

AUTUNNO/INVERNO 2023

DAF IN ACTION



**“SOSTENIBILITÀ:
UNA RESPONSABILITÀ COMUNE”**

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

MASSIMA EFFICIENZA



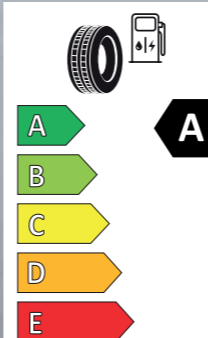
FUELMAX PERFORMANCE

LA STRADA VERSO
EFFICIENZA
E SOSTENIBILITÀ

Lo pneumatico specifico per autostrada che ottimizza i risparmi di carburante e riduce le emissioni. Scopri l'eccellenza degli pneumatici FUELMAX PERFORMANCE, sono tutti di categoria A per l'efficienza dei consumi carburante!



GOODYEAR.EU/TRUCK



FOCUS SULLA SOSTENIBILITÀ: una responsabilità comune

Qualcuno una volta ha detto che la Terra su cui viviamo non l'abbiamo ereditata dai nostri padri, ma l'abbiamo presa in prestito dai nostri figli. Abbiamo tutti la responsabilità di proteggere questo meraviglioso pianeta per poterlo consegnare, in buona salute, ai nostri figli e alle future generazioni.

Se analizziamo il settore dei trasporti, notiamo che tutti gli attori coinvolti, inclusi i produttori di veicoli industriali e i trasportatori, stanno facendo il possibile per ridurre le emissioni di CO₂ e contenere i loro effetti sull'ambiente. Lo stesso vale per la qualità dell'aria nelle città.

DAF e PACCAR Inc. lavorano allo sviluppo di nuove soluzioni per un trasporto su strada pulito e sostenibile. Tuttavia, non esiste una soluzione valida per tutte le esigenze di trasporto ed è per questo che stiamo esplorando diverse strade: dalla trazione completamente elettrica a quella ibrida, dall'idrogeno nei motori a combustione all'idrogeno nelle celle a combustibile. Vanno tenuti in considerazione anche i motori a combustione esistenti perché, negli anni a venire, continueranno a essere l'opzione più sostenibile ed efficiente per i trasporti sulle lunghe distanze, specialmente se alimentati con HVO o, in un futuro più lontano, con carburanti di nuova generazione.

A loro volta, i nostri clienti stanno esplorando soluzioni più sostenibili e a prova di futuro per le loro attività operative. Naturalmente noi li sosteniamo in ogni modo, perché condividiamo con loro lo stesso obiettivo. In questo numero di "DAF in Action"

parleremo delle loro esperienze e della loro visione futura di un trasporto su strada sostenibile.

Non dobbiamo dimenticare il ruolo della politica nel sostenere questo percorso verso la sostenibilità. L'Unione europea ha fissato per il settore dei trasporti degli obiettivi estremamente impegnativi. È responsabilità dei governi investire e realizzare le infrastrutture necessarie affinché i primi veicoli industriali a zero emissioni possano finalmente circolare sulle nostre strade.

Viviamo in tempi difficili. Ma se tutti si impegnano al massimo, possiamo guardare con fiducia il futuro che ci attende.

Harald Seidel
Presidente DAF Trucks N.V.



4 "I politici devono agire." Questo è il messaggio di Patrick Dean, Responsabile sviluppo veicoli di DAF

9 Vlot Logistics è la prima azienda ad aver incluso nella propria flotta l'EcoCombi completamente elettrico

14 Veicoli per la distribuzione urbana DAF XB di nuova generazione

21 Battery Electric Truck Trial: un progetto che esplora il futuro

24 Quanto è sostenibile DAF?

26 PACCAR Parts festeggia 50 anni di attività guardando al futuro





Patrick Dean:
“I POLITICI DEVONO AGIRE”



Patrick Dean, Responsabile sviluppo veicoli di DAF:

“NESSUN TRASPORTO A ZERO EMISSIONI SENZA UN'INFRASTRUTTURA ADEGUATA”

“I politici devono muoversi, è tempo di agire.” Questo è il messaggio per i decisori europei di Patrick Dean, Responsabile sviluppo veicoli di DAF. **“Sgombriamo il campo dagli equivoci”**, precisa Dean. **“Senza un'adeguata rete di stazioni di ricarica e rifornimento di idrogeno, i trasporti a zero emissioni di carbonio sono semplicemente impossibili.**

A cura di Henk de Lange

UN MESSAGGIO MOLTO CHIARO...

“Proprio così. E non può che esserlo. Tutti i produttori di veicoli industriali, inclusa DAF, stanno lavorando duramente per trovare soluzioni di trasporto pulite e sostenibili. Che si tratti di veicoli elettrici o a idrogeno, di veicoli ibridi o di veicoli diesel superecologici a carburanti sintetici (puliti), DAF dispone già della tecnologia necessaria oppure la sta sperimentando. E sappiamo anche che

sia i trasportatori sia i loro clienti desiderano avere accesso a veicoli a zero emissioni. Ma se, una volta uscito dallo stabilimento, non fosse possibile ricaricare il nostro XD Electric perché non ci sono abbastanza stazioni di ricarica? È tempo che i politici si occupino di realizzare l'infrastruttura necessaria per favorire la circolazione dei veicoli a zero emissioni. E anche il prima possibile.”

COSA DEVONO FARE I POLITICI?

“L'Europa ha imposto al settore dei veicoli industriali una serie di obiettivi onerosi e impegnativi. Tutti i veicoli che usciranno dalle nostre linee di assemblaggio nel 2025 dovranno emettere il 15% di CO₂ in meno rispetto ai veicoli costruiti nel 2019. Secondo le ultime informazioni, questa percentuale salirà al 45% entro il 2030. Ottenere simili risultati solo ottimizzando le tecnologie esistenti è semplicemente impossibile. Dobbiamo esplorare nuove strade se vogliamo mettere in circolazione un numero consistente di veicoli a zero emissioni, da aggiungere ai veicoli con motori diesel efficienti che stiamo producendo già oggi. Poiché sempre più città europee vietano l'accesso nei centri urbani ai veicoli industriali con motori diesel, i nostri clienti sono costretti a passare ai veicoli elettrici o



DAF già offre una serie completa di veicoli elettrici

a idrogeno. Ma se lungo il tragitto non possono ricaricare né fare rifornimento, gli scaffali dei negozi resteranno vuoti. Quindi, spetta ai politici – gli stessi che vogliono consentire l'accesso nei centri urbani solo ai veicoli a zero emissioni – far sì che questi mezzi ecologici possano effettivamente circolare. Hanno il dovere di realizzare e favorire gli investimenti nelle infrastrutture necessarie.”

A CHE PUNTO È DAF?

“Siamo leader nello sviluppo dei veicoli industriali a zero emissioni. Con i modelli XB, XD e XF abbiamo già una serie completa di veicoli elettrici con autonomia fino a 500 chilometri e abbiamo anche effettuato test sul campo molto positivi con i veicoli ibridi. Lo sviluppo di un motore a combustione a idrogeno a zero emissioni si profila molto promettente: PACCAR Inc. ha condotto con successo un test a lungo termine - in collaborazione con Shell e Toyota - su veicoli industriali alimentati da celle a combustibile. Questa sperimentazione ha dato origine a una collaborazione ancora più intensa con l'obiettivo di sviluppare e immettere successivamente sul mercato una versione a zero emissioni dei modelli Kenworth T680 e Peterbilt 579, con tecnologia a celle a combustibile di Toyota. Ovviamente, stiamo seguendo molto da vicino questi sviluppi.”



Verranno sviluppate e immesse sul mercato versioni a zero emissioni dei modelli Kenworth T680 e Peterbilt 579 con tecnologia a celle a combustibile.

UN MOTORE A COMBUSTIONE A IDROGENO? E LE CELLE A COMBUSTIBILE?

“Esistono due modi per utilizzare l'idrogeno in un veicolo industriale: tramite una cella a combustibile o bruciando idrogeno in un motore a combustione. In altre parole, è possibile iniettarlo nel propulsore, ma anche farlo reagire con l'ossigeno all'interno di una cella a combustibile. La reazione chimica che si crea produce elettricità che può essere impiegata per alimentare un motore elettrico. In entrambi i casi il risultato è lo stesso: ciò che esce dallo scarico è solo vapore acqueo. Uno dei grandi vantaggi dell'idrogeno è la velocità di rifornimento: in pochi minuti si è pronti per percorrere altri cinquecento chilometri.”

LA SOLUZIONE IDEALE!

“Sì, ma non è semplice come può sembrare. L'idrogeno, infatti, richiede elettricità per produrre elettricità. Dal punto di vista tecnico, una cella a combustibile è assai complessa e costosa e occupa molto spazio sul telaio, mentre il motore a idrogeno è un'alternativa molto promettente e sostenibile: più semplice tecnicamente, meno sensibile alla qualità dell'idrogeno, all'incirca delle stesse dimensioni di un motore diesel e basata su una tecnologia esistente e già disponibile in Europa.”

E I VEICOLI ELETTRICI?

“Oggi un veicolo elettrico è in grado di percorrere 500 chilometri, una distanza insufficiente per i trasporti internazionali. Inoltre, ricaricare un veicolo elettrico richiede più tempo e non ci sono neppure abbastanza stazioni di carica. Tuttavia, al momento, i veicoli elettrici rappresentano la soluzione a zero emissioni più logica per il trasporto regionale e urbano. Un'altra opzione consiste nell'utilizzare veicoli ibridi diesel-elettrici e, infine, veicoli a idrogeno in autostrada che possono passare automaticamente all'elettrico in città.”

TUTTE LE STRADE PORTANO A ROMA?

“È così! Non esiste una soluzione unica per tutte le applicazioni di trasporto, ma DAF continuerà a esplorare strade diverse. Abbiamo bisogno del sostegno dei governi per realizzare un'infrastruttura di stazioni di carica e rifornimento gestita da terzi. Sono tempi difficili, ma ce la faremo se uniremo le nostre forze e lavoreremo sodo.”

Nel 2021 DAF ha ricevuto il “Truck Innovation Award 2022” per il suo XF con motore a combustione interna a idrogeno. Questo riconoscimento dimostra come il motore a combustione abbia ancora oggi un futuro promettente.



IMPIANTO DI ASSEMBLAGGIO DEI VEICOLI ELETTRICI DAF ALL'AVANGUARDIA

DAF rimane all'avanguardia nello sviluppo di veicoli sostenibili. Con i suoi modelli XB, XD e XF Electric, la casa olandese dispone già di una serie completa di veicoli a zero emissioni con un'autonomia fino a 500 chilometri. La maggior parte di questi veicoli uscirà presto dalla linea di assemblaggio del nuovissimo stabilimento dell'azienda per la produzione di veicoli industriali elettrici a batteria.

A cura di Henk de Lange

Il nuovo impianto di assemblaggio di veicoli elettrici DAF fa parte del più grande stabilimento di produzione dell'azienda a Eindhoven, Paesi Bassi, e occupa una superficie di 5.000 m². Lo stabilimento dispone di due linee: una per la predisposizione dei gruppi batterie e una per la produzione del modulo di trazione elettrica, il quale è costituito da un gruppo batterie anteriore, da una scatola relè per la connessione dei sistemi ad alta tensione e dai sistemi elettrici ausiliari. Questi componenti primari vengono montati sulla linea di assemblaggio principale del telaio lunga quasi 150 metri, insieme al motore elettrico e al cambio integrato.

UNA NUOVA GENERAZIONE DI VEICOLI INDUSTRIALI A BATTERIA

DAF ha realizzato quest'impianto di assemblaggio per produrre l'ultima generazione dei suoi veicoli industriali elettrici a batteria. I modelli XD e XF Electric sono disponibili in diverse configurazioni di assali. Sono azionati da motori elettrici PACCAR e dotati di 2-5 gruppi batterie (da 210 a 525 kWh) che assicurano un'autonomia fino a 500 chilometri. Grazie al loro design modulare, i veicoli possono essere personalizzati in base alle esigenze del cliente. Pianificando attentamente percorsi e soste di ricarica, è possibile percorrere 1.000 chilometri al giorno a zero emissioni. Il gruppo



I modelli XD e XF Electric sono disponibili in diverse configurazioni di assali. Sono azionati da motori elettrici PACCAR e dotati di 2-5 gruppi batterie (da 210 a 525 kWh) che assicurano un'autonomia fino a 500 chilometri.



Il nuovo impianto di assemblaggio dei veicoli elettrici DAF è stato inaugurato ufficialmente da Micky Adriaansens, la ministra olandese per gli affari economici e per la politica climatica.

batterie può essere caricato fino all'80% in soli 45 minuti con sistemi di carica rapida (fino a 350 kW).

DAF prevede una produzione di migliaia di esemplari all'anno nel prossimo futuro, in linea con la crescente domanda di veicoli completamente elettrici.

LA MINISTRA: "DAF È ALL'AVANGUARDIA IN QUESTO CAMPO"

Il nuovo impianto di assemblaggio di veicoli elettrici DAF è stato inaugurato ufficialmente dalla ministra olandese per gli affari economici e per la politica climatica Micky Adriaansens. "Da molti anni DAF è leader nella produzione di veicoli industriali", ha dichiarato. "E ora DAF è anche all'avanguardia nelle innovazioni nel campo del trasporto elettrico. La transizione verso sistemi di produzione e

prodotti più puliti è molto importante. Non solo per l'ambiente, ma anche per mantenere la competitività dei Paesi Bassi. Questo nuovo stabilimento è un fulgido esempio di questa ambizione".

UN PASSO IMPORTANTE

"L'apertura dell'impianto di assemblaggio di veicoli elettrici DAF rappresenta un nuovo e importante passo in avanti verso un futuro più pulito", ha dichiarato Harald Seidel, presidente di DAF Trucks. "Impegnandoci a sostenere i nostri clienti nella transizione verso un trasporto su strada a zero emissioni, andiamo ben oltre la semplice offerta di veicoli eccezionali e completamente elettrici. Il nostro pacchetto completo comprende un'ampia gamma di stazioni di ricarica, consulenze su misura per la pianificazione dei percorsi e la ricarica delle batterie, nonché programmi di formazione che aiutano i conducenti a sfruttare al meglio il loro veicolo elettrico."





BERCO

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



Primo EcoCombi elettrico in servizio nei Paesi Bassi

Vlot Logistics è la prima azienda ad aver inserito un EcoCombi completamente elettrico nella sua flotta operante nei Paesi Bassi. La combinazione cabinato DAF CF Electric con carrello e rimorchio dispone di un braccio con gancio HIAB ad azionamento elettrico e di una gru da 23 tonnellate/metro.

A cura di Henk de Lange

Vlot Logistics intende affermare il proprio ruolo di leadership per quanto riguarda l'innovazione e l'uso di veicoli a zero emissioni. Attualmente la sua flotta comprende 10 veicoli elettrici, tra cui il nuovo DAF CF Electric EcoCombi, che ha una lunghezza totale di 25,25 metri. "Utilizziamo questo veicolo combinato per il trasporto di container", afferma Rokus Vlot, amministratore delegato e proprietario di Vlot Logistics. "Grazie all'EcoCombi, riusciamo a trasportare tre container da oltre sei metri alla volta, limitando il numero dei viaggi. Una soluzione vantaggiosa sia per l'ambiente sia per ridurre la congestione del traffico."

PARTE DEL NOSTRO DNA

"Il trasporto elettrico è completamente integrato nelle nostre attività", continua Rokus Vlot. "I conducenti si sono abituati alla guida dei veicoli e abbiamo adattato le nostre tempistiche per sfruttare al meglio l'autonomia di 200-250 chilometri e sapere esattamente quando sono state ricaricate le batterie."

Vlot Logistics dispone di una propria stazione di carica CC ad alta potenza da 300 kW a Rotterdam, in grado di ricaricare le batterie del DAF CF Electric fino all'80%. La maggior parte dell'energia proviene da pannelli solari installati sul tetto della sede dell'azienda. Rokus Vlot: "È la chiusura perfetta del cerchio!"

**“GRAZIE
ALL'ECOCOMBI,
RIUSCIAMO A
TRASPORTARE TRE
CONTAINER DA OLTRE
SEI METRI ALLA VOLTA”**



“UTILIZZIAMO IL DIESEL DA 75 ANNI, MA PRIMA O POI DOVREMO PASSARE A QUALCOS'ALTRO”

LA NECESSITÀ DI UN'ALTERNATIVA

Il sorriso lascia subito il posto a un'espressione seria, quando spiega perché il trasporto su strada debba assolutamente trovare un'alternativa ai combustibili fossili. “Basta guardare le nuove normative, come la legge che impone tasse ai veicoli pesanti e che entrerà in vigore nel 2026. L'Europa sta già attuando misure di vasta portata, alzando le tasse sul diesel per finanziare la transizione energetica, e i Paesi Bassi vanno addirittura oltre. Quando mi sono reso conto delle implicazioni, ho capito che, se non iniziamo subito a fare dei test, resteremo indietro. Utilizziamo il diesel da 75 anni, ma prima o poi dovremo passare a qualcos'altro. Si comincerà con i veicoli elettrici a batteria, ma non so ancora cosa succederà dopo. Non sto dicendo che la tecnologia a idrogeno non potrà funzionare, ma di certo non avverrà a breve termine”.

EMISSIONI DI CO₂

È questo il motivo per cui Van Wijk ha ordinato a DAF dieci nuovi veicoli elettrici. La sua azienda ha già installato una stazione di carica a corrente continua presso la sede di Giessen. Da parte sua, Ewout si è immerso nel mondo dei chilowatt, delle stazioni di carica e dell'energia verde. “All'inizio non conoscevo nemmeno la differenza tra chilowatt (kW) e chilowattora (kWh). Ma non mi ci è voluto molto per capire che, se in futuro volevo utilizzare veicoli elettrici, dovevo fare qualcosa per il nostro allacciamento alla rete. Molte altre aziende sono arrivate alla stessa conclusione. Nell'ambito della nostra strategia, abbiamo definito un piano per ridurre di un quarto le emissioni di CO₂ nel 2025 rispetto al 2020. Abbiamo già adottato diverse misure e da sempre l'azienda investe in nuove attrezzature, anche in piccole cose, come l'illuminazione a LED. Abbiamo reso la nostra sede più sostenibile, ma dobbiamo prendere atto che i veicoli sono la nostra principale fonte di emissioni di CO₂.”

CHILOWATTORA

Van Wijk sapeva che avrebbe dovuto approfondire la propria conoscenza dei veicoli elettrici. “Si sentono molte storie sui veicoli elettrici: ci sono troppi ostacoli, lo Stato deve sovvenzionarli, alla fine il conto deve pagarlo il cliente, ecc. Ma io voglio sapere come stanno effettivamente le cose prima di rivolgermi al cliente o allo Stato. La mia prima domanda è stata: avrò bisogno di un allacciamento elettrico di tipo diverso? E se sì, quanto mi costerà? In ogni caso, la nostra attuale utenza non eroga abbastanza chilowatt, questo è certo. E c'è persino un'eccedenza di elettricità in rete, perciò non posso neppure rivenderla. Alla fine ho deciso di chiedere l'allacciamento più potente disponibile, 6 MVA, e al momento siamo in lista d'attesa. Nel frattempo, dovremo trovare da soli delle soluzioni alternative. Abbiamo ricoperto il tetto di pannelli

“CERCATE DI SAPERE NON SOLO CIÒ CHE È POSSIBILE, MA ANCHE COME AFFRONTARE L'“IMPOSSIBILE”

Per Ewout van Wijk, i veicoli elettrici rappresentano il futuro:

“NEI PROSSIMI ANNI È PIÙ PROBABILE CHE IO DIVENTI CHIEF ENERGY OFFICER”

L'olandese E. van Wijk Group ha ordinato ben dieci DAF XD Electrics. Il CEO Ewout van Wijk non dubita che i veicoli elettrici a batteria rappresentino il futuro. Abbiamo incontrato questo dinamico imprenditore per parlare di trasporto sostenibile. “Mi piacerebbe poter mettere in circolazione quei dieci veicoli elettrici già da domani.”

A cura di Guus Peters

Foto: Marieke van Grinsven

La storia inizia la sera di un 31 dicembre, nei lontani anni '70. Il padre di Ewout, Ad van Wijk, alla guida di un DAF 2800, è fermo al Passo del Brennero tra l'Austria e l'Italia. Ewout ricorda che suo padre ebbe una specie di rivelazione. “Stava viaggiando in compagnia di un collega. Era l'ultimo dell'anno e, non potendo attraversare il confine, decisero di festeggiare lì dove

si trovavano. Faceva un gran freddo e il giorno dopo, Capodanno, dovettero rimettere in moto i veicoli, con il solito frastuono e i fumi che si sprigionavano dagli scarichi nell'aria tersa di montagna. “Mi resi conto in quel momento, lassù sul Brennero, che non potevamo andare avanti così”, disse mio padre. Mi raccontò questa storia qualche anno fa, quando stavamo passando dall'Euro 4 all'Euro 5.”

MAR NERO

Il messaggio è chiaro. Sostenibilità e tutela dell'ambiente sono priorità assolute per E. van Wijk Group, un'azienda di trasporti con sede principale nella città olandese di Giessen. A conduzione familiare, l'impresa dispone di una flotta di 350 veicoli ed è specializzata in trasporti internazionali da ovest a est. “Il grosso del business comprende l'area geografica tra il Mare del Nord e il Mar Nero, ma operiamo anche nell'Italia del nord,” racconta Ewout van Wijk. “Generiamo metà del fatturato con i nostri veicoli, mentre l'altra metà proviene da attività di “forwarding”, come vengono chiamate nel settore, che svolgiamo in tutta Europa e persino fino al Kazakistan e ad altri paesi della regione.” L'azienda si serve di veicoli DAF da oltre sessant'anni, racconta Ewout. “Iniziammo con veicoli usati, subito dopo la seconda guerra mondiale. Il primo DAF nuovo lo abbiamo acquistato solo nel 1963.”

UNA PROFONDA CONOSCENZA

Ewout van Wijk appartiene alla terza generazione dei van Wijk a capo dell'impresa di famiglia, che quest'anno festeggia il suo 75° anniversario. Suo nonno Ewout (la “E” nel nome della ditta) ha avviato l'attività nel 1948 prima di passare le redini a suo padre Ad, il quale, a sua volta, le ha passate a Ewout (oggi trentasettenne) quattro anni fa. Attualmente l'azienda dà lavoro a ottocento persone e ha due sedi nei Paesi Bassi, due in Romania, una in Polonia e una in Ucraina. Ewout ha assunto la carica di CEO in un momento molto interessante. Il nuovo capo ha raccolto la sfida: per vincere intende far leva sulla sua profonda conoscenza delle alternative elettriche. “Sarò anche il CEO di Van Wijk, ma nei prossimi anni è più probabile che io diventi il Chief Energy Officer”, dice con un sorriso.



Presso la sede dell'azienda a Giessen è stata installata una stazione di carica a corrente continua in previsione del primo veicolo elettrico di prova DAF

PER EWOUT VAN WIJK, I VEICOLI ELETTRICI RAPPRESENTANO IL FUTURO

solari e acquistato una batteria da 4.300 kWh: con la batteria, i pannelli solari e l'allacciamento attuale dovremmo essere in grado di alimentare dieci veicoli elettrici per i prossimi due o tre anni.”

OPERATORE DI RETE

Van Wijk si è reso conto che è anche utile parlare con il proprio operatore di rete. “Consiglio a tutti di farlo. Cercate di sapere non solo ciò che è possibile, ma anche come affrontare l'“impossibile”, afferma Van Wijk, che ritiene sia tutto meno complicato di quanto si pensi, se si è disposti ad andare più a fondo. “Dico spesso agli altri: immaginate di essere in una stazione di servizio e che all'improvviso inizi a piovere gasolio. Cosa fate? Probabilmente vi procurereste tutti i secchi che potete. Ovviamente, non ci aspettiamo che piova gasolio, ma che dire del sole? Qui catturiamo l'energia solare e la

usiamo per alimentare i nostri veicoli. E lo Stato ci paga addirittura per farlo, perché crede che siamo sulla strada giusta.”

IMPEGNATI SUL FRONTE DELL'ENERGIA

Essere impegnati sul fronte dell'energia sarà molto importante per le aziende di trasporti, afferma Ewout van Wijk. “Ogni trasportatore sa qual è il prezzo giornaliero del gasolio. Ma se gli si chiede “Quanto costa oggi un chilowattora?”, non ne ha la minima idea. In effetti non è neppure molto utile saperlo, perché cambia ogni ora. Ieri la rete pagava addirittura i chilowattora agli utenti! Il sistema mi permette di vendere elettricità, proprio come nel settore dell'orticoltura. Di recente un operatore di rete mi ha telefonato e mi ha chiesto: “Che capacità ha la sua batteria?”. Ho risposto: “4.300 chilowattora”. Si è subito mostrato interessato. Da ciò si capisce che anche gli

operatori di rete dovranno cambiare. Se sei un trasportatore e stai per acquistare una grande flotta di veicoli elettrici, non puoi fare a meno di pensare che negli anni a venire dovrai occuparti molto di energia.”

UNA POLITICA ALTALENANTE

Secondo Van Wijk, la messa in circolazione di dieci DAF elettrici è un progetto serio che guarda al futuro. “Esamineremo aspetti come l'utilizzo e il funzionamento pratico. Ritengo che intorno a questi dieci veicoli elettrici potremo costruire un business case. Naturalmente, mi piacerebbe poterli mettere su strada già da domani, anziché attendere altro tempo. È anche importante considerare l'aspetto economico dell'acquisto di un veicolo elettrico. Molte altre aziende non sanno che nei prossimi anni lo Stato adotterà una politica

altalenante. Ciò significa che tasserà più pesantemente il settore compresi i veicoli diesel, e utilizzerà i fondi per investire nella transizione energetica. Saranno previsti sussidi e un sistema di scambio di diritti di emissione di CO₂. Con un'attenta pianificazione, sarà possibile ridurre il costo totale di proprietà (TCO) di un veicolo elettrico al di sotto di quello di un veicolo diesel entro un lasso di tempo molto breve”, sostiene Van Wijk. “Al momento, forse è questo il segreto meglio custodito dei Paesi Bassi”.



Il primo DAF nuovo è entrato in servizio presso E. van Wijk nel 1963. Questo 3600 è un po' più recente, ma è un simbolo della relazione di lunga data dell'azienda con DAF



“QUI CATTURIAMO L'ENERGIA SOLARE E LA USIAMO PER ALIMENTARE I NOSTRI VEICOLI. E LO STATO CI PAGA PERSINO PER FARLO”



Veicoli per la distribuzione urbana DAF XB di nuova generazione

RITRATTO DI FAMIGLIA

DAF ha impiegato meno di due anni per rinnovare completamente la propria gamma. Dopo il lancio degli XF/XG/XG+ e dell'XD, sono state rilasciate le prime informazioni sull'XB di nuova generazione, che verrà messo in produzione alla fine di quest'anno. Con l'XB, DAF inaugura una nuova serie di veicoli di qualità per la distribuzione urbana, che saranno disponibili anche con trasmissione completamente elettrica.

A cura di Peter van der Vegt

Con il modello XB di nuova generazione, DAF introduce una serie di veicoli per la distribuzione pronti per un futuro sostenibile. Disponibili sia con trasmissione elettrica sia con motori diesel puliti, i nuovi modelli XB

aiuteranno le aziende di trasporto a fare un altro passo avanti verso l'obiettivo di zero emissioni. L'XB offre soluzioni su misura nella classe da 7,5 a 19 tonnellate e si prevede che stabilirà un nuovo standard nella distribuzione urbana e regionale. I veicoli sono disponibili in ben



Come per l'XF e l'XD, il telaio dell'XB è dotato di uno schema a griglia progettato in modo intelligente, che lo rende estremamente adatto al collegamento di sovrastrutture



I veicoli sono disponibili in ben tre versioni completamente elettriche, rispettivamente da 12, 16 e 19 tonnellate

Con l'XB di nuova generazione, DAF introduce una serie di veicoli per la distribuzione pronti per un futuro sostenibile

tre versioni completamente elettriche, rispettivamente da 12, 16 e 19 tonnellate, che renderanno la distribuzione urbana a zero emissioni una realtà. Questi veicoli elettrici sono inoltre dotati di sistemi di carico intelligenti, utilizzabili sia su strada che nella base di partenza.

CONFORTEVOLI, SICURI, SOSTENIBILI

Lo scorso anno DAF ha sorpreso il mondo degli autotrasporti con la nuova serie XF/XG/XG+ che ha innalzato il livello in termini di efficienza, emissioni, comfort del conducente (tanto spazio) e sicurezza. L'XF/XG/XG+ è stato immediatamente eletto "Truck of the Year 2022". Un anno dopo, il nuovo XD si è aggiudicato ancora una volta il

prestigioso premio "Truck of the Year". E ora, con la serie XB di nuova generazione, che comprende anche il veicolo XBC per applicazioni edili, il segmento della distribuzione può vantare una gamma di veicoli in grado di offrire comfort e sicurezza uniti a una tecnologia sostenibile.

TANTA POTENZA

La sostenibilità di questi veicoli appare evidente soprattutto nelle versioni elettriche dell'XB, che realizza l'obiettivo di zero emissioni per la distribuzione urbana e regionale. Oltre alle versioni più pesanti da 16 e 19 tonnellate, è disponibile una versione da 12 tonnellate estremamente facile da utilizzare, con ruote da 17,5 pollici e una sola

pedana di salita. I passi variano da 4,2 a 6,9 metri, a dimostrazione dell'enorme gamma di possibilità di sovrastrutture. Il motore elettrico dell'XB è disponibile con una potenza nominale di 120 o 190 kW e coppie rispettivamente di 950 e 1.850 Nm. Le capacità di picco dei motori elettrici sono ancora più sorprendenti: 2.600 e 3.500 Nm. I gruppi batterie utilizzano componenti a basso impatto ambientale – non contengono né cobalto né magnesio – e possono essere alimentati con potenze comprese tra 141 e 282 kWh. Ciò garantisce un'autonomia di oltre 280 chilometri, che si è dimostrata più che sufficiente per la distribuzione urbana.

SOLUZIONI DI RICARICA

Una caratteristica innovativa è il sistema di ricarica combinato del DAF XB Electric, che consente di rifornire di energia il veicolo utilizzando la normale rete elettrica. Questa soluzione è ideale per la maggior parte dei veicoli per la distribuzione, che di solito rientrano alla base a fine giornata, dove è possibile ricaricarli durante la notte. Naturalmente, è anche possibile ricaricarli rapidamente utilizzando un caricabatterie CC da 650 V e 150 kW, che permette di raggiungere in circa un'ora un livello dell'80% dal 20% di partenza. I tempi variano da 40 a 70 minuti, a seconda delle specifiche. DAF non manca certo di esperienza nel campo dei veicoli elettrici e può sostenere i clienti nel passaggio a questo tipo di propulsione fornendo consulenza per la pianificazione dei percorsi, la ricarica durante il tragitto, la formazione dei conducenti e la scelta delle stazioni di carica PACCAR più efficienti.

LA SCELTA MIGLIORE

Oltre alla versione a trasmissione elettrica, l'XB è disponibile anche con un'ampia gamma di moderni motori diesel PACCAR. Questi

propulsori sono stati progettati per erogare una coppia maggiore ai bassi regimi, riducendo significativamente i consumi. I clienti possono scegliere tra un motore a quattro cilindri da 4,5 litri (PACCAR PX-5) e uno a sei cilindri da 6,7 litri (PACCAR PX-7), con potenze che vanno da 124 kW/170 CV a 227 kW/310 CV. Entrambi i motori sono adatti all'uso di HVO, che può ridurre le emissioni di CO₂ fino al 90%. Per quanto riguarda la trasmissione, sono disponibili cambi manuali a sei e nove marce, nonché cambi Allison completamente automatici per applicazioni speciali. La scelta migliore, tuttavia, è la trasmissione Powerline completamente automatica a otto rapporti. Il cambio di marcia è fluido e garantisce potenza di trazione, massimo comfort e facilità di guida. I conducenti apprezzeranno anche il fatto che il veicolo inizia a muoversi da solo al rilascio del pedale del freno. Ciò rende le manovre molto più semplici.

UNA VERA POSTAZIONE DI LAVORO

Come per le serie XF/XG e XD, nel progettare il modello XB DAF ha prestato molta attenzione allo spazio di lavoro a disposizione di chi utilizza il mezzo. L'XB è disponibile con cabine diurne (con estensione opzionale) e cabine letto, entrambe posizionate in basso e dotate di pedane intelligenti per un accesso ottimale. Sedili confortevoli, un volante di nuova concezione e un ampio display digitale da 12 pollici rendono ancora più piacevole vivere e lavorare a bordo del DAF XB. Sul display sono racchiuse tutte le principali informazioni sul veicolo e le impostazioni possono essere regolate per adattarle a ogni conducente.

ADATTO ALL'USO DI SOVRASTRUTTURE

Anche l'efficienza del veicolo è un fattore importante e il DAF XB non delude di certo. Il passo più piccolo è di 4,2 metri, mentre quello più

grande è di ben 6,9 metri. Ciò consente di realizzare sovrastrutture lunghe fino a nove metri. I pesi netti sono stati mantenuti bassi, il che consente elevate capacità di carico. Come per l'XF e l'XD, il telaio dell'XB è dotato di uno schema a griglia progettato in modo intelligente, che lo rende estremamente adatto al collegamento di sovrastrutture. Una novità è rappresentata dalla configurazione predefinita del telaio, studiata appositamente per le spazzatrici stradali e i cassoni ribaltabili. I sistemi di scarico, le batterie e i serbatoi dell'aria sono collocati in posizione ideale e consentono al cliente di risparmiare tempo e denaro.

VEICOLO PER APPLICAZIONI EDILI

Per il segmento edile, DAF ha appositamente sviluppato una serie XBC in grado di lavorare sia su strada che fuori strada, oltre a una serie completa di veicoli XD e XF per applicazioni edili. Gli XBC

hanno un telaio da 19 tonnellate e un'altezza da terra di oltre 25 centimetri. L'angolo di attacco di 25 gradi, la piastra del radiatore in acciaio che protegge il vano motore e il robustissimo paraurti anteriore color grigio lava sono la prova evidente che questo veicolo è in grado di affrontare qualsiasi ambiente.

VALORE

Queste qualità contraddistinguono tutti i modelli della serie XB di DAF, che entrerà in produzione a fine anno e si appresta a dimostrare il suo valore nel segmento della distribuzione. Con le sue soluzioni di trasporto sostenibili sia nella versione elettrica che in quella a carburante, l'eccellente comfort per il conducente e l'incredibile gamma di possibilità di sovrastrutture, l'XB è un vero capolavoro di DAF sotto tutti gli aspetti.

MOTORI

DAF XB

MOTORI ELETTRICI

120 kW	950 Nm (2.600 Nm di picco)
190 kW	1.850 Nm (3.500 Nm di picco)

MOTORI A COMBUSTIONE

PACCAR PX-5: 4,5 litri, quattro cilindri

124 kW (170 CV)	700 Nm a 1.100 - 1.700 giri/min
139 kW (190 CV)	750 Nm a 1.200 - 1.700 giri/min
153 kW (210 CV)	800 - 900 Nm a 1.700 giri/min

PACCAR PX-7: 6,7 litri sei cilindri

167 kW (230 CV)	900 Nm a 900 - 1.800 giri/min
189 kW (260 CV)	1.000 Nm a 1.000 - 1.700 giri/min
212 kW (290 CV)	1.100 Nm a 1.100 - 1.600 giri/min
227 kW (310 CV)	1.200 Nm a 1.200 - 1.500 giri/min

SEDILI CONFORTEVOLI, UN VOLANTE DI NUOVA CONCEZIONE E UN AMPIO DISPLAY DIGITALE DA 12 POLLICI RENDONO ANCORA PIÙ PIACEVOLE VIVERE E LAVORARE A BORDO



JOSEF JÄGER:
**“COME AZIENDA, DOBBIAMO
 CONCENTRARCI SU CIÒ CHE POSSIAMO
 FARE OGGI.”**



L'azienda svizzera Camion Transport entusiasta dei veicoli elettrici

“NOI GUARDIAMO AL DI LÀ DEI VEICOLI IN SÉ”

Con una sana dose di buon senso svizzero, Camion Transport lavora da molti anni per raggiungere una vera sostenibilità nei trasporti e dalla primavera del 2022 un DAF CF Electric svolge un ruolo importante nella strategia ecologica dell'azienda. Altri tre DAF si aggiungeranno presto alla flotta.

A cura di Stephan Manfredi

Camion Transport ha un numero considerevole di filiali in Svizzera, ma la sede centrale dell'azienda si trova nella città di Wil, a metà strada tra Zurigo e il Lago di Costanza. Questa azienda svizzera tradizionale è da tempo all'avanguardia per quanto riguarda l'ambiente e le responsabilità sociali. Già nel 2010 ha lanciato il suo programma di sostenibilità Eco Balance by Camion Transport, con l'obiettivo di riuscire a intraprendere azioni efficaci, a prova di futuro e responsabili. Il programma si basa su un importante principio guida: “Raggiungere ottimi risultati economici con il minor impatto ambientale possibile”.

ZERO EMISSIONI

L'obiettivo finale dell'intera operazione è l'azzeramento delle emissioni entro il 2050 e le misure adottate per raggiungere tale traguardo sono ambiziose. Queste riguardano, tra l'altro, gli edifici, la generazione di energia (solare) e i carrelli elevatori delle varie sedi. Per quanto riguarda i veicoli, Camion Transport mira a effettuare consegne a zero emissioni nei centri urbani entro il 2025. Lo stesso avverrà nelle aree urbane più estese entro il 2030 ed entro il 2040 oltre la metà dei mezzi e dei veicoli per la logistica “dell'ultimo miglio” sarà senza emissioni.

**FONDATA NEL 1925, CAMION TRANSPORT HA UNA LUNGA TRADIZIONE DI SOSTENIBILITÀ
 NON È UN CASO CHE CAMION TRANSPORT ABBA INTENZIONE DI INSERIRE ALTRI TRE DAF ELETTRICI
 NELLA PROPRIA FLOTTA**



Il veicolo elettrico DAF ha rappresentato una novità assoluta per la Svizzera. “DAF è stata la prima casa in grado di fornire un trattore con la configurazione desiderata”, afferma Jäger.



L'LF Electric sarà utilizzato per trasportare merci nella regione di Bellinzona-Lugano dalla nuova sede di Camion Transport nel Canton Ticino.

UNA NOVITÀ PER LA SVIZZERA

Il veicolo elettrico DAF ha rappresentato una novità assoluta per la Svizzera. “DAF è stata la prima casa in grado di fornire un trattore con la configurazione desiderata”, afferma Jäger, spiegando il motivo della scelta di DAF. Il CF, con una potenza di picco di 240 kW e una capacità della batteria di 315 kWh, opera dalla sede di Vufflens-la-Ville nei pressi di Losanna e copre una distanza di 200 chilometri al giorno. Con una sosta per la ricarica, il tragitto può essere esteso fino a 300 chilometri. L'esperienza acquisita si è rivelata molto preziosa, conferma Jäger. Il personale che utilizza il veicolo non ha avuto problemi ad adattarsi e i conducenti sono rimasti subito colpiti dall'esperienza di guida estremamente silenziosa e confortevole.

CF E XD ELECTRIC

Non è un caso che Camion Transport abbia intenzione di inserire altri tre DAF elettrici nella propria flotta, di cui due XD Electric. Camion Transport ha deciso di non adottare la versione più potente dell'XD. Tuttavia, il veicolo scelto, con una batteria da 420 kWh e un motore da 310 kW, sarà più potente e avrà un'autonomia maggiore rispetto al CF. I trattori CF e XD saranno utilizzati nella regione di Losanna e nella Svizzera orientale. Il terzo veicolo è un telaio LF con carrozzeria cabinata che appartiene alla classe da 18 tonnellate. Questo veicolo LF Electric, con una potenza del motore di 259 kW e una capacità della batteria di 254 kWh, sarà utilizzato per trasportare merci nella regione di Bellinzona-Lugano dalla nuova sede di Camion Transport nel Canton Ticino.

SUPPORTO

L'azienda è molto soddisfatta del supporto ricevuto da DAF Svizzera. Secondo Josef Jäger, l'assistenza professionale fornita è stata estremamente completa, soprattutto perché il primo CF Electric di Camion Transport è stato anche il primo DAF elettrico a operare nel territorio elvetico. Dalla configurazione all'omologazione fino all'avviamento, il livello di supporto tecnico è stato eccezionale, afferma Jäger. E tale sostegno non ha riguardato solo i veicoli: DAF ha fornito anche preziosi input per quanto riguarda le esigenze dell'azienda in termini di infrastrutture di carica.

ROADMAP

I tre nuovi DAF Electric e altri veicoli elettrici stanno aiutando Camion Transport a tracciare una roadmap verso un futuro sostenibile. Camion Transport sta monitorando attentamente lo sviluppo di tecnologie come gli e-fuel, i biocarburanti e l'idrogeno, nonché la possibilità di installare trasmissioni elettriche nei camion diesel esistenti, perché questi avranno probabilmente un impatto sulla strategia dell'azienda in futuro. “In trent'anni di lavoro in Camion Transport, il ritmo del cambiamento non è mai stato rapido come ora”, dichiara Josef Jäger. “Ciò comporta molte sfide, ma offre anche molte opportunità”.

TRASPORTO FERROVIARIO

Fondata nel 1925, Camion Transport ha una lunga tradizione di sostenibilità. “La nostra attenzione si concentra sulle cose che possiamo fare da soli”, dichiara Josef Jäger, presidente del consiglio di amministrazione e amministratore delegato di Camion Transport. “Come azienda, dobbiamo concentrarci su ciò che possiamo fare oggi”. In altre parole, agire nelle aree su cui è possibile esercitare un controllo diretto. “Guardiamo al di là dei veicoli in sé”. Le ambizioni di Camion Transport erano già chiare nel 1984, quando l'azienda ha iniziato a utilizzare il trasporto ferroviario per movimentare le merci tra la sede centrale di Wil e Ginevra, su una distanza di 340 chilometri. È stato il primo passo verso la creazione di quella rete di navette ferroviarie che oggi, in tutta la Svizzera, collega tra loro quindici diverse filiali.

LA FLOTTA DELL'INNOVAZIONE

La flotta di oltre seimila veicoli è il cuore pulsante di quest'azienda. Come tutte le altre grandi imprese di trasporti, Camion Transport si pone il problema della tecnologia di trasmissione su cui investire per raggiungere in modo economico l'obiettivo di zero emissioni in futuro. In questa prospettiva, Josef Jäger e il suo team hanno creato la loro flotta innovativa nel 2021. Essa comprende venti diversi veicoli a zero emissioni, che possono essere utilizzati per sperimentare sistemi di trasmissione alternativi per diverse applicazioni. L'obiettivo è quello di disporre di una strategia di acquisto entro il 2024, non solo per i veicoli industriali ma anche per le nuove infrastrutture e i servizi ICT che saranno necessari.



Battery Electric Truck Trial:

UN PROGETTO CHE ESPLORA IL FUTURO

Il passaggio dal motore a combustione interna alla trazione elettrica comporta una serie di sfide per gli operatori dei trasporti su strada, i conducenti e i produttori. Il modo più sicuro per vincere queste sfide è acquisire esperienza operativa e far tesoro dei dati che ne derivano. Questo è stato l'obiettivo del Battery Electric Truck Trial (BETT).

A cura di John Kendall

Perché affidarsi all'olio PSQL 2.1E

Le specifiche del nuovo standard per l'olio DAF sono state sviluppate e testate in sette aree di prestazione insieme ai lubrificanti Chevron, uno dei principali produttori dei migliori lubrificanti al mondo. L'olio PSQL 2.1E supera gli standard ACEA in ogni area. Il nuovo standard garantisce:

- Riduzione dei costi di esercizio
- Riduzione del consumo di carburante
- Protezione avanzata contro l'usura
- Prestazioni impeccabili
- Compatibilità con le versioni precedenti

Ogni veicolo merita il miglior olio motore. Ecco perché affidarsi al nuovo standard per l'olio DAF assicura prestazioni ottimali.



Il progetto risale al giugno 2021, quando DAF Trucks ha ottenuto un finanziamento da InnovateUK, l'agenzia nazionale britannica, finanziata con fondi pubblici, che sostiene l'innovazione guidata dalle imprese in tutti i settori, gli ambiti tecnologici e le regioni del Regno Unito. Il finanziamento doveva coprire la distribuzione di 20 veicoli elettrici da inserire nelle flotte del settore pubblico nel nord-ovest dell'Inghilterra. CENEX, il centro di eccellenza indipendente e senza scopo di lucro per le basse emissioni di carbonio e le celle a combustibile, è stato incaricato di eseguire il monitoraggio e il reporting imparziale della sperimentazione. L'organizzazione ha inoltre fornito due strumenti online.

GIÀ ATTIVA NEL SETTORE

Il DAF LF Electric è stato il veicolo scelto per la sperimentazione. Con il suo lancio all'inizio del 2021, DAF è stata la prima tra le principali case produttrici europee a immettere sul mercato un veicolo elettrico con un peso totale a terra superiore a sei tonnellate. DAF non era nuova a questo tipo di veicoli, avendo già lanciato il trattore elettrico CF. Prima ancora, nel 2010, era uscito l'LF Hybrid, con un sistema combinato di alimentazione diesel ed elettrica; per l'LF Electric, invece, la fase di progettazione e sperimentazione è durata diversi anni prima dell'avvio della sua produzione in serie.

SEI ANNI DI GARANZIA

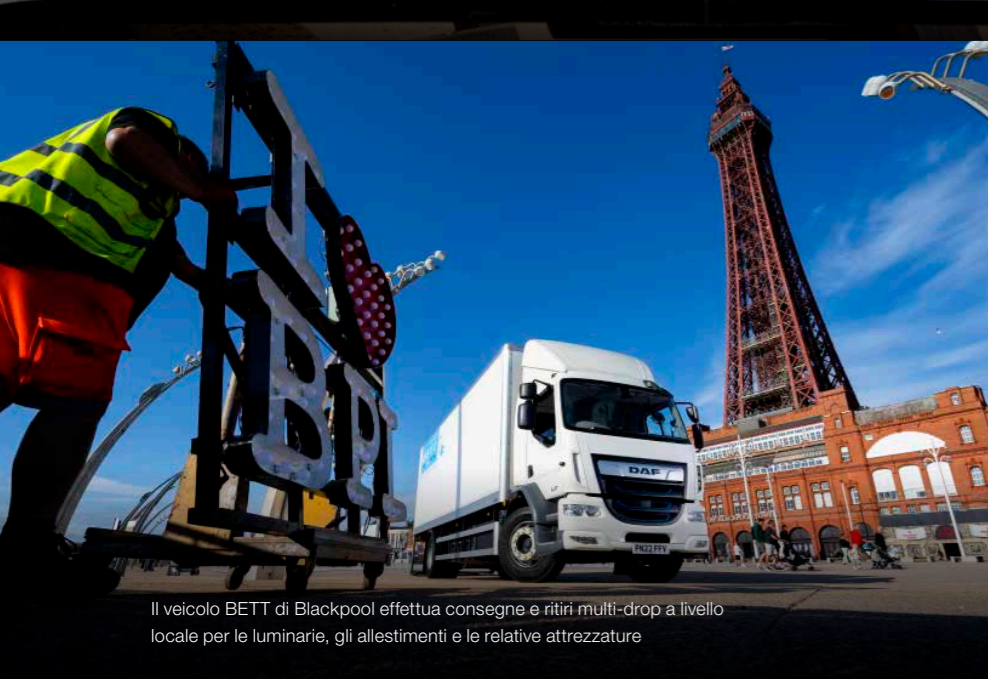
Al momento del lancio, l'LF Electric era dotato di un motore in grado di erogare 250 kW di potenza nominale e 370 kW di picco, con una coppia nominale di 1.200 Nm (3.700 Nm di picco) disponibile a partire da zero giri/min. L'LF Electric è alimentato da un gruppo batterie al litio-ferro-fosfato (LFP). Quanto alla sostenibilità, le batterie LFP non contengono né cobalto né magnesio e la loro chimica garantisce la massima sicurezza termica. La loro garanzia è di sei anni.

DODICI ORE

L'LF Electric offre il vantaggio di poter utilizzare la ricarica lenta a corrente alternata o la ricarica rapida a corrente continua. Utilizzando un'alimentazione CA trifase da 400 V e 22 kW, il



Al momento Unipart Logistics utilizza otto veicoli con carrozzeria a temperatura controllata



Il veicolo BETT di Blackpool effettua consegne e ritiri multi-drop a livello locale per le luminarie, gli allestimenti e le relative attrezzature



RICHARD WILLIAMS:

“LA SENSAZIONE DI GUIDA È FANTASTICA. GLI SVANTAGGI SONO L'AUTONOMIA, IL TEMPO DI RICARICA E L'INFRASTRUTTURA DI RICARICA DISPONIBILE.”



gruppo batterie può essere ricaricato dal 20% all'80% in sei ore e mezza, o in 12 ore per una carica completa. Questa soluzione è ideale per i veicoli che rientrano alla base la sera, per i quali è sufficiente una ricarica notturna. Quando è possibile collegarsi a una rete da 150 kW, incluse certe stazioni della rete di carica pubblica, le batterie possono essere ricaricate rapidamente dal 20% all'80% in un'ora o in due ore per una carica completa. A seconda delle condizioni e dei cicli di lavoro, il gruppo batterie da 282 kWh assicura all'LF un'autonomia fino a 280 km. Tra gli optional dell'LF Electric vi è la PTO elettrica da 400 V, che può alimentare apparecchiature ausiliarie come un frigorifero o una gru elettroidraulica. Tutti i veicoli che hanno preso parte al BETT erano cabinati da 19 tonnellate. L'LF Electric presentava diverse caratteristiche che lo rendevano interessante per questo progetto. Tra queste, un'autonomia giornaliera a zero emissioni superiore a 160 chilometri, la possibilità di caricare rapidamente i veicoli, nessuna perdita di carico utile in termini di volume e la disponibilità di una PTO elettrica.

OSPEDALI

Al momento Unipart Logistics utilizza otto veicoli con carrozzeria a temperatura controllata su percorsi multi-drop verso gli ospedali del servizio sanitario britannico nel nord-ovest dell'Inghilterra. Questi

veicoli percorrono in media circa 195 km al giorno ciascuno per consegnare agli ospedali materiali contenuti in carrelli. “Il vantaggio principale è la riduzione delle emissioni di anidride carbonica rispetto al diesel”, afferma Paul Ellis, responsabile dei trasporti per l'approvvigionamento del servizio sanitario presso Unipart Logistics, “i costi di gestione sono inferiori rispetto ai mezzi a gasolio ma, per il resto, il funzionamento è identico a quello di tutti i nostri veicoli diesel.”

FESTIVAL DELLE LUCI

L'amministrazione municipale di Blackpool utilizza uno dei veicoli BETT che svolge un tipo di attività molto diversa da quella dei veicoli impiegati da Unipart Logistics per il servizio sanitario nazionale. Il famoso Festival delle luci di Blackpool ha avuto inizio nel 1879 e, da allora, è una delle principali attrazioni turistiche autunnali e invernali della città. Le installazioni luminose coprono oggi una lunghezza totale di 10 km sul lungomare di Blackpool. Il veicolo BETT del comune effettua consegne e ritiri multi-drop a livello locale per le luminarie, gli allestimenti e le relative attrezzature. La maggior parte dei viaggi viene effettuata sul lungomare di Blackpool, con consegne e ritiri occasionali a Lancaster, Chorley e Leyland, tutte città situate nel raggio di 75 km dalla località balneare. Grazie alla tecnologia a LED, oggi le installazioni luminose consumano circa il

33% dell'elettricità necessaria fino a 10 anni fa, un risultato davvero impressionante. L'utilizzo di un veicolo elettrico, meno costoso da gestire e che non genera emissioni da gas di scarico, è in linea con questa politica di riduzione dei consumi energetici.

PROBLEMA

La principale preoccupazione espressa da tutti gli operatori prima dell'inizio della sperimentazione riguardava la capacità dei veicoli di assicurare l'autonomia necessaria per lo svolgimento delle attività quotidiane. Abbiamo chiesto a Paul come si è svolta, in pratica, la sperimentazione con i veicoli BETT del servizio sanitario: “Le prestazioni sono buone, la capacità dei veicoli e le funzioni operative sono altrettanto soddisfacenti di quelle dei veicoli diesel. L'autonomia non è ancora all'altezza delle aspettative, con un massimo di 242 km con carica completa, che è il miglior risultato ottenuto finora”. Poiché i veicoli utilizzati per approvvigionare il servizio sanitario nazionale percorrono alcune delle distanze giornaliere più elevate nell'ambito della sperimentazione, sono state installate unità di ricarica rapida nelle sedi in cui operano i veicoli. Con dei caricabatterie in grado di erogare fino a 187 kW, è possibile rifornire i veicoli di energia in meno di due ore.

INFRASTRUTTURA

Richard Williams, il responsabile comunale del Festival, racconta un'esperienza analoga: “La sensazione di guida è fantastica. Gli svantaggi sono l'autonomia, il tempo di ricarica e l'infrastruttura di ricarica disponibile”. Mentre i produttori sono liberi di decidere la capacità delle batterie da installare in un veicolo, l'infrastruttura di ricarica nel Regno Unito rappresenta al momento un problema per tutti gli operatori di veicoli elettrici.

CONFORTEVOLI, VELOCI E SILENZIOSI

CENEX ha constatato che, prima dell'inizio della sperimentazione dei veicoli, i conducenti nutrivano grandi aspettative in termini di prestazioni e comfort. Richard ha riferito che il feedback dei suoi utenti è stato positivo: “Il veicolo funziona bene ed è confortevole, mentre l'accelerazione da fermo è migliore rispetto al diesel”. Gli autisti di Paul sembrano essere altrettanto soddisfatti, giudicando l'esperienza di guida fantastica, veloce e silenziosa.

Trasporto sostenibile, business sostenibile

MASSIMA ATTENZIONE PER L'AMBIENTE

DAF prende molto sul serio il tema dell'ambiente nelle proprie attività di business. Non a caso, nel 1988 l'azienda olandese è stata la prima a ottenere il certificato ambientale ISO 14001 (vedi testo aggiuntivo).

A cura di Henk de Lange

DAF si impegna a limitare il più possibile l'impatto delle proprie attività sull'ambiente. Ciò richiede un'attenzione costante per ridurre ulteriormente le emissioni e il rumore e per utilizzare l'acqua e l'energia con la massima cura possibile. Un riepilogo completo dell'impegno dell'azienda a favore dell'ambiente richiederebbe troppo spazio, pertanto ci limitiamo a citare alcuni aspetti salienti.



Grazie all'installazione di un sistema di verniciatura altamente avanzato, le emissioni di idrocarburi sono state dimezzate

SISTEMA DI VERNICIATURA DELLE CABINE

Prendiamo, ad esempio, il modernissimo impianto di verniciatura delle cabine di Westerlo, in Belgio, inaugurato nel 2017. Grazie all'installazione di un sistema di verniciatura altamente avanzato e parzialmente robotizzato, le emissioni di idrocarburi sono state dimezzate. Gli speciali ugelli attualmente utilizzati assicurano un uso molto più efficiente della vernice. Vengono inoltre applicate le più moderne tecniche di pulizia per purificare l'aria prodotta nelle cabine di verniciatura a spruzzo prima di ventilarle e il calore residuo viene riutilizzato per riscaldare i bagni di pretrattamento e di immersione.

VERNICE A BASE D'ACQUA

DAF ha iniziato a impiegare vernici a base d'acqua nel 1997 con l'obiettivo di ridurre il rilascio di solventi. Se a questo si aggiunge la maggiore efficienza del processo produttivo, i risultati sono a dir poco sorprendenti. Nel 2000 il livello di rilascio di solventi per veicolo era pari a 20,7 kg, oggi è di 4,1 kg. Una riduzione dell'80%!

L'impianto di verniciatura delle cabine di Westerlo, in Belgio, è stato inaugurato nel 2017

CONSUMO DI ACQUA

Per i suoi processi produttivi, DAF ha bisogno di utilizzare molta acqua per la spruzzatura, la pulizia, il risciacquo e il raffreddamento. Da oltre vent'anni, lo stabilimento DAF di Eindhoven attinge risorse idriche dal vicino canale di Eindhoven. L'acqua del canale viene purificata due volte: prima di essere impiegata nello stabilimento e prima di essere reimpressa nel canale. Nella fabbrica di assali DAF di Westerlo vengono adottate tutte le precauzioni possibili per utilizzare l'acqua in modo oculato. Le tre macchine per la tempra dell'acciaio adottano un sistema di raffreddamento chiuso che riduce notevolmente il consumo.

ENERGIA ED EMISSIONI DI CO₂

DAF si è dotata di un efficace programma per il risparmio energetico e la limitazione delle emissioni di CO₂. I freni nelle camere di collaudo, ad esempio, vengono utilizzati per generare elettricità. Il risultato è un risparmio annuo di oltre 10 milioni di kWh. La sostituzione delle lampadine a fluorescenza negli uffici e negli stabilimenti con efficienti lampade a LED ha portato a un risparmio di 7,5 milioni di kWh.

RIFIUTI: ZERO MATERIALI IN DISCARICA

Nel 2008 DAF ha deciso di non smaltire più rifiuti in discarica. Tutti i rifiuti vengono ora riciclati per essere utilizzati come materie prime o per generare energia. Ad esempio, i rifiuti di graniglia d'acciaio vengono riutilizzati nei cantieri stradali. Persino i fondi di caffè vengono fatti fermentare per produrre biogas e gli scarti residui sono utilizzati come ammendante per il terreno o inceneriti per produrre energia. Grazie a queste iniziative, il Lloyd's Register ha certificato DAF come azienda con "zero materiali in discarica".

IMBALLAGGI

DAF affronta il problema degli imballaggi usati riutilizzando i materiali in fabbrica ovunque le sia possibile. Tutti gli stabilimenti di produzione hanno obiettivi interni di riduzione dei rifiuti prodotti dagli imballaggi e DAF si impegna a utilizzare imballaggi sostenibili anziché monouso.

25 ANNI FA, DAF È STATA LA PRIMA PRODUTTRICE DI VEICOLI INDUSTRIALI A OTTENERE LA CERTIFICAZIONE AMBIENTALE ISO 14001.

La politica ambientale di DAF riguarda tutti i processi, i servizi e i prodotti dell'azienda ed è attuata in tutte le sue sedi, comprese quelle di produzione nei Paesi Bassi e in Belgio, i concessionari DAF con officina di assistenza nella Repubblica Ceca, in Ungheria, in Germania e in Francia e i centri di distribuzione PACCAR (magazzini ricambi) nei Paesi Bassi (Eindhoven e Geldrop), in Ungheria (Budapest) e in Spagna (Madrid). Anche i punti vendita europei di DAF sono conformi alla norma ISO 14001.

LA SOSTITUZIONE DELLE LAMPADINE A FLUORESCENZA NEGLI UFFICI E NEGLI STABILIMENTI CON EFFICIENTI LAMPADINE A LED HA PORTATO A UN RISPARMIO DI 7,5 MILIONI DI KWH.



Il centro di distribuzione PACCAR di Eindhoven

PACCAR Parts festeggia 50 anni di attività guardando al futuro

AFFIDABILITÀ: 99,99 PER CENTO

Quando si descrive l'attività di PACCAR Parts, la divisione componenti di DAF Trucks, c'è un numero che si fa subito notare: il 99. Non solo PACCAR Parts ha 99 filiali per la vendita di ricambi (o TRP) in Europa, ma anche il suo punteggio per l'affidabilità nelle consegne è una fila ordinata di nove: 99,99%. Avvicinarsi più di così al 100% è impossibile. È la ciliegina sulla torta del 50° compleanno di PACCAR Parts.

A cura di Peter van der Vegt

Essendo stata fondata nel 1973, quest'anno PACCAR Parts celebra il cinquantenario della sua attività. Un traguardo che vale la pena di festeggiare, soprattutto se si considera che nell'ultimo mezzo secolo la divisione è cresciuta fino a diventare un fornitore affidabile di oltre 180.000 ricambi per veicoli industriali e rimorchi. Un numero in costante aumento, anche in virtù dell'attuale transizione energetica nel mondo dei trasporti. Oggi PACCAR Parts offre una gamma completa di cariche batterie ultramoderni per veicoli a trazione elettrica. "Il successo della divisione è dovuto all'impegno e agli sforzi dei nostri dipendenti e concessionari, che forniscono ogni giorno ai nostri clienti un'assistenza eccellente," afferma Laura Bloch, direttrice generale di PACCAR Parts e vicepresidente of PACCAR.

AFFIDABILITÀ

180.000 componenti: un numero che i fondatori del primo Parts Distribution Center (PDC) non avrebbero potuto nemmeno sognare quando hanno aperto le porte della prima filiale nel 1973. Quella filiale è attiva ancora oggi a Renton, una città dello stato di Washington, negli Stati Uniti. I PDC iniziarono presto a crescere in numero, prima negli Stati Uniti e poi in Europa, per poi diffondersi in tutto il mondo. Oggi PACCAR Parts ha diciotto PDC in quattro diversi continenti, per una superficie totale di 315.000 m² pari

a quaranta campi da calcio. PACCAR dispone di quattro centri di distribuzione in Europa: Eindhoven (Paesi Bassi), Leyland (Lancashire, Regno Unito), Budapest (Ungheria) e alla periferia di Madrid in Spagna. Essi riforniscono i concessionari DAF del continente europeo con il massimo livello di affidabilità possibile: il 99,99%, un risultato che solo PACCAR è riuscita a raggiungere nel mondo dei ricambi per veicoli industriali. Ciò sottolinea anche l'importanza che DAF e PACCAR attribuiscono alla puntualità delle consegne, poiché chiunque operi nel settore dei trasporti conosce perfettamente il costo di un veicolo inattivo.

2.300 CONCESSIONARI

In cinquant'anni, il numero dei concessionari affiliati a DAF e alle sue società partner Kenworth e Peterbilt è cresciuto costantemente. Nel 1973 erano 180, oggi sono 2.300 in tutto il mondo, di cui quasi la metà (1.100) in Europa. Una buona notizia per il cliente, visto che la disponibilità di ricambi è aumentata e i tempi di consegna si sono ridotti.

ONE STOP SHOP

Un passo importante nella crescita della divisione è stata l'introduzione della strategia "One Stop Shop". Nel 1995 PACCAR

Parts ha lanciato una catena di negozi con il nome di TRP (Truck & Trailer Parts) per fornire alle aziende di trasporto componenti universali per veicoli e rimorchi. Con oltre 60.000 articoli, ricambi e altre attrezzature, la gamma di prodotti è stata enormemente ampliata e raramente TRP non è in grado di consegnare la merce richiesta. La rete TRP è composta da 271 negozi specializzati in 42 paesi in tutto il mondo, di cui più di un terzo (99 per l'esattezza) in Europa.

E-COMMERCE

È stato varato un vasto programma di e-commerce per rendere più visibili i servizi e i prodotti della divisione. I clienti possono accedere al programma 24 ore su 24, 7 giorni su 7, per trovare i componenti di cui hanno bisogno. PACCAR collabora inoltre con altri importanti fornitori per lanciare una serie di programmi innovativi volti a migliorare la soddisfazione dei clienti. Tra questi, PACCAR Parts Fleet Service, che annovera tra i suoi clienti oltre 1.100 flotte in Europa (per un totale di 260.000 veicoli e 140.000 rimorchi).

CARICABATTERIE PACCAR

"Siamo più che pronti ad aiutare i nostri clienti nella transizione energetica", afferma in conclusione l'olandese Dick Leek, direttore generale di PACCAR Parts Europe. "Attraverso i concessionari DAF, stiamo ampliando costantemente la nostra gamma di servizi e prodotti. PACCAR offre non solo una gamma completa di cariche batterie mobili e fissi per tutti i tipi di veicoli elettrici, ma anche tutti i componenti necessari."



I PDC riforniscono i concessionari DAF del continente europeo con il massimo livello possibile di affidabilità nelle consegne: 99,99%.

PACCAR offre non solo una gamma completa di cariche batterie mobili e fissi per tutti i tipi di veicoli elettrici, ma anche tutti i componenti necessari.

PACCAR PARTS IN CIFRE



DAF ELECTRIC TRUCKS

Pronti per un futuro full electric



Siamo pronti a guidarti verso un trasporto a emissioni zero!
DAF può consigliarti e fornirti la configurazione ottimale del tuo
veicolo elettrico e la migliore strategia di ricarica per la tua azienda.
Vuoi saperne di più? Inquadra qui:

