggi in termini di efficienza, ma dopo 65 anni il suo splendore sta iniziando ad affievolirsi. Nonostante le tecnologie intelligenti già adottate dal settore logistico in tempi recenti, il magnifico container a tenuta stagna, con le sue dimensioni standardizzate, rappresenta ancora l'anello più rudimentale dell'intera catena.

UN SILENZIO ASSORDANTE

Mentre le aziende di trasporto e gli spedizionieri sono sempre più in grado di monitorare le attrezzature e le spedizioni trasportate da un rimorchio mentre sono in transito, i container continuano a distinguersi per un silenzio assordante. Quando un carico transita in direzione dell'entroterra cinese o sudamericano, ad esempio, possiamo sapere solo se il carico è ancora intatto, se sia sopravvissuto al viaggio, se sia stato manomesso lungo il percorso o se vi siano stati aggiunti elementi estranei prima di arrivare a destinazione. Inoltre, il contenitore deve ancora essere accompagnato da abbondante documentazione cartacea, elettronica o di altro tipo, poiché durante il viaggio passa da un trasportatore all'altro e tutti gli attori coinvolti fatturano i costi separatamente.

PIÙ INTELLIGENTE

Le idee di Rademaker su come rendere i container più smart si ricollegano al desiderio dell'autorità portuale di diventare "più



L'INVIO DEL CONTAINER DI SPEDIZIONE IN TUTTO IL MONDO CI CONSENTE DI ACQUISIRE DATI



Circa l'85% di tutti i carichi viene trasportato in container

intelligente". "Ci aspettiamo di vedere le prime navi commerciali senza equipaggio nei nostri prossimi due anni. Ciò significa che anche i container trasportati a bordo di queste navi dovranno avere sistemi informatici più sofisticati". Questo è dovuto al fatto che il container stesso può contribuire al modo in cui viene maneggiato. "Ad esempio, il container può fornire con anticipo informazioni sui contenuti trasportati e sulle relative condizioni. E se, in un futuro prossimo, fosse equipaggiato con una sorta di portafoglio elettronico per saldare immediatamente tutti i costi di gestione? L'azienda di trasporti e il destinatario potrebbero sapere in tempo reale se il carico viene trasferito su un treno, se è in attesa da qualche parte o persino se viene aperto in modo illecito. Tutto è possibile".

CONTAINER 42

Rademaker ha già messo in pratica questo concept nel suo "Container 42". Questo container di spedizione è dotato di strumenti, sensori e sistemi di tracciamento per finalità di ricerca, e le sue porte sono caratterizzate da robuste serrature a mortasa. Contiene anche un "carico".

"Inviando il container in tutto il mondo siamo in grado di conoscere la continuità del viaggio. In questo modo siamo in grado di raccogliere dati, ad esempio su temperatura, umidità, vibrazioni, angolo di inclinazione del container e molto altro ancora. Possiamo anche sapere come si comportano gli strumenti sulla strada e i requisiti che dovranno soddisfare".

LA RISPOSTA È 42

Il numero "42" non si riferisce alle dimensioni del container, ma piuttosto a un libro di fantascienza di Douglas Adams in cui un computer prevede, dopo 7,5 milioni di anni, che la risposta universale a tutto è 42. "Naturalmente non vogliamo aspettare così a lungo", scherza Rademaker, "e il nostro container non è la risposta universale a tutto. Ma penso che con un upgrade che costa circa 1.000 euro per unità, i container di spedizione saranno in grado di svolgere un ruolo molto più intelligente nel trasporto nei prossimi anni. Può sembrare una cifra enorme per 30 milioni di container, ma su scala globale si tratta di noccioline. Inoltre, non è necessario fare tutto in una sola volta. Abbiamo già un'unità di trasporto globale. Ora, tutto quello che dobbiamo fare è portarla al livello 2.0". ■



ULTERIORI INFORMAZIONI?

Scansiona il codice QR





Hughcor:

UN AFFARE DI FAMIGLIA

Ted Hughes è direttore di Hughcor, operatore di trasporti con sede in Sudafrica. Recentemente ha acquistato il suo primo DAF, una XF 480 Space Cab, che ha riportato alla memoria ricordi indelebili degli anni '80 per lui e la figlia Siobhan.

Hughes ha fondato la sua società di trasporti nel Regno Unito nel 1968 con un unico cassone ribaltabile. Il business è andato subito a gonfie vele, e in poco tempo si è ritrovato a gestire dieci veicoli con semi-rimorchio in tutta Europa. Dopo essersi trasferito in Sudafrica, nel 1980, ha lavorato come conducente per tre anni e mezzo presso Swift Transport nel vicino Zimbabwe. "È stata un'utilissima esperienza formativa", spiega. "Ne avevo bisogno, perché la differenza tra il trasporto su strada in Sudafrica e in Europa era ancora significativa."

PASSIONE

Dopo aver lavorato per diversi operatori di trasporto, Ted Hughes ha avviato una nuova attività nel gennaio 2008. La sua azienda, Hughcor, ha acquisito sempre più slancio, diventando un operatore di medie dimensioni specializzato nei trasporti a lunghe percorrenze. Anche se ora ha più di 75 anni, è ancora fortemente coinvolto nelle attività quotidiane dell'azienda di famiglia. Anzi, ha così tanto vigore che continua a lavorare sei giorni alla settimana. "Questo settore si basa tutto sulla passione", afferma. "Non si riesce a ottenere molto senza passione."

LA SIG.RA HUGHES

L'espressione "azienda di famiglia" ricorre spesso nella nostra conversazione. Il successo di Hughcor può essere in gran parte attribuito alla signora Hughes, responsabile operativa dell'azienda.

"Ruth è la forza trainante alla base della nostra azienda", afferma Ted, visibilmente orgoglioso. "Lavora con grande impegno per vincere le commesse e si assicura che tutti i prodotti dei nostri clienti arrivino in modo sicuro e in tempo."

LA FIGLIA

Anche la figlia, Siobhan, è attivamente coinvolta nell'azienda e va pazza per i veicoli industriali sin dall'età di dieci anni. "Mi accompagnava sempre nei miei viaggi durante le vacanze scolastiche", spiega Ted. "Se ne stava sul sedile del passeggero con un libro o si adagiava sul letto dietro di me a leggere. Mi preparava anche del caffè e qualche spuntino mentre ero al volante". Per una persona che ha trascorso così poco tempo a casa, quei giorni in viaggio con sua figlia sono ricordi preziosi per Ted.

STUDI

Una volta ultimati gli studi, Siobhan ha deciso di mettersi a lavorare presso Hughcor, dove ora si occupa di contabilità, risorse umane e di tenere traccia del consumo di carburante. "Si è più che guadagnata la sua esperienza nel mondo dei trasporti", secondo Ted Hughes. Quando il nuovo DAF accosta presso il sito di Hughcor, Siobhan si accomoda subito dietro il volante, riportando alla mente ricordi di 25 anni prima quando si affacciava dal finestrino del vecchio DAF di suo padre.



Quando il nuovo DAF accosta presso il sito di Hughcor, Siobhan si accomoda subito dietro il volante, riportando alla mente ricordi di 25 anni prima quando si affacciava dal finestrino del vecchio DAF di suo padre.

COPPIA

Hughes guida veicoli DAF dal 1985 ed è sempre rimasto colpito dalle prestazioni di questi veicoli industriali olandesi. La coppia del suo precedente DAF 95 con 430 CV (a quei tempi non ci poteva permettere niente di meno) ovviamente non ha nulla a che vedere con quella dell'ultimo modello. "Anche allora riuscivo a fare meglio di molti concorrenti, anche mentre attraversavo il ripido passo di Van Reenen", ricorda. "E con un semirimorchio da 50 tonnellate alle spalle. Naturalmente, il mio nuovo DAF è molto più impressionante."

IN SALITA

"Anche se in Sudafrica non è consentito guidare i camion per più di 80 chilometri all'ora, è possibile recuperare la velocità in salita e decelerare in modo sicuro in discesa", spiega Hughes. "I veicoli più vecchi spesso non sono in grado di percorrere più di 10-15 chilometri all'ora in salita, ma con il nuovo modello raggiungeremo facilmente 50 km/h. Ciò significa che la nostra velocità media aumenterà e che potremo risparmiare tempo."



Siobhan è attivamente coinvolta nell'azienda e va pazza per i veicoli industriali sin dall'età di dieci anni

SODDISFAZIONE

Oltre alle prestazioni e al consumo di carburante del suo nuovo DAF, Ted è estremamente soddisfatto anche dell'assistenza erogata dall'importatore, Babcock. "Insieme a DAF, non potremmo chiedere di meglio. Posso affermare con sicurezza che acquisteremo altri DAF in futuro". ■

Per saperne di più,
scansiona il codice QR



CHIGGIATO

I CAMION, CHE PASSIONE

**IN SERVIZIO DA INIZIO
ANNO PRESSO LA
CHIGGIATO DI PIOMBINO
DESE (PADOVA) 25
TRATTORI XG+
DA 530 CAVALLI DELLA
NUOVA GENERAZIONE
DI DAF. E ALTRI 20
SONO IN ARRIVO.
I PERCHÉ DEL
LORO SUCCESSO.**

AZIENDA E FAMIGLIA CON PASSIONE

Le aziende di famiglia, sostenute dalla passione, dall'impegno quotidiano dei titolari e dalla loro capacità di innovare e di investire anche in tempi di grande incertezza come quelli attuali, sono uno dei pilastri dell'economia italiana.

Ne è un esempio la Chiggiato di Piombino Dese, in provincia di Padova, specializzata nel trasporto di farmaci, di capi d'abbigliamento e di lavorati del tabacco dall'Italia verso tutti i paesi della Ue e, all'esterno dell'Unione Europea, verso il Regno Unito e le nazioni del Medio Oriente e del Nord Africa.

Nata nel 1972 per iniziativa di Giuseppe Chiggiato, padre degli attuali titolari Luca e Franco, l'azienda patavina può contare oggi su una flotta ultramoderna di circa 170 trattori e 250 semirimorchi, allestiti prevalentemente con furgonature isoterme e gruppo frigorifero. Il parco mezzi è arricchito quest'anno di 25 trattori DAF XG+ della nuova generazione con motorizzazione Paccar MX 13 da 530 Cavalli e altri 20, sempre da 530 Cavalli e con cabina top di gamma full optional XG+, sono in arrivo nei prossimi mesi.

Le ragioni di questo successo sono molteplici. "Conoscevo il brand olandese fin da piccolo – spiega Luca Chiggiato – quando seguivo mio padre sul camion nella sua attività di trasportatore monoveicolare. Lo scorso anno ho avuto la possibilità di visitare lo stabilimento di Eindhoven, di vedere e di provare i veicoli della nuova generazione.

INNOVAZIONE E CONFORT

Sono stato subito impressionato dalle caratteristiche innovative della cabina XG+, spaziosa, comoda, sicura, ben rifinita.

Caratteristiche, queste, fondamentali per le nostre esigenze operative. Che prevedono spostamenti a lunghissimo raggio in località remote, con prolungate permanenze degli autisti lontano dalla sede di Piombino Dese e percorrenze medie dell'ordine di 130mila chilometri l'anno.

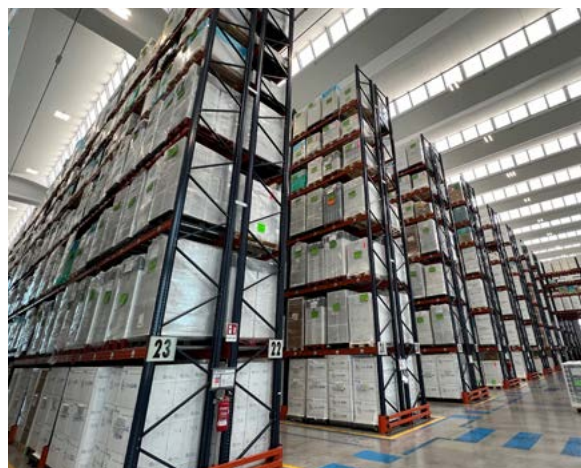
In questo contesto il confort di bordo e la presenza di numerosi optional sono essenziali per garantire le migliori condizioni di lavoro ai driver. Tutto ciò, a sua volta, significa rispetto per le persone, per la loro attività, un valore fondamentale per la Chigiato.

Che, proprio per questo, è un'azienda diversa da tante altre. Inoltre, nella decisione d'acquisto dei nuovi XG+ ha avuto un ruolo importante il rapporto consolidato con il titolare della concessionaria DAF di riferimento, Amedeo Gazzola".

I RISULTATI SU STRADA

Quali sono stati i risultati ottenuti su strada dagli XG+? Sono in linea con le aspettative? Si ritiene soddisfatto? "I consumi rilevati – continua Luca – sono da best in class nello specifico segmento. Ciò grazie alle caratteristiche intrinseche del prodotto e ai corsi di formazione frequentati dai conducenti, che hanno permesso loro di utilizzare al meglio i sistemi avanzati di assistenza alla guida". I nuovi trattori sfruttano i vantaggi legati alla connettività DAF Connect? "Tutti i nuovi XG+ si affidano all'interfaccia DAF Connect per riversare i dati operativi e di funzionamento nel gestionale aziendale, che è in grado di gestire anche i mezzi di altri brand.

Un altro aspetto di cruciale importanza per la nostra operatività riguarda la manutenzione. Tutti gli interventi vengono effettuati dalla nostra officina interna, la Valoris, i cui meccanici hanno seguito specifici corsi di addestramento e aggiornamento sui mezzi di DAF.



**“SONO STATO SUBITO
IMPRESSIONATO DALLE
CARATTERISTICHE
INNOVATIVE DELLA
CABINA XG+”**



La manutenzione, del resto, era uno dei capisaldi di mio padre, che ci ha insegnato fin da piccoli come intervenire sui veicoli.

Era uno dei nostri passatempi preferiti nel doposcuola, così come lo era ripulire accuratamente la cabina di guida e la carrozzeria al termine della settimana di lavoro. Adesso, per semplificare la vita, abbiamo realizzato in sede un impianto di lavaggio hi-tech, al quale accedono anche altre aziende di trasporto, poiché il fair-play è di casa alla Chiggiato”.



I SEGRETI DEL SUCCESSO

Qual è il segreto del successo della sua azienda? “Tanti fattori. Contano la qualità del servizio, la puntualità, la pulizia dei mezzi, le certificazioni di qualità – soprattutto per il trasporto dei farmaci, la versatilità operativa e la preparazione e gentilezza dei driver durante le fasi di carico e scarico.

Sono i pilastri che ci hanno permesso di fare il salto di qualità nel settore pharma dagli anni 2000 a oggi e di far crescere il giro d'affari, che quest'anno raggiungerà i 35milioni di euro. Il comparto del farmaco – conclude Luca - è molto esigente in termini di efficienza e puntualità delle consegne. Gli standard qualitativi sono estremamente rigidi.

Ogni settimana veniamo valutati in base ai tempi d'arrivo a destinazione. Il target è di giungere puntuali in oltre il 95% dei viaggi. Insomma, gli esami non finiscono mai”.

“I CONSUMI RILEVATI SONO DA BEST IN CLASS NELLO SPECIFICO SEGMENTO. CIÒ GRAZIE ALLE CARATTERISTICHE INTRINSECHE DEL PRODOTTO E AI CORSI DI FORMAZIONE FREQUENTATI DAI CONDUCENTI”.

**“ABBIAMO
REALIZZATO IN
SEDE UN IMPIANTO
DI LAVAGGIO HI-TECH,
AL QUALE ACCEDONO
ANCHE ALTRE AZIENDE
DI TRASPORTO, POICHÉ IL
FAIR-PLAY È DI CASA ALLA
CHIGGIATO”.**



CARICABATTERIE PACCAR

L'abbinamento perfetto con il suo veicolo elettrico



SVILUPPATO INSIEME A **heliox**

NOVITÀ

PowerChoice 360X è ora in grado di ricaricare fino a tre veicoli contemporaneamente



PacMobile 40X

- Max. velocità di ricarica di 40 kW
- Caricabatterie mobile
- Plug & play
- Design resistente e robusto
- Massima efficienza



PowerChoice 150X

- Max. velocità di ricarica di 150 kW
- Possibilità di upgrade a 300 kW
- Ricarica rapida di un veicolo
- Ideale per la ricarica notturna di due veicoli
- Colonnina di ricarica separata con due dispenser
- Pronto per le esigenze di ricarica future



PowerChoice 180X/360X

- Max. velocità di ricarica di 360 kW
- Fino a tre dispenser separati
- Ricarica rapida fino a tre veicoli
- Ideale per la ricarica notturna di due o addirittura tre veicoli
- Massima efficienza
- Pronto per le esigenze di ricarica future



Scelta di due motori e cinque gruppi batteria

DAF CONFERMA LA SUA POSIZIONE DI LEADERSHIP NEL TRASPORTO PULITO CON XD E XF ELECTRIC

DAF Trucks avvierà la produzione delle prime versioni completamente elettriche dei suoi DAF XD e XF di nuova generazione all'inizio del 2023. DAF offre agli operatori del settore dei trasporti la scelta di una serie completamente nuova con trasmissioni modulari che garantiscono potenze comprese tra 170 e 350 kW. I veicoli possono offrire un'autonomia superiore a 500 km, a seconda del gruppo batteria, e il tutto con una sola ricarica.

Di Bert Roozendaal

DAF Trucks ha ancora una volta confermato la sua posizione di leadership nel settore dei trasporti su strada puliti e a "emissioni zero". Nel 2018, DAF è stata la prima casa produttrice di veicoli industriali in Europa a mettere in commercio un veicolo per la distribuzione completamente elettrico. L'azienda ha venduto decine di veicoli e furgoni DAF CF elettrici alimentati a batteria (BEV) a operatori che, proprio come DAF, desideravano aprire la strada a un settore dei trasporti a emissioni zero.

UNA NUOVA ERA PER I TRASPORTI ELETTRICI

Con l'ultima generazione di veicoli BEV, DAF apre la strada a una nuova era di trasporti su strada completamente elettrici. Gli operatori del settore dei trasporti hanno a disposizione una vasta gamma di opzioni tra cui scegliere, poiché DAF ora soddisfa le loro esigenze di trasporto con due nuovi motori completamente elettrici e cinque diverse classi di potenza che offrono autonomie comprese tra 200 e oltre 500 chilometri senza dover ricaricare.

DAF CONFERMA LA SUA POSIZIONE DI LEADERSHIP NEL TRASPORTO PULITO





Ciò significa che gli operatori potranno configurare con precisione il proprio veicolo BEV in modo da adattarlo in maniera ottimale a specifiche applicazioni. Il nuovo programma DAF di veicoli elettrici inizia con il modello XD Electric 170e di nuova generazione, dotato di un nuovo motore elettrico PACCAR EX-D1 a magneti permanenti con potenza di 170 kW (230 CV). L'energia proviene da un gruppo batterie di serie composto da due celle, che fornisce una potenza totale di 210 kWh e un'autonomia di 200 chilometri a "emissioni zero". Ciò rende il DAF XD 170e la soluzione perfetta per attività di distribuzione urbana e raccolta di rifiuti su brevi e medie distanze, specie se il conducente è in grado di ricaricare durante una pausa o durante il carico o lo scarico di merci.

Il motore elettrico PACCAR EX-D1 è disponibile anche per il DAF XD, con potenze di 220 kW (300 CV) e 270 kW (370 CV) abbinata a un gruppo batterie contenente un gruppo di tre celle che fornisce un'autonomia di 300 chilometri a "emissioni zero". Gli operatori del settore dei trasporti possono inoltre scegliere un gruppo batterie da cinque celle e usufruire di un'autonomia massima di oltre 500 chilometri, e il tutto con una sola ricarica.

Per gli impieghi più gravosi, DAF offrirà anche la nuova unità di alimentazione PACCAR EX-D2 per XD ed XF a partire dal 2023. Questo motore elettrico eroga una potenza ancora più elevata: 270 kW (370 CV), 310 kW (420 CV) e persino 350 kW (480 CV). Le versioni più potenti sono dotate di serie di batteria da quattro celle per garantire un'autonomia di oltre 400 chilometri a emissioni zero, a seconda delle condizioni e dell'applicazione. È disponibile anche un gruppo batterie da cinque celle opzionale.

INTERNAZIONALE

Oltre a disporre del gruppo batterie più grande, il più potente motore elettrico PACCAR EX-D2 permette anche di realizzare autonomie superiori a 500 chilometri con una singola carica, a seconda delle condizioni. Ed ecco che il trasporto internazionale su strada in modalità completamente elettrica diventa una possibilità concreta. La pianificazione e la ricarica intelligenti consentono di coprire oltre 1.000 chilometri ogni giorno in modalità completamente elettrica. Un'autonomia del genere è più che sufficiente, in quanto nessun conducente è in grado di coprire un chilometraggio superiore entro il limite legale di guida di 10 ore.

RICARICA SUPER VELOCE

DAF ha inoltre apportato ulteriori miglioramenti alla carica e alla ricarica dei modelli XD e XF Electric di nuova generazione, utilizzando la tecnologia di ricarica rapida CA (corrente alternata). Ciò consente, ad esempio, di caricare fino all'80% una batteria scarica da tre celle nello spazio di 45 minuti. Ciò significa che gli operatori del settore dei trasporti potranno offrire servizi completamente elettrici tra regioni. Tra le altre cose, il DAF Electric può anche essere caricato utilizzando una corrente continua di 22 kW opzionale, che offre una maggiore flessibilità nelle aree in cui le infrastrutture per la ricarica rapida non sono disponibili.

VERSATILITÀ DI ALLESTIMENTO

Per tutti i costruttori di veicoli, la difficoltà consiste nel montare i gruppi batterie senza che questi intralcino il corpo del veicolo. La risposta di DAF è utilizzare in modo intelligente lo spazio disponibile. Con i DAF di nuova generazione, è possibile collegare le batterie

**ED ECCO CHE
IL TRASPORTO
INTERNAZIONALE SU
STRADA IN MODALITÀ
COMPLETAMENTE
ELETTRICA DIVENTA UNA
POSSIBILITÀ CONCRETA.**



I nuovi veicoli DAF XD e XF sono disponibili con un'ampia gamma di motori elettrici e gruppi batterie, offrendo autonomie comprese tra 200 a oltre 500 chilometri e permettendo un'offerta di soluzioni su misura per qualsiasi applicazione a emissioni zero.

in moduli che rendono possibile una varietà di configurazioni di layout. Di conseguenza, dal punto di vista dell'allestimento, i nuovi XF e XF Electric offrono una versatilità paragonabile a quella dei modelli attuali della gamma DAF di nuova generazione. Inoltre, offrono spazio per l'aggiunta di cassone con caricatore laterale e per supporti laterali, mentre è disponibile anche una presa di forza elettrica.

ELEGANZA DISCRETA

I modelli elettrici dei nuovi DAF XD e XF condividono lo stesso design esterno accattivante delle versioni con alimentazione diesel. Ma presentano anche alcune sottili differenze, quindi è subito evidente quando si ha di fronte un veicolo a emissioni zero. Ad esempio, i veicoli BEV di nuova generazione presentano dettagli blu sulla griglia e i fari e una configurazione del cruscotto digitale leggermente diversa. Ciò consente al conducente di vedere il consumo del veicolo in kW e l'autonomia di guida residua. Il sistema di navigazione opzionale sui modelli XD e XF Electric mostra anche le posizioni delle stazioni di ricarica pubbliche.

INFRASTRUTTURA DI RICARICA DAF

Uno dei segni distintivi di DAF è l'offerta di una gamma completa di soluzioni di ricarica, tra cui una linea completa di stazioni di ricarica PACCAR mobili e fisse appositamente progettate per adattarsi ai nuovi modelli XD e XF. Queste stazioni di ricarica possono essere utilizzate anche per gli attuali modelli elettrici CF e LF, i furgoni di consegna e persino per le autovetture. Le stazioni PACCAR possono erogare potenze fino a 350 kW per una ricarica ultra rapida. Inoltre, DAF supporta i propri clienti fornendo consulenza di vendita personalizzata con simulazione avanzata dei percorsi, agevolando l'adozione di veicoli industriali elettrici a emissioni zero.

DISPONIBILI OGGI PER L'ORDINAZIONE

Se desideri iniziare a guidare un nuovo XD o XF Electric il prossimo anno, puoi ordinare i tuoi veicoli sin da ora. I veicoli possono essere ordinati anche con diverse configurazioni degli assali e varianti di cabina. È chiaro che con i nuovi DAF XD e XF Electric, DAF continua a consolidare la propria posizione di leadership nel trasporto su strada a emissioni zero. ■



I dettagli blu dei fari e della griglia rivelano che le eleganti e confortevoli cabine nascondono un motore elettrico ultra silenzioso

**LE SOTTILI
DIFFERENZE
DI DESIGN
CHIARISCONO
IMMEDIATAMENTE
CHE SI HA DI FRONTE
UN VEICOLO A
EMISSIONI ZERO**



**ELKE DIRKS: "LA
CREAZIONE DEI COLORI
PER LE CARROZZERIE
NON È SOLO QUESTIONE
DI TONALITÀ.
È NECESSARIO
BILANCIARE
L'INTERAZIONE TRA
EFFETTO, LUMINOSITÀ E
PIGMENTI UTILIZZATI"**



Non è il solito giallo

GIALLO TOSCANO: LUMINOSO, SUGGERITIVO E MODERNO

La gamma DAF di nuova generazione, con i suoi nuovi modelli XD, XF, XG e XG+, rappresentano il progetto di design e sviluppo più importante della storia di DAF. È quindi perfettamente comprensibile che i nuovi veicoli vengano presentati in una luminosa, moderna e suggestiva tonalità di "giallo toscano".

Il colore di lancio è molto più di un semplice colore: è uno strumento di comunicazione", spiega il designer DAF Bart van Lotringen. "L'obiettivo è stimolare l'interesse nei confronti del nuovo prodotto, esaltandone la qualità in ogni brochure e in ogni singolo video promozionale. Naturalmente, i clienti possono ordinare i loro veicoli in qualsiasi colore. Siamo in grado di offrire i nostri prodotti in 3.000 colori diversi, permettendo quindi a qualsiasi operatore di identificare la propria tonalità aziendale. In effetti, circa il 70% dei nostri veicoli viene ordinato in colore bianco, ma sappiamo che quando le persone vedono i nostri nuovi veicoli per la prima volta, il colore di lancio diventa come un fattore importante. Più accattivante è il colore, maggiore sarà l'attenzione che il veicolo riceve."

IL RUOLO DEL COLORE

DAF utilizza una vernice sviluppata da Axalta Coating Systems a Wuppertal. Elke Dirks lavora per l'azienda come progettista di colori OEM dal 1995. "Le persone sottovalutano il ruolo del colore",

afferma. "Non bisogna dimenticare che, quando vediamo un nuovo prodotto, la prima cosa che notiamo è proprio il colore. Questo avviene nello spazio di un secondo; e non vale solo per i veicoli, ma per qualsiasi cosa. Solo in un secondo momento notiamo la forma, il materiale la finitura e la funzionalità. Un colore ben scelto ha una risonanza emotiva così forte da influenzare l'80% delle decisioni di acquisto delle persone".

TENDENZE

"Quando Bart van Lotringen ci ha contattato, ha spiegato che era alla ricerca di una tonalità luminosa e di alta qualità per il lancio dei DAF di nuova generazione", ricorda Martin Steinmüller, Color Demand Manager di Axalta. "In quel momento non avevo in mente un colore specifico", afferma Bart. "Per questo abbiamo lavorato su tonalità già esistenti, in modo da esplorare ciò che avrebbe potuto essere esteticamente e tecnicamente fattibile. L'aiuto di Elke Dirks è stato prezioso poiché conosce bene le tendenze in fatto di colori



Bart van Lotringen: "Il colore di lancio è molto più di un semplice colore, è uno strumento di comunicazione"



DAF era in cerca di un colore luminoso e di alta qualità per il lancio della nuova generazione di veicoli



Martin Steinmüller, Color Demand Manager di Axalta

CHE COS'È ESATTAMENTE IL GIALLO TOSCANO?

In realtà non è possibile riprodurre su carta la tonalità selezionata per il lancio dei veicoli DAF di nuova generazione. Tuttavia, questo colore si trova sulla scala Pantone (scala PMS) utilizzata dalle stampanti in tutto il mondo. Nella tabella dei colori Pantone, questa luminosa tonalità è identificata col nome di "Tuscan Sun". Tuttavia, il giallo toscano utilizzato sui nuovi veicoli DAF è molto più di un'unica tonalità. A seconda del modo in cui la luce si riflette sul veicolo, si crea una sinfonia di colori in costante cambiamento, quasi come se fosse animata di vita propria.

"Quando ho visto per la prima volta il campione di colore giallo toscano, mi ha ricordato subito una superficie in metallo cromato", ricorda Bart van Lotringen. "Ho sentito un brivido sin dalla prima volta; è un colore davvero stimolante. Il colore è una vera emozione. Tuttavia, non sono riuscito a descrivere a parole questo effetto quando ho spiegato inizialmente ciò che stavo cercando. Da questo punto di vista, il risultato ha veramente superato le mie aspettative".



GIALLO TOSCANO: LUMINOSO, SUGGESTIVO E MODERNO

industriali. Questo ci ha permesso di ridurre rapidamente il numero di colori e di concentrare la nostra ricerca."

EMOZIONI

Elke Dirks: "Le preferenze delle persone per i colori dei veicoli cambiano continuamente, quindi è necessario seguirle da vicino. Dipende molto da gusti passeggeri e dal cliente, ma anche i nuovi pigmenti hanno un'influenza notevole. In passato, i clienti si sarebbero accontentati di chiedere un "giallo luminoso", ma oggi attribuiscono maggiore importanza alla percezione di una tonalità o di un'emozione specifica. Ed è esattamente questo che ha voluto fare Bart. Per DAF, il nuovo colore di lancio doveva esprimere positività, qualità, dinamismo e potenza. Ecco perché non avevamo un unico colore all'inizio, ma una serie di colori vivaci e luminosi su cui lavorare".

PREFERENZA PER LA LUMINOSITÀ

"Noi di DAF preferiamo colori promozionali luminosi", aggiunge Bart van Lotringen. "Il motivo è che la cabina di un veicolo è dotata di ampie superfici verticali e la luce si riflette su queste superfici in modo molto diverso rispetto alle superfici orizzontali di un'auto, ad esempio. Volevamo un colore eccezionalmente brillante per i DAF di nuova generazione. Ed è qui che entra in gioco Martin Steinmüller, in quanto non è facile combinare un colore luminoso e ottenere la giusta quantità di saturazione. Alla fine del processo, Martin ci ha presentato una decina di combinazioni tra cui scegliere. A quel punto abbiamo applicato i colori su alcuni modellini in scala, in modo da constatare con esattezza quali tonalità sarebbero riuscite a valorizzare al meglio la nuova gamma."

NON È IL SOLITO GIALLO

"La creazione dei colori per le carrozzerie dei veicoli non è solo questione di tonalità. È necessario bilanciare l'interazione tra effetto, luminosità e pigmenti utilizzati", spiega Elke Dirks. "I veicoli DAF sono straordinari grazie alla loro meravigliosa aerodinamica e alle curve

forti. Queste forme hanno un effetto anche sul colore. Selezionare la tonalità giusta significa valorizzare ancora di più il design." Per illustrare questo punto, flette un foglio di acciaio spruzzato in giallo toscano. "Vedi come cambia il colore quando lo si piega? Questo giallo toscano nasconde un'intera gamma di sfumature di giallo. Si distingue per un'ottima transizione dalla luce al buio, con spot di luce luminosi ad alta intensità. Non è il solito giallo!"

IMPECCABILE

Scegliere il colore per un veicolo è una cosa, ma come fare per assicurarsi che garantisca il medesimo effetto ovunque venga utilizzato? Per Bart Lotringen, questa è stata una vera sfida. "Bisogna gestire ogni caso singolarmente. Naturalmente siamo partiti dal veicolo vero e proprio e il colore si è rivelato una scelta azzeccata. Ma poi dovevano fare in modo che il nostro giallo toscano apparisse allo stesso modo nei video, nelle immagini statiche e nella brochure. Ed era importante anche che lo stesso effetto venisse mantenuto anche in occasione di fiere di settore come l'IAA Commercial Vehicles Show 2022, dove le nostre preziose creazioni si ritrovano esposte sotto un'illuminazione perfetta. Abbiamo preso in considerazione tutti questi fattori nella scelta del colore promozionale finale, e ne sono davvero orgoglioso."

TENDENZE

Le tendenze di colore per i veicoli industriali sono spesso diverse da quelle per le autovetture. "Negli ultimi anni, il trend dominante si è mantenuto su una delle 'cinquanta sfumature di grigio', afferma Elke Dirks. "Tuttavia, il giallo sta chiaramente diventando sempre più popolare ed è un colore promettente per il futuro". Bart van Lotringen scorge anche una tendenza simile per i veicoli industriali. "Quando l'anno scorso abbiamo lanciato i nostri veicoli di nuova generazione in giallo toscano, era evidente che questa tonalità meravigliosa avesse già catturato l'immaginazione degli operatori del settore. Da allora, abbiamo assistito a un raddoppio del numero di ordini di veicoli gialli". ■





**"IL VEICOLO È UN
BIGLIETTO DA VISITA
IMPORTANTE PER MOLTI
DEI NOSTRI CLIENTI E
FA PARTE DELLA LORO
IDENTITÀ AZIENDALE"**

JOP Kerkhof: "Prima ancora di iniziare a sviluppare un nuovo accessorio, facciamo un elenco dei requisiti e delle opzioni"

Una nuova generazione di accessori per i DAF di nuova generazione

DALL'IDEA ALL'ACCESSORIO

I modelli DAF XD, XF, XG e XG+ introducono un nuovo standard nel settore dei veicoli industriali. Ed è dunque scontato che anche gli accessori concepiti per i nuovi modelli debbano adeguarsi ai medesimi standard di qualità. Quindi, come fa DAF a sviluppare i suoi accessori? Diamo un rapido sguardo dietro le quinte.

Sono numerosi gli specialisti coinvolti nella progettazione, produzione, test e ottimizzazione degli accessori per i modelli XF, XG, XG+ e il nuovo XD. Per questo, i responsabili e i progettisti di DAF hanno bisogno di collaborare a stretto contatto. Ad esempio, il DAF Night Lock, l'impianto di climatizzazione autonomo DAF Cool Ultimate e la barra del tetto DAF sono il risultato di svariati anni di sviluppo, in quanto era necessario garantire massima compatibilità tra gli accessori e le cabine interamente rinnovate.

ASPETTO PREMIUM

Bart Van Lotringen, Design Director di DAF, ci spiega il processo: "È possibile riassumere l'aspetto dei nostri veicoli in un'unica parola:



La barra del tetto deve rimanere fissata alla cabina in qualsiasi situazione

"premium". Naturalmente, lo stesso vale per gli accessori DAF che il conducente o l'operatore ha la possibilità di aggiungere per rendere il veicolo ancora più personalizzato. Il veicolo è un biglietto da visita importante per molti dei nostri clienti e fa parte della loro identità aziendale. Lo utilizzano per distinguersi dalla massa e questo è qualcosa che capiamo meglio di chiunque altro".

FUNZIONALE E OTTIMALE

Prima ancora di iniziare a sviluppare un nuovo accessorio, facciamo un elenco dei requisiti e delle opzioni", continua Jop Kerkhof, Product Manager di PACCAR Parts. "Di cosa hanno bisogno i nostri clienti e cosa si aspettano i nostri concessionari? Prendiamo la nuova barra del tetto. Deve essere un elemento funzionale e decorativo del veicolo, ma sono coinvolti anche altri fattori. Ad esempio, qual potrebbe essere un prezzo ragionevole, quali materiali è possibile scegliere e come garantire una qualità costante e eccellente? Una volta trovate le risposte a tutte queste domande, avremo messo insieme un elenco di specifiche su cui il team di progettazione può iniziare a lavorare".

DALLA CARTA AL PROTOTIPO

I fornitori ricevono quindi disegni CAD dettagliati che fungono da base per un prototipo iniziale su carta e poi per la messa a punto di un prototipo funzionale. Kerkhof: "Testiamo letteralmente tutto

utilizzando un modello funzionante. Esaminiamo, ad esempio, la facilità di assemblaggio, l'impermeabilità della staffa e l'aspetto percepito dalla parte superiore della cabina. Naturalmente, anche la sicurezza è un aspetto importante. La barra del tetto deve rimanere fissata alla cabina in qualsiasi situazione, e conosciamo bene le condizioni estreme in cui i nostri veicoli possono essere adoperati". Prosegue Van Lotringen: "E quando diciamo 'fissa', significa davvero fissa. Con i nostri programmi di test, possiamo garantire che l'impegno dedicato allo sviluppo degli accessori è equivalente a quello che investiamo nella creazione dei nostri veicoli. Il fine ultimo è essere completamente soddisfatti della qualità e della sicurezza dei nostri prodotti. E abbiamo anche requisiti molto severi dal punto di vista del 'look', poiché stile e funzionalità vanno di pari passo. Solo una volta soddisfatte tutte queste esigenze procediamo con la realizzazione del prototipo finale".

SCALABILITÀ FINO ALLA PRODUZIONE

Come spiega Kerkhof, possono essere passati mesi e persino anni prima che i nuovi accessori DAF diventino disponibili sul mercato. "I fornitori devono acquistare materiali, creare maschere di saldatura, progettare sistemi di piegatura e talvolta anche configurare intere linee di produzione. Il percorso dall'idea iniziale all'accessorio finale è estremamente complesso, e non è sempre privo di ostacoli o imprevisti. Ma noi non ci facciamo scoraggiare, perché sappiamo che tutto deve essere semplicemente perfetto. Sempre." ■

"L'IMPEGNO DEDICATO ALLO SVILUPPO DEGLI ACCESSORI È EQUIVALENTE A QUELLO CHE INVESTIAMO NELLA CREAZIONE DEI NOSTRI VEICOLI"



I 5 PRINCIPALI ACCESSORI DAF

1. Impianto di climatizzazione autonomo DAF Cool Climate
2. DAF Night Lock
3. Tappetini in gomma e tessuto DAF
4. Barra del tetto DAF
5. Forno a microonde DAF



Scopri tutti gli accessori per i modelli DAF di nuova generazione

PACCAR Financial



- Azienda finanziaria interna di DAF Trucks e organizzazione paneuropea
- Finanziamenti, leasing e servizi aggiuntivi per veicoli, rimorchi e cassoni DAF nuovi e usati
- 60 anni di esperienza nel settore dei trasporti
- Ci impegniamo per favorire il successo della vostra azienda attraverso la fornitura di soluzioni di finanziamento flessibili



www.paccarfinancial.eu

DAF
Used Trucks

PACCAR
FINANCIAL

DAF
A PACCAR COMPANY