

DAF in action

Rivista di DAF Trucks N.V.

Numero 2, 2008



**DAF Trucks alla
fiera internazionale
IAA 2008 di Hannover:**

**"L'evoluzione
è continua"**

**Biodiesel:
una risposta
con nuove domande**

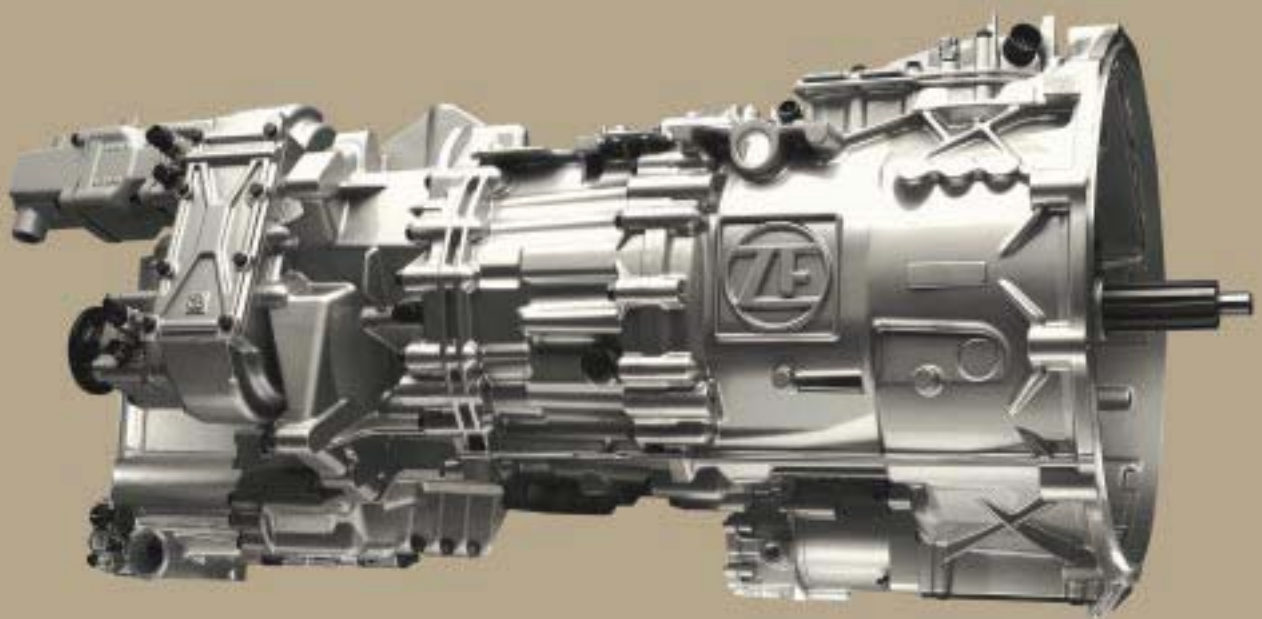
DAF

A PACCAR COMPANY

Tecnologia ZF –
una scelta intelligente.

AS-Tronic. Automaticamente
rilassati.

N°1



www.zf.com

Sia che si tratti di trasporto a lunga distanza o di distribuzione oppure di un veicolo speciale – con il n°1 tra i cambi automatici il lavoro dei camionisti diventa decisamente più facile. Rilassamento su lunghi tratti, nel trambusto cittadino e anche nelle manovre di precisione – automaticamente! DAF AS-Tronic. Per una guida rilassata.

Trasmissioni e sistemi autotelaio



4. DAF fa notizia
6. DAF Trucks alla fiera internazionale IAA di Hannover
10. PACCAR Financial entra nel mercato polacco
11. Servono maggiori capacità di carico
12. "DAF una scelta per sempre"
15. PACCAR World
16. Nuovo centro di distribuzione PACCAR Parts in Ungheria
18. "Il servizio è il fattore decisivo"
19. La legislazione richiama l'attenzione sugli specchietti retrovisori degli autocarri esistenti
21. L'urea ottenibile in 8.000 siti europei
22. OrangeWays: un nuovissimo servizio in Ungheria
24. "Carico totale fino a oltre 150 tonnellate"
26. Biodiesel: una risposta con nuove domande

L'evoluzione è continua

Se nel mercato delle autovetture vengono introdotti regolarmente nuovi modelli rivoluzionari, nell'industria dei veicoli commerciali è l'evoluzione che conta. I trasportatori non stanno seduti ad aspettare l'uscita di un modello tutto nuovo che superi l'intero parco veicoli esistente in un colpo solo. E nessuno vuole correre rischi inutili con espedienti e tecnologie che offrono un valore aggiunto minimo o inesistente. Ecco perché noi di DAF non ci rifacciamo a 'tecnologie fine a se stesse', ma a tecnologie di alta qualità al servizio dell'efficienza dei trasporti, della sicurezza e del confort del conducente e dell'ambiente.

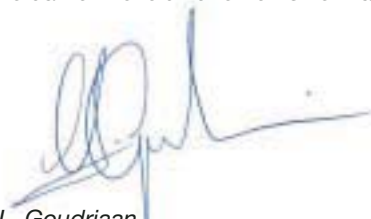
Questa è la base di tutti i programmi di sviluppo DAF.

Affidabilità, durata, costi ridotti al minimo e massima efficienza di trasporto: ecco cosa conta. A causa del drastico aumento del costo del carburante e dei pedaggi, è piuttosto difficile per le compagnie di trasporto raggiungere buoni risultati operativi, motivo per cui le nostre attività di sviluppo restano incentrate sull'ulteriore miglioramento dell'efficienza. Continuiamo quindi a cercare modi per aiutare i nostri clienti a raggiungere migliori risultati operativi.

Il sistema telematico DAF, adesso disponibile per un periodo di prova prolungato, è un ottimo esempio: esso aiuta i trasportatori a lavorare in maniera più efficiente grazie alla comunicazione tra programmazione e conducente, rintracciamento e rilevamento, messaggi istantanei e navigazione.

Un altro esempio è il miglioramento della trasmissione dei modelli CF e XF105 – motori PACCAR economici, nuovo cambio a 12 marce che implica meno cambi marcia, riduzioni dell'assale posteriore più veloci che offrono un'efficienza ancora maggiore. Queste innovazioni saranno presentate durante l'IAA e disponibili da giugno 2009 sui modelli CF e XF105. E naturalmente, tra tutti questi miglioramenti dei prodotti, non ci siamo dimenticati del conducente.

Per molti anni, il principio di base di DAF è stato considerare di avere due clienti: il trasportatore e il conducente. Nei nostri programmi di sviluppo, viene data considerazione a entrambi. Ad esempio, i nostri modelli CF e XF105 del 2009, in anteprima all'IAA, offrono nuove opzioni di sicurezza come il controllo della velocità adattabile e l'avvertimento di urto frontale. Il nostro reparto di progettazione ha inoltre rimodernato gli interni con colori più caldi ed eleganti, nuovi materiali e sedili ancora più comodi. Gli eccellenti interni della cabina sono migliorati ancora di più, perché da noi 'l'evoluzione non si ferma mai'.



Aad L. Goudriaan
Presidente-Direttore



Colofone

DAF in Action è una pubblicazione di DAF Trucks N.V.

Redazione: Reparto Corporate Communications

C.P. 90065, 5600 PT Eindhoven, Paesi Bassi

Impaginazione e stampa: GPB bv, Leiderdorp

DAF CF85 premiato con il riconoscimento britannico Fleet Truck of the Year

Per l'ottava volta DAF si aggiudica il premio Fleet Truck of the Year per il suo CF85 in occasione del Motor Transport Award tenutosi a Londra. Questo evento annuale organizzato dalla principale testata britannica Motor Transport, vantava la presenza di una giuria composta dai 25 eminenti operatori di flotte del Regno Unito.

Secondo la giuria il CF85 DAF è il veicolo ideale in termini di peso, il di 'efficienza, di servizio assistenza competente, disponibile 24 ore su 24 :il migliore nella categoria "Sappiamo che il CF 85 è il veicolo scelto da molti operatori di flotta britannici ed è veramente fantastico ottenere un tale riconoscimento di settore per le incredibili qualità dell'automezzo e quindi dell'intera rete di concessionari", commenta Stuart Hunt, Amministratore delegato di DAF Trucks Ltd.

"Quest'anno la filosofia del premio si concentrava sugli aspetti "verdi" del veicolo industriale e quindi dell'intera gamma DAF, che è ora disponibile nella versione Euro 5, con 18 mesi di anticipo rispetto alla scadenza prevista dalla normativa".

DAF LF vince in Polonia

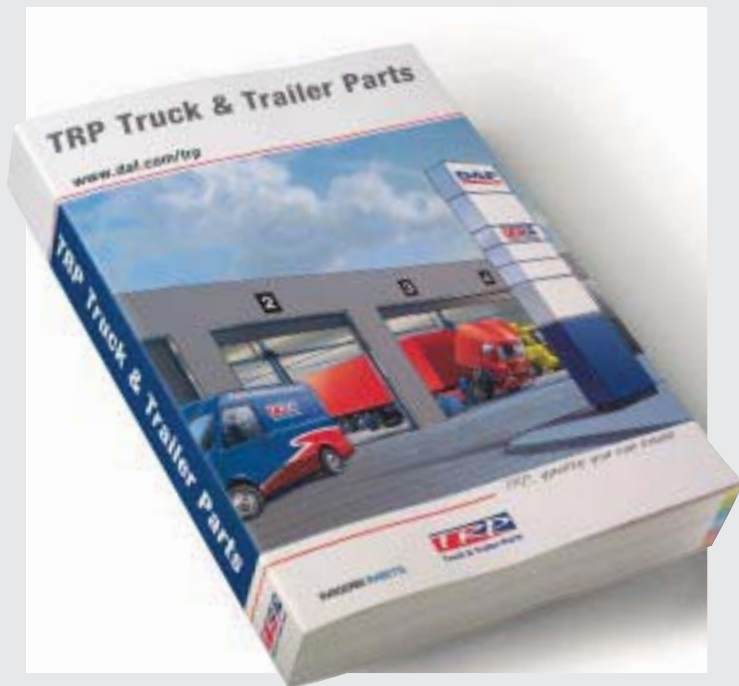
Per la seconda volta consecutiva, Gazeta Finansowa, il principale settimanale finanziario della Polonia, nomina la serie LF di DAF quale "migliore autocarro per la piccola e media impresa". La motivazione del premio assegnato alla serie DAF LF è stata che "soddisfa appieno le aspettative delle piccole e medie imprese". La rivista elogia l'affidabilità, il ridotto consumo di carburante, la manovrabilità e la modernità del design della serie LF.



Van links naar rechts: Rory Bremner, gastheer tijdens de uitreiking van de 'Motor Transport Awards', Stuart Hunt, Managing Director DAF Trucks Ltd UK en Enrico Odorico, Managing Director van sponsor BRS Truck Rental.



Più di 60.000 ricambi TRP



Nel 1995, nell'ambito della strategia "One-Stop Shopping", grazie alla quale l'operatore di trasporto trova tutto il necessario per la sua flotta presso un unico indirizzo, PACCAR Parts ha presentato il suo programma di ricambi per veicoli e rimorchi industriali, denominato TRP. Il nuovo catalogo TRP, contenente ricambi per tutte le marche di veicoli e di rimorchi industriali, nonché le forniture per officine, è il più completo dell'intero settore dei veicoli industriali. Il programma TRP si compone di ben oltre 60.000 articoli e oggi comprende anche ricambi originali SAF per gli assali dei rimorchi.

Tutti i 60.000 articoli del programma TRP sono disponibili nel nuovo catalogo digitale consultabile all'indirizzo HYPERLINK "http://www.daf.com" www.daf.com/trp dove, grazie all'approfondita funzione di ricerca, è possibile effettuare la ricerca del ricambio desiderato in base alla marca e alla categoria del ricambio. Inoltre, il catalogo TRP è disponibile anche in versione cartacea presso tutte le concessionarie DAF.



Onorificenza per tecnologia e innovazione

Recentemente DAF è stata insignita del premio "Power Torque Magazine Technology and Innovation Award" per il modello CF85. Questo riconoscimento viene assegnato dall'editore australiano di riviste di settore, *Motoring Matters*, ai produttori di motrici e rimorchi che hanno contribuito in maniera particolare al miglioramento del veicolo e della sicurezza dell'autista, sostenendo la riduzione delle emissioni e del consumo di carburante.

Il modello DAF CF85 è stato premiato per il suo motore PACCAR MX ultra moderno, in quanto conforme ai rigorosi requisiti sulle emissioni e per il comfort e lo spazio offerto dalla cabina. "È veramente uno dei veicoli industriali più confortevoli che abbia mai guidato", riferisce il redattore Chris Mullet in occasione dell'assegnazione del premio. "Abbiamo percorso un test di guida di 750 chilometri da Melbourne a Sydney. Arrivati a destinazione, abbiamo proseguito per altre tre ore, per il semplice fatto che si guida divinamente".



DAF Night Lock

DAF è il primo produttore di veicoli industriali che offre un dispositivo di blocco notturno, Night Lock, per le portiere della cabina, che protegge gli autisti da effrazioni, intrusioni e furti in cabina. Il dispositivo si installa facilmente e rapidamente su tutti i modelli DAF XF105.

DAF è nota per essere vicina alle esigenze e alle necessità degli operatori. Per questo motivo, DAF svolge numerosi sondaggi tra gli autisti. Durante i colloqui, un tema che costantemente si ripropone è l'aumento della criminalità cui gli autisti devono far fronte. Con sempre maggiore frequenza, gli autisti subiscono furti in cabina durante il sonno, la cui mira è derubare il conducente o appropriarsi del carico. Per DAF, questo è stato lo spunto per sviluppare un dispositivo in grado di proteggere l'autista da tali evenienze.

DAF è il primo produttore di veicoli industriali che ha introdotto un dispositivo di blocco notturno, unico nel suo genere, composto da un blocco meccanico installato sulla parete laterale della cabina e da un perno di acciaio temperato che viene spinto all'interno del bracciolo della portiera. I rinforzi necessari sono predisposti di fabbrica. Quando il dispositivo Night Lock DAF è inserito, sarà impossibile aprire la portiera della cabina, anche forzandola con un piede di porco.

DAF trucks: un biglietto da visita

L'azienda Flegg Transport della contea del Buckinghamshire, Inghilterra, è specializzata nel trasporto e installazione di macchinari pesanti. Il comfort del conducente e l'aspetto esteriore hanno svolto un ruolo chiave nel recente ammodernamento del parco veicoli.

I quattro nuovi modelli XF105 sono equipaggiati con specifiche di lusso, offrendo quindi al conducente e al secondo conducente tutto ciò di cui possono avere bisogno. "L'estetica riveste un ruolo importante in tutti gli aspetti delle nostre attività aziendali", afferma Jayson Flegg, Amministratore delegato. "E lo stesso vale per i nostri veicoli. Devono trasmettere la professionalità e gli standard elevati della nostra azienda."

"Inoltre, vogliamo che i nostri dipendenti viaggino in condizioni confortevoli", aggiunge Flegg. "I conducenti sono specializzati anche nell'installazione e rimozione di macchinari. Si tratta di un compito difficile ed è importante che essi arrivino sul posto con le attrezzature giuste per mettersi subito al lavoro. Inoltre, la cabina funge spesso da luogo di riposo durante i tempi di attesa a volte troppo lunghi. DAF trucks soddisfa alla perfezione le nostre esigenze."



L'XF105 diventa a pedali

Dedicato agli autisti più giovani, DAF offre una versione a pedali del modello XF105, "International Truck of the Year 2007". Questa versione a pedali è realizzata con una plastica di alta qualità e certificata TÜV e GS. Misura 90 centimetri di lunghezza ed è di colore giallo vivace, pesa 11 chilogrammi ed è adatta ai bambini dai 3 ai 6 anni di età. Il camion a pedali DAF XF105 costa 125 euro ed è in vendita presso la rete di concessionari DAF, oltre un migliaio di punti vendita e assistenza in Europa.

DAF Trucks alla fiera internazionale IAA 2008 di Hannover “L’evoluzione è con



Hanover. Dal 25 settembre al 2 ottobre. IAA 2008. Tra le più importanti esposizioni di autocarri in Europa. DAF offrirà un’anteprima dei miglioramenti apportati alle popolari serie CF e XF105, in produzione a partire da giugno 2009. Entrambi i modelli saranno dotati del nuovo design degli interni, della trasmissione ulteriormente migliorata e, come optional, del controllo della velocità adattabile e dell’allarme anticollisione anteriore. E come sempre DAF darà la giusta attenzione all’ambiente anche all’IAA 2008. DAF è il primo costruttore di autocarri a consegnare già tutti i modelli in versione ‘EEV’ (Enhanced Environmentally friendly Vehicles- Veicoli ecologici migliorati). Inoltre, DAF presenterà il veicolo ibrido LF, la cui produzione partirà il prossimo anno, e una versione celebrativa del modello di classe superiore XF105 in occasione dell’80esimo anniversario dell’azienda.

DAF, come di consueto, avrà lo stand nel Padiglione 17 nel complesso fieristico di Hannover. Lo stand ha una superficie di circa 2.500 m², in cui DAF esporrà l’intera gamma di prodotti: LF per la distribuzione, CF adatto ad un’ampia gamma di applicazioni e il modello XF105, “International Truck of the Year 2007” per il trasporto sulle lunghe distanze.

Anteprima delle edizioni del 2009 dei modelli CF ed XF105

In considerazione della pianificazione per la sostituzione della flotta nel lungo termine da parte di molti operatori del trasporto, alla fiera IAA 2008 DAF offre un’anteprima dei miglioramenti apportati alle famose serie CF ed XF105 che saranno implementate a partire da giugno 2009. Il motto è: “L’evoluzione è continua”.

L’innovazione più evidente interessa il nuovo design degli interni, che risulterà ancora più attraente, grazie all’utilizzo di nuovi materiali e schemi colori. Scegliendo il colore “giallo pastello” (per la tappezzeria delle pareti e del tetto, dei materassi e delle tendine), il colore “nero rovente” e “cammello scuro” (per la plancia, i pannelli delle portiere e i sedili), gli interni di maggiore successo dei modelli serie CF ed XF105 hanno un tocco ancor più distintivo accentuandone ulteriormente l’eleganza. La plancia della Super Space Cab XF105 presenta l’esclusiva combinazione di colore a “doppia tonalità”; una sfumatura più scura nella parte superiore e una tonalità più chiara in quella inferiore. Tutti i modelli CF ed XF105 sono dotati di nuovi sedili rivestiti con un’elegante tappezzeria “goffrata”, Il poggiatesta è impreziosito dal logo DAF in rilievo.

I modelli CF ed XF105 non soddisfano solo il gusto dei conducenti, ma anche delle società di trasporto. La trasmissione grazie al potente ed efficiente motore PACCAR PR da 9,2 litri per il modello CF75 e al motore PACCAR MX da 12,9 litri per i modelli CF85 ed XF105 è stata migliorata ulteriormente.

nnover: tinua”



Tutti i modelli CF ed XF105 sono dotati di nuovi sedili rivestiti con un'elegante tappezzeria "goffrata". Il poggiatesta è impreziosito dal logo DAF in rilievo.



Gli altri miglioramenti interni al motore assicurano consumi maggiormente ridotti, associati all'ottimizzazione apportata alla trasmissione. La novità assoluta è il cambio manuale a 12 velocità (ZF Ecosplit), che offre maggiore comfort ed efficienza al cambio di marcia. Il nuovo cambio a 12 velocità, montato di serie, pesa anche 30 chili in meno rispetto all'attuale trasmissione a 16 velocità. È inoltre possibile montare il nuovo freno di rallentamento che è più compatto e risponde con maggiore rapidità. Al fine di adattare ancor meglio la trasmissione all'uso specifico e alle caratteristiche di guida, la gamma dei rapporti dell'assale posteriore è stata ulteriormente estesa. Alle serie è stato aggiunto il rapporto 2,80:1 a integrazione del rapporto più rapido di 2,53:1.

Controllo della velocità adattabile e Allarme anticollisione anteriore

A partire da giugno 2009 i veicoli delle serie CF ed XF105 potranno essere dotati del controllo della velocità adattabile e dell'allarme anticollisione anteriore.

Il controllo della velocità adattabile assicura al veicolo di mantenere automaticamente

una distanza preimpostata dal veicolo che gli sta davanti. Un sollievo per i conducenti. Quando la distanza dal veicolo che sta davanti si riduce, il sistema frena il veicolo, (in base al grado di frenata che la situazione richiede), adattando in sequenza l'alimentazione del carburante, il freno motore, il freno di rallentamento e i freni normali. Se è necessaria un'ulteriore frenata da parte del conducente viene prodotto un segnale visivo per ottenere una decelerazione massima. Il controllo della velocità adattabile è fornito insieme all'allarme

Scegliendo colori quali 'giallo pastello', 'nero rovente' e 'cammello scuro', gli interni di maggiore successo dei modelli serie CF e XF105 acquistano un tocco ancor più distintivo.

DAF, come di consueto, avrà lo stand nel Padiglione 17 nel complesso fieristico di Hannover. Lo stand ha una superficie di circa 2.500 m².





Il sistema DAF Telematics da luglio è disponibile in sei paesi europei.



frattempo stati resi disponibili per i veicoli da distribuzione DAF CF75 (nella gamma di potenza da 250 a 360 CV). Le versioni EEV del motore PACCAR MX da 12,9 litri (gamma di potenza da 360 a 510 CV) saranno disponibili anche per i DAF CF85 e XF105 e saranno dotati anche di filtro antiparticolato. La versione EEV 160 CV di LF è disponibile in particolare per la distribuzione nei centri urbani. In questo caso i bassi livelli di emissione EEV sono ottenuti anche senza l'utilizzo del filtro antiparticolato.

DAF Telematics

Alla fiera IAA 2008 DAF presterà particolare attenzione al DAF Telematics System, un sistema di comunicazione dati che consente all'operatore del trasporto di migliorare ulteriormente la gestione della propria flotta e i processi aziendali. Il sistema, che dal mese di luglio è disponibile in sei nazioni europee, consente lo scambio di messaggi tra il veicolo e la base. Dispone inoltre della funzione di navigatore e la base è in grado di conoscere esattamente la posizione del veicolo. Una caratteristica di DAF Telematics System è l'estrema facilità di funzionamento per la base e il conducente. L'operatore del trasporto necessita soltanto di un accesso Internet per accedere alle informazioni. Il pannello di controllo a colori dispone solo di sei pulsanti dei menu. Premendo semplicemente alcuni pulsanti, il conducente è in grado di accedere alle funzioni desiderate.

Novità: DAF Night Lock

Per proteggere i conducenti dallo scasso della cabina e dai furti, DAF è il primo produttore di veicoli industriali a introdurre il blocco notturno da installare sulle porte della cabina. Esso può essere installato rapidamente e con facilità su tutti i DAF XF105. Per permettere al conducente di

anticollisione anteriore, il quale avverte la necessità dell'intervento del conducente per evitare una collisione. Entrambi i sistemi utilizzano un sensore radar montato dietro la griglia anteriore del veicolo.

La tutela dell'ambiente è una cosa naturale

Alla fiera IAA 2008 risulterà evidente quanto DAF si preoccupa dell'ambiente. DAF è stato uno dei primi produttori di veicoli industriali a produrre tutti i propri veicoli nelle versioni Euro 5. Ciò avvenne già dal 2006, benché le specifiche Euro 5 non entreranno in vigore prima del 2009. Rispetto allo standard Euro 1 di circa 15 anni fa, i moderni motori Euro 5 emettono circa il 75% di ossidi di azoto in meno e il 94% di particolato in meno. Sfruttando la tecnologia SCR DAF

insieme ai sistemi intelligenti di iniezione ad alta pressione, i motori PACCAR sviluppati e prodotti da DAF soddisfano i valori di emissione Euro 5 anche senza l'uso di un filtro antiparticolato.

Motori EEV per LF, CF ed XF105

Grazie all'inserimento di un filtro antiparticolato, è possibile ottenere un'ulteriore riduzione del 50% delle emissioni di particolato. Di conseguenza, vengono soddisfatti anche i requisiti di emissioni dello standard EEV. Fino a poco tempo fa si riteneva che tali risultati fossero possibili unicamente con i motori a gas.

A partire dallo scorso anno, dopo il rilascio dei motori PACCAR PR EEV destinati al trasporto pubblico, questi motori sono nel

'XF105 80esimo Anniversario

Per festeggiare l'80esimo anniversario della nascita dell'attuale azienda di Hub van Doorne, DAF esporrà una versione celebrativa speciale di XF105, il modello di classe superiore in occasione della fiera IAA 2008. Questa versione XF105 in occasione dell'80esimo anniversario si distingue per il colore nero brillante dell'esterno con accenti argento e le ampie caratteristiche. Sarà prodotto solo in numero limitato.





La trasmissione delle serie CF e XF105 è stata ulteriormente migliorata. Gli altri miglioramenti apportati all'interno del motore garantiscono un consumo di carburante ulteriormente ridotto; inoltre il cambio manuale a 12 velocità offre maggiore comfort ed efficienza nel cambio marce.

lasciare rapidamente la cabina in caso di emergenza, è sufficiente premere una volta il pulsante rosso per sbloccare immediatamente il blocco. Quando il DAF Night Lock è chiuso, è impossibile aprire la porta del veicolo, anche con un piede di porco.

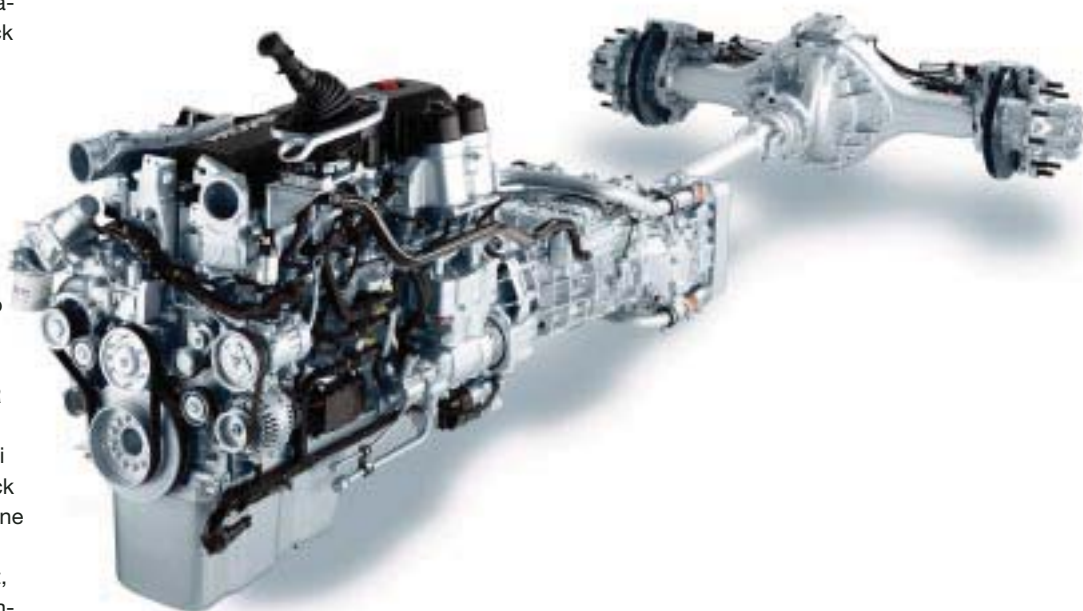
I servizi intorno al prodotto sono al centro della scena

Per sottolineare l'importanza che DAF e le proprie concessionarie (circa Circa 1000 concessionari di assistenza e vendita in Europa pongono l'ottimo livello di assistenza a supporto dei principali prodotti e servizi quali PACCAR Financial (ora presente anche in Polonia), PACCAR Parts e TRP a cui è stato riservato uno spazio di rilievo nello stand DAF, al pari di tutti gli altri servizi quali International Truck Service (ITS) di DAF, contratti di riparazione e manutenzione MultiSupport e il nuovo sistema DAF Connect. Con DAF Connect, DAF introduce un sistema gestionale completo per ottimizzare la manutenzione della flotta dei veicoli e l'efficienza delle officine delle società dotate di officina di riparazione interna.

I concessionari DAF applicano la formula "one stop shopping": tutti i servizi e l'assistenza vengono forniti attraverso un unico centro per consentire al cliente di concentrarsi sul core business.

PacLease

Con l'acquisizione di TCH, nel 2007 PacLease è entrata nel mercato dei leasing tedesco. PacLease, come DAF una società PACCAR, si distingue per l'ampia e variegata gamma di veicoli, le opportunità di leasing "personalizzati" per il breve e lungo termine e le tariffe competitive. PacLease è presente in 12 sedi in Germania e dispone di una flotta di quasi 4.000 veicoli. Nel corso della fiera IAA 2008, è possibile trovare PacLease presso lo stand F31 nell'"area esterna". PacLease esporrà, fra le altre, una serie di veicoli nuovi della propria flotta compresi i veicoli non articolati CF ed XF105 dotati di sistema di carico container e una motrice XF105 6x4. PacLease vuole così dimostrare la capacità di fornire veicoli personalizzati adatti a qualsiasi applicazione.



È in corso il collaudo sul campo del veicolo ibrido LF

Il cosiddetto 'collaudo sul campo' del veicolo industriale ibrido LF è l'ultima fase del processo di sviluppo, iniziato nel gennaio 2008. Tale verifica ha coinvolto numerosi veicoli industriali testati dai clienti in Gran Bretagna e nel continente.

I veicoli industriali utilizzano un impianto ibrido diesel/elettrico parallelo. Sono provvisti di un motore diesel, un motore elettrico o dalla combinazione dei due. I veicoli sono dotati di motore diesel PACCAR FR (EEV) da 4,5 litri con una potenza massima di 118 kW/160 CV collegato al cambio computerizzato a sei marce Eaton (Autoshift). Tra la frizione e il cambio è stato montato un motorino elettrico in grado di azionare la trasmissione e fungere anche da generatore. L'energia sprigionata durante la frenata viene immagazzinata nelle batterie agli ioni di litio così da poter essere riutilizzata durante l'accelerazione. La tecnologia ibrida DAF è in grado, in base all'utilizzo specifico, di ottenere una significativa riduzione del consumo di carburante e delle emissioni nelle applicazioni di distribuzione. DAF prevede l'avvio della produzione dei veicoli industriali ibridi LF nel 2009.



Servizi finanziari vantaggiosi, studiati in modo specifico per il settore dei trasporti:

PACCAR Financial entra nel mercato polacco



PACCAR Financial, una delle maggiori società finanziarie presenti sul mercato dei trasporti, offrirà i suoi vantaggiosi servizi finanziari anche in Polonia a partire da settembre 2008. PACCAR Financial è rappresentata in Polonia dalla rete di concessionarie autorizzate DAF.

PACCAR Financial fa parte di PACCAR Inc., uno dei produttori di veicoli industriali di maggior successo nel mondo. PACCAR ha iniziato la propria attività di fornitore di servizi finanziari negli anni '60. Il portafoglio mondiale della società comprende oltre 169.000 veicoli industriali e rimorchi che

rappresentano un valore patrimoniale superiore a 11,1 miliardi di dollari.

Attività in Europa

PACCAR Financial ha iniziato la propria attività in Europa nel 2001 e oggi dispone di più di 42.000 veicoli e rimorchi nel proprio

portafoglio europeo che è cresciuto di circa il 20% nell'ultimo anno e mezzo. In Europa, PACCAR Financial opera nel settore dei finanziamenti al dettaglio nel Regno Unito, nei Paesi Bassi, in Belgio, Germania, Francia, Spagna, Italia e, a partire da settembre, anche in Polonia. Come avviene negli altri mercati europei, PACCAR Financial Polska opera attraverso le concessionarie DAF. In questo modo possono essere organizzate contemporaneamente in Polonia 13 sedi preposte a finanziamenti e assicurazioni nonché a ordini di veicoli e 'one stop shopping'.

PACCAR Financial, la cui sede principale si trova vicino a Varsavia, offre ai propri clienti una vasta scelta di servizi, studiati in modo specifico ed esclusivo per il settore dei trasporti. Oltre a varie forme di leasing, con o senza garanzia del valore residuo, i prodotti offerti ai clienti includono servizi relativi a tasse di circolazione e contratti di riparazione e manutenzione.

In tutti i Paesi in cui PACCAR Financial è rappresentata, il personale è pienamente competente per ciò che concerne le leggi e le normative nazionali. Le decisioni vengono prese a livello locale, pertanto ogni cliente riceve l'attenzione che merita e può contare su soluzioni personalizzate. In effetti, PACCAR Financial fornisce i migliori servizi sul mercato. Un approccio competente del personale locale combinato con i vantaggi di una rete globale. Ove possibile vengono offerte soluzioni pan-europee supportate dal rating AA di PACCAR, pertanto gli operatori beneficiano di un partner finanziario di primo livello.



L'aumento dei carichi sull'assale anteriore impone la scelta dello pneumatico giusto:

Servono maggiori capacità di carico

Nel corso degli anni, i carichi sugli assali anteriori degli autocarri sono aumentati progressivamente, una tendenza che sembra non doversi arrestare. Le cabine degli autocarri diventano più pesanti a seguito della maggiore attenzione rivolta al miglioramento del comfort del conducente e delle condizioni di lavoro, che hanno portato all'aggiunta di attrezzatura e accessori rispetto alle generazioni precedenti. Relativamente all'aumento dei carichi che gravano sugli assali anteriori, più importante ancora, è stato l'aumento del peso delle nuove generazioni di motori e degli impianti indispensabili per soddisfare gli standard sempre più rigorosi in materia di emissioni. I produttori di pneumatici stanno cercando una soluzione in tal senso.



Tali aumenti dei carichi sull'assale anteriore impongono la scelta di pneumatici con capacità di carico maggiore. Mike Beckers, Account Manager per PACCAR Europe presso Goodyear Dunlop Europe, spiega il perché Goodyear non è favorevole all'aumento della capacità di carico sulle misure di pneumatico esistenti: "Prima di tutto, tale aumento implicherebbe una maggiore pressione di gonfiatura, che rende lo pneumatico più rigido riducendo il comfort di guida. Aumenta la pressione dell'impronta dello pneumatico sulla strada, causando il peggioramento della prestazione del pneumatico in termini di consumo di carburante e di usura. Una maggiore pressione dell'impronta del pneumatico può inoltre arrecare ancor più danni al fondo stradale, la cui integrità è fonte di sempre maggiore attenzione da parte dell'Europa. Una legislazione in paesi come l'Italia e i Paesi Bassi è già stata sviluppata e mira ad impedire il danneggiamento stradale".

Minore carburante

Gli pneumatici più larghi non fanno aumentare il consumo di carburante?

"Esattamente il contrario", afferma Beckers. "I nostri pneumatici AirMax 355/50R22.5 e 375/50R22.5 hanno una resistenza al rotolamento inferiore del 5-6% rispetto alle misure degli pneumatici ai quali si sostituiscono (295/60R22.5 e 315/60R22.5 rispettivamente), proprio grazie alla minore pressione esercitata sulla strada. Inoltre, i pneumatici Airmax consentono un chilometraggio maggiore per la maggiore quantità di gomma presente sul battistrada. Le misurazioni effettuate sulle flotte di varie dimensioni hanno dimostrato che gli pneumatici AirMax possono aumentare il chilometraggio di oltre il 20%. Pertanto, il concetto di AirMax non solo fa risparmiare, ma contribuisce anche a mantenere pulito l'ambiente".

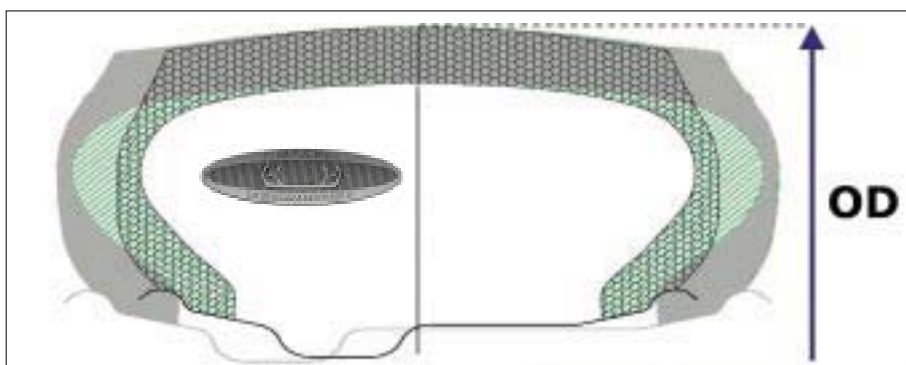
Disponibilità

"Sia la misura 355/50R22.5 e 375/50R22.5 sono già disponibili e approvate da DAF", ricorda Beckers. "Altre misure sono ancora in fase di sviluppo, poiché vogliamo essere certi di soddisfare le necessità degli utenti finali in termini di efficienza, sicurezza e ambiente".

Per varie ragioni nel corso degli anni, il carico sull'assale anteriore degli autocarri è aumentato progressivamente: una tendenza questa che sembra continuare.



Mike Beckers, Account Manager di Goodyear Dunlop Europe: "Una maggiore capacità di carico ottenuta dall'adozione di pneumatici più larghi non compromette in alcun modo il comfort di guida e l'usura del manto stradale".



Conservando la stessa altezza del pneumatico (OD: diametro esterno), è possibile ottenere una capacità di carico maggiore utilizzando un pneumatico più largo anziché uno più stretto, eliminando la necessità di aumentare la pressione dello pneumatico.

I trasportatori elogiano la qualità degli autocarri e dei servizi:

”DAF una scelta per sempre”

DAF è uno dei produttori di autocarri di maggiore successo in Europa. Un numero sempre maggiore di trasportatori scelgono DAF, non solo per la qualità della moderna gamma di prodotti, ma anche per i servizi che stanno dietro al prodotto. Una serie di clienti importanti danno voce alle loro opinioni.



G. Bauer: ”ITS è leader di mercato”

L'azienda di trasporti G. Bauer ha sede in Austria, a sud di Vienna. Fondata nel 1942, l'azienda a conduzione familiare è oggi gestita dalla terza generazione, Gerhard Bauer, insieme a sua moglie. L'azienda è specializzata nel trasporto di sostanze pericolose. Dei 15 veicoli che compongono la sua flotta, 13 sono DAF. ”La nostra scelta di DAF si fonda sempre sull'eccellente affidabilità e per l'efficienza dei consumi dei veicoli. Inoltre, DAF è anche il modello preferito dai nostri autisti”, afferma Gerhard Bauer. ”Un altro punto a suo favore è il supporto ITS, perché in tema di assistenza stradale, DAF non ha paragoni”.

Besico Trans: ”Servizio impeccabile”

L'azienda ceca Besico Trans si occupa di trasporto generico e del trasporto di auto e autocarri. L'azienda dispone di una flotta composta di quasi sessanta combinazioni, di cui più di un terzo sono mezzi destinati al trasporto di auto e di autocarri. Il primo DAF è stato acquistato di recente per il trasporto di auto. ”Ci siamo trovati molto bene con DAF”, afferma Karel Pařízek, Direttore vendite. ”I costi operativi sono ridotti, i mezzi sono affidabili, subiscono un deprezzamento ridotto e il servizio offerto dalla ditta concessionaria ”DAF Praha” per noi è particolarmente interessante”.



Schotpoort Transport: ”Grazie al rapporto qualità/prezzo sono riusciti a fare breccia”

Il gruppo Schotpoort Transport dispone di 120 veicoli di cui circa la metà sono DAF. Presso lo Schotpoort Traffic Centre a Eerbeek (distribuzione), tre veicoli DAF LF55/280 sono impiegati nella consegna, tra le altre cose, della carta. Veicoli da 18 tonnellate che si manovrano con la stessa semplicità di un'auto compatta cui si aggiunge l'enorme capacità di carico. ”Abbiamo volutamente scelto DAF perché siamo convinti che questo marchio offra il migliore rapporto qualità/prezzo”, riferisce il Responsabile flotta Sandro Schippers. ”Inoltre gli ottimi rapporti con Cosmo Trucks Apeldoorn hanno incoraggiato la nostra scelta. Grazie ai contratti di manutenzione, difficilmente dobbiamo ricorrere all'ITS”!

Björn Schade: ”DAF una scelta per sempre”

”La nostra flotta ha preso in consegna il primo DAF, un 95, nel 1991, all'epoca della riunificazione della Germania”, racconta Björn Schade di Schade Logistic GmbH di Jessen, Germania. ”Nel 2008 la nostra flotta si affida a non meno di 190 motrici presenti nella nostra sede di Sachsen-Anhalt, nonché in Polonia e in Romania, composta interamente da DAF. In Germania la maggior parte dei mezzi non ha più di due anni ed è impiegata per il trasporto di vetro, materiali da costruzione e carta. Soddisfano appieno le nostre esigenze e non abbiamo mai avuto motivo per passare ad altre marche. Affidabilità, efficienza dei consumi, intervalli di manutenzione, costi di manutenzione: è tutto come deve essere”.





Autobar: "Comfort di alto livello"

Nonostante Autobar Belgium guidi gli automezzi DAF da soli due anni, al momento utilizzano già nove LF. Gli autocarri, tutti LF55 da 12 tonnellate, sono impiegati nella distribuzione di caffè, zucchero e biscotti per le aziende di catering e di altro tipo. "Abbiamo specificamente scelto l'LF proprio per il suo ottimo rapporto qualità/prezzo", afferma Andy Smeyers di Autobar. "Un'altra importantissima ragione di acquisto è il comfort della cabina. I nostri clienti sono sparsi in tutto il Belgio e il Lussemburgo e ogni giorno i nostri autisti devono percorrere parecchi chilometri e quindi un maggiore comfort è molto apprezzato. I rapporti con Garage Aerts sono ottimi. Sono molto affidabili e l'officina è molto flessibile, adeguando gli interventi di manutenzione in base alle nostre esigenze".

CM Downton: "Ricambi sempre disponibili"

CM Downton, operante con 300 motrici e 520 rimorchi, si rifornisce teoricamente di tutti i pezzi di ricambio tramite il concessionario DAF locale, Watts di Gloucester, il quale ha incaricato una persona di dedicarsi esclusivamente alle parti di ricambio per CM Downton. Il responsabile della flotta di Downton confessa: "Ci siamo gradualmente orientati verso DAF per l'acquisto della maggior parte della nostra flotta, rivolgendoci al concessionario locale per la gestione dei ricambi dell'intera flotta attraverso il programma delle parti di ricambio di tutte le marche DAF, TRP. I vantaggi sono stati la diminuzione del peso amministrativo e gli sconti sui volumi. "Servendoci di un unico fornitore, a noi resta soltanto di controllare e contabilizzare un'unica fattura e quindi un'unica semplice traccia di revisione e di garanzia. Oltre alla semplificazione dal punto di vista amministrativo, le parti di ricambio sono sempre qui e possiamo accedervi in ogni momento, 24 ore su 24".



K&V Ltd.: "La scelta migliore"

Nel 1991, l'azienda ungherese K&V Ltd. ha acquistato il suo primo DAF. Ancora oggi è rimasta saldamente fedele al marchio. Oggi dispone di una flotta di 75 motrici DAF, di cui 30 soddisfano gli standard Euro 5. "All'epoca abbiamo deciso per DAF perché concedeva l'offerta finanziaria più vantaggiosa", ricorda József Varga. "DAF sembrava la scelta migliore sulla base dei costi di esercizio, così come lo è tutt'ora. Naturalmente altre marche hanno cercato di infilare un piede nella porta, ma nessuno riesce a battere DAF per prezzo e qualità".

Foto: József Varga, proprietario e Amministratore delegato di K&V e a sinistra suo figlio Viktor Varga.

Bad Dürrheimer Mineralbrunnen GmbH: "Comfort di guida ottimale"

Il produttore tedesco di acque minerali, Bad Dürrheimer Mineralbrunnen GmbH, ha acquistato di recente cinque motrici XF105.460 6x2. Gli autocarri sono dotati di cabine Space Cab e di accessori, fra gli altri, come cambio AS-Tronic, sedili Luxury, aria condizionata, frigorifero e riscaldamento notturno. "Pretendiamo molto dai nostri autisti, che di fatto ci rappresentano sulla strada", riferisce il direttore Ulrich Lössl. "Quindi dobbiamo dare loro quanto di meglio possiamo offrire". Inoltre, in materia di sicurezza, i modelli XF105 sono completamente all'avanguardia: dispongono di airbag, videocamere per la visione posteriore e il dispositivo di avvertimento di abbandono della corsia. Gli autocarri sono inoltre dotati del sistema telematico DAF con navigatore integrato.



Altuna: "PACCAR Financial è uno specialista"

Transportes Manuel Altuna SL è gestita dai fratelli José Manuel, Txuma e Juan María. L'azienda attualmente dispone di 32 combinazioni ed è nel settore dei trasporti dei prodotti surgelati. Le destinazioni principali servite dalle sedi di Imarcoáin, Navarra, sono Francia, Belgio e Italia. José Manuel Altuna: "30 dei miei 32 autocarri sono DAF. Preferisco lasciare le questioni sui leasing a uno specialista del settore dei trasporti, come PACCAR Financial. L'investimento di capitale imporrebbe un carico troppo gravoso per le mie risorse finanziarie e in questo modo il mio credito in banca non viene limitato e posso dirottare quei fondi verso altri investimenti".



José Luís Iglesias: "L'XF105: una meraviglia!"

José Luís Iglesias, trasportatore indipendente dell'Estremadura, Spagna, ha studiato economia all'università prima di decidersi di tornare al gruppo di famiglia e mettersi al volante del suo imponente DAF XF105.510 Super Space Cab. L'azienda vanta un lungo passato di guida dei DAF. "Mio padre ha preso in consegna il suo primo DAF Space Cab 3600 nel 1988. Quando decise di insegnarmi a guidare gli autocarri, non ho esitato un momento. Questo XF105 è una meraviglia: nonostante le specifiche dell'attrezzatura particolarmente sofisticate, i costi di gestione sono molto contenuti. Grazie alla straordinaria coppia del motore, il consumo di carburante è di soli 33,5 litri per 100 km, che è un risultato particolarmente buono se si considera la conformazione montagnosa dell'area che percorro".



Regesta: "Affidabilità alta, costi bassi"

L'azienda polacca Regesta è nel settore dei trasporti dei materiali per l'edilizia e dei ricambi automobilistici, fra le altre cose. Inoltre, l'azienda vende carburante e si occupa dei servizi logistici. Regesta dispone di 140 combinazioni, tra cui 90 DAF. "DAF è il partner ideale", afferma Rafał Kwiecień, Vice Presidente. "L'XF105 e i suoi predecessori sono straordinariamente affidabili, robusti ed economici. Solo con queste caratteristiche riesci ad essere puntuale nelle consegne e offrire prezzi competitivi. Anche gli aspetti ecologici svolgono un ruolo importante nella scelta di DAF: sono già disponibili gli autocarri con gli standard Euro 5 e grazie al servizio del nostro concessionario Wanicki, la notte facciamo sonni tranquilli".



A. Jansen BV: "La lunga storia di DAF"



A. Jansen BV di Son comprende numerose divisioni, per cui il trasporto di materiale rientra nella competenza di Jansen Transport & Hire BV e di Brekelmans Transport BV. Gli autocarri gialli sono impegnati nella movimentazione della terra, nel cemento, nel riciclaggio del materiale da costruzione e dei rifiuti. Brekelmans è un'azienda di trasporti internazionale. "Dei nostri 200 autocarri, il 95 per cento sono DAF", riferisce Jan Busser (Direttore di riciclaggio, trasporto e noleggio), non nascondendo una punta di orgoglio e a ragione, poiché Jansen opera con DAF da 30 anni. "Abbiamo una lunga storia e ottime relazioni con la fabbrica, ma la ragione principale è la qualità. Effettuiamo la manutenzione per nostro conto e i nostri DAF rimangono in officina per le riparazioni per un periodo incredibilmente inferiore rispetto alle altre marche di cui disponiamo. Questo la dice lunga".





Motrici Kenworth T370 per il trasporto di frutta pregiata

Quotidianamente, per molti mesi l'anno, gli autoveicoli della società Wawona Packing movimentano quasi un milione di dollari di valore di frutta fresca dai campi dell'azienda situati a San Joaquin Valley all'impianto di confezionamento. "Movimentiamo merce delicata e pregiata su campi e strade di campagna dissestate", ci confida Ken Peters, Direttore dei trasporti e Supervisore capo in loco per Wawona Packing di Cutler, California. "A noi servono autocarri in grado di offrire potenza e capacità per trasportare carichi pesanti, senza rinunciare ad una guida agevole che non danneggi la frutta durante il tragitto verso l'impianto di confezionamento. Kenworth T370 si adatta perfettamente a questo tipo di necessità".

Wawona, un'azienda agricola a conduzione familiare attiva dal 1948, confeziona annualmente circa 3 milioni di confezioni di frutta. Secondo Brent Smittcamp, comproprietario e Presidente di Wawona Packing, la sua azienda agricola di famiglia riesce dove gli altri hanno fallito, grazie all'integrazione verticale, ossia coltiva la frutta, la confeziona nelle scatole e la distribuisce ai centri di distribuzione e ai negozi alimentari completamente da sola.

Wawona Packing attualmente dispone di tre motrici Kenworth T370 Class 7. I nuovi veicoli sono dotati di assali doppi, cambio manuale a 10 marce e motore PACCAR PX-8 della potenza di 330 CV. "Utilizziamo i nostri autocarri solo per sei o sette mesi l'anno", precisa Peters. "La motrice Kenworth T370 con motore PACCAR PX-8 è affidabile e resistente e dispone della potenza e della coppia necessaria per poter svolgere la nostra attività.

Peterbilt precursore nelle tecnologie verdi

Peterbilt è schierato in prima linea nello sviluppo delle tecnologie verdi che sostengono l'ambiente e offrono risparmi di carburante maggiori, riducendo le emissioni. Ottimi esempi, tra gli altri, sono i veicoli industriali ibridi medi che ad agosto entreranno pienamente in produzione e che di recente hanno sostenuto prove dai risultati positivi del gruppo ausiliario di potenza con cella a combustibile ad ossidi solidi (SOFC) Delphi montata su un Peterbilt modello 386.

Peterbilt è un precursore nella messa sul mercato di una gamma di veicoli industriali ibridi destinati alla distribuzione. Oltre alla significativa riduzione del consumo di carburante e delle emissioni nel contesto urbano, il modello 335 Hybrid Electric riesce a ottenere una riduzione fino all'80 per cento del regime minimo del motore tramite il funzionamento elettrico della Presa di forza (PTO) utilizzando le batterie agli ioni di litio a bordo.

Il modello Peterbilt 386 è stato scelto come banco di prova per le celle SOFC proprio per la sua caratteristica aerodinamica e le prestazioni a consumi ridotti. La cella SOFC ha alimentato l'impianto elettrico e di condizionamento dei veicoli industriali e mantenuto le batterie del mezzo, quando il motore diesel era spento. L'impianto ha dimostrato di avere il potenziale per fissare i nuovi parametri di riferimento per la prestazione e la semplificazione delle operazioni, senza compromettere l'ambiente.

Promozioni nei quadri aziendali

Il Consiglio di Amministrazione di PACCAR ha eletto **Tom Plimpton** alla carica di Vice Presidente, a partire dal 1° settembre 2008. Tom lavora con PACCAR da 31 anni ed è presidente dal 2003.

Il Consiglio di Amministrazione di PACCAR ha eletto **Jim Cardillo** alla carica di Presidente, a partire dal 1° settembre 2008. Jim è entrato a far parte della società nel 1990 e ha ricoperto ruoli di alta dirigenza in Peterbilt, DAF e nei centri tecnici di PACCAR.

Mike Tembreull lascerà per pensionamento la carica di Vice Presidente e Direttore di PACCAR a partire da gennaio 2009. Mike ha contribuito in modo eccellente per oltre 38 anni al successo di PACCAR.

Il consiglio di amministrazione PACCAR ha eletto **Sobic** in qualità di vicepresidente esecutivo a partire dal 1° ottobre 2008. Dan lavora in PACCAR da 18 anni ed è vicepresidente senior dal 2007.

Il consiglio di amministrazione PACCAR ha eletto **Bob Christensen** in qualità di vicepresidente senior a partire dal 1° ottobre 2008. Bob è entrato in azienda nel 1983 e ha rivestito ruoli di alta dirigenza in Kenworth e PACCAR Parts.

Nuovo centro di distribuzione PACCAR Parts in Ungheria

Il più moderno del sett



La redditività di un veicolo dipende dalla sua semplicità d'uso. La disponibilità dei ricambi per la manutenzione e riparazione riveste un ruolo essenziale a questo scopo. Dai suoi centri di distribuzione ultramoderni ad Eindhoven, Madrid e Leyland, PACCAR Parts Europe effettua ogni anno circa 400.000 spedizioni in tutta Europa e anche oltre. Quest'estate, in Ungheria, si è aperto un nuovo centro di distribuzione PACCAR Parts d'avanguardia, nei pressi di Budapest, si tratta del centro di distribuzione più moderno del settore.

Lo scorso settembre, sono stati avviati i lavori di costruzione, e adesso a distanza di un anno, il centro è operativo. Il nuovo centro di distribuzione PACCAR Parts in Ungheria svolge un ruolo essenziale nell'ulteriore crescita del successo di DAF in Europa centrale e dell'Est (vedere anche il riquadro) Il centro di distribuzione si trova in una posizione strategica e garantisce disponibilità di ricambi e assistenza eccellenti, non ultimo per la disponibilità di oltre 15.000 ricambi diversi.

Tecnologia di livello mondiale

Il centro di distribuzione nei pressi di Budapest si estende su un'area di 24.000 metri quadrati. Nel centro di distribuzione, tutto è incentrato sulla velocità

e, soprattutto, sulla qualità. Perché vi è un unico obiettivo: assicurare che i ricambi giusti siano nel posto giusto al momento giusto. In linea di principio, gli articoli ordinati oggi giungono a destinazione il giorno seguente. Gli ordini urgenti vengono consegnati ancora prima. Per garantire qualità e standard eccellenti, si utilizzano tecnologie di livello mondiale, come ad esempio i sistemi logistici più avanzati, trasportatori automatici, legatrici automatiche per pallet, terminali informatici a radiofrequenza e raccolta ordini con comando vocale.

Efficienza

Accanto alla qualità, l'efficienza svolge ovviamente un ruolo essenziale nel centro

di distribuzione ricambi. Alla base di tutto vi è un flusso di merci efficiente: i ricambi arrivano da una delle cinque banchine 'merci in entrata' e lasciano l'edificio da un altro lato attraverso una delle otto banchine 'merci in uscita'. I 400 ricambi ordinati più di frequente (che costituiscono circa il 25% degli ordini) sono immagazzinati in una 'corsia di raccolta veloce'. Questo assicura che le merci più soggette a spostamento si trovino più vicine al reparto di spedizione. In passato si era soliti immagazzinare tutti i ricambi di una stessa categoria, come i componenti del motore, in un'unica ubicazione. Adesso sono invece distribuite in tutto il centro e la posizione viene quindi determinata dalla frequenza d'ordine. In totale, il centro di distribuzione ha più di 38.000 posizioni di immagazzinamento.

Rispetto per l'ambiente

PACCAR continua ad occupare una posizione di primo piano nel campo dell'ambiente, grazie alla tecnologia applicata a Budapest che riduce ulteriormente le emissioni di CO₂. Si utilizzano trasporti interni elettrici, materiali di imballaggio riciclati e un sistema di illuminazione e gestione ambientale molto efficiente e a comando digitale. Ad esempio, il sistema di gestione ambientale del centro di distribuzione non fa uso di impianti di climatizza-

Per garantire qualità e velocità eccellenti, si utilizzano tecnologie di livello mondiale, come ad esempio i sistemi logistici più avanzati, trasportatori automatici, legatrici automatiche per pallet, terminali informatici a radiofrequenza e raccolta ordini con comando vocale.



zione a consumo energetico, ma piuttosto utilizza un sistema di ventilazione naturale completamente automatico: nei momenti più freschi della giornata, l'aria calda viene prelevata dal tetto e l'aria fresca viene immessa attraverso la parte laterale dell'edificio.

Il centro di distribuzione PACCAR Parts in Ungheria è leader per quanto riguarda qualità, efficienza e considerazione dell'ambiente, e rappresenta il passo successivo verso l'ulteriore aumento del livello di assistenza clienti.

Il nuovo centro di distribuzione ricambi riveste un ruolo decisivo per il successo di DAF in Europa centrale e dell'Est. Nei mercati in rapida crescita del dodicesimo stato membro più giovane della Comunità Europea, la presenza di DAF è in espansione e ancora di più lo è la rete di concessionarie. Si prevede una crescita del mercato di veicoli in Europa centrale e orientale di 100.000 unità nei prossimi cinque anni. DAF è del tutto preparato a questi sviluppi, grazie anche ad investimenti quali il nuovo centro di distribuzione ricambi nei pressi di Budapest.

Centri di distribuzione PACCAR

La distribuzione di ricambi è una delle competenze fondamentali di PACCAR, e quindi di DAF. Ed è logico: il cliente vuole la disponibilità massima dai propri veicoli. La manutenzione deve essere pianificata con la massima efficienza e i guasti riparati il prima possibile. La disponibilità ottimale dei ricambi, unita a tempi di consegna rapidi, svolge un ruolo essenziale a questo scopo.

Il rifornimento di ricambi ai concessionari DAF in Europa avviene dai nostri centri di distribuzione PACCAR Parts ultramoderni. Il più grande si trova nella sede DAF di Eindhoven ed occupa un'area di 46.500 metri quadri. Inoltre, in Europa ci sono centri di distribuzione PACCAR Parts a Leyland (GB), Madrid e Budapest. Ogni anno questi centri gestiscono circa 400.000 spedizioni. PACCAR Parts Europe ha raggiunto un'affidabilità di consegna del 98%, risultato di livello mondiale nel settore della distribuzione.

In tutto il mondo

PACCAR Parts possiede in totale 13 centri di distribuzione ricambi in posizioni strategiche in tutto il mondo, per la fornitura quotidiana di ricambi ad un numero crescente di concessionarie e clienti PACCAR. PACCAR Parts ha più che triplicato il proprio giro d'affari dal 1996, realizzando nel 2007 un fatturato di \$ 2,3 miliardi.

“Il servizio è il fattore decisivo”



I fratelli Fernando Manuel e Luís Torres (entrambi laureati in gestione aziendale) hanno ricevuto il "Bizz Award" 2007 per la leadership ispiratrice dell'azienda.

specializzazioni è la distribuzione dei prodotti farmaceutici”.

Concorrenza spietata

Proprio come accade negli altri paesi, le aziende di trasporto in Portogallo operano in un mercato estremamente concorrenziale, affrontando costi in continuo aumento. Qual è il segreto del successo di Torrestir? Luís Torres: “La qualità del servizio deve essere ineguagliabile. Questo è il fattore decisivo. Per questo motivo possiamo competere, da un lato, per i prezzi e dall’altro attirando i clienti più esigenti. Per poter avere successo nel settore della distribuzione e competere con le multinazionali, bisogna semplicemente essere migliore di loro”.

In Torrestir, l’impegno per ottenere una qualità ineguagliabile è organizzato in maniera tale che raramente avviene in molte altre aziende di questo settore: la flotta di 400 veicoli è interamente di proprietà dell’azienda e lavora solo con dipendenti che sono regolarmente registrati nei libri paga della società. “Questa struttura ci consente di tenere sotto controllo il livello della qualità in ogni fase del processo logistico”.

Il ruolo di DAF

Le più recenti aggiunte alla flotta di Torrestir sono 12 DAF XF105 e 35 LF45 220, autocarri da 12 tonnellate. I modelli LF di Torrestir sono impiegati nella distribuzione porta a porta. Fernando Manuel non risparmia di elogiare l’LF: “È un autocarro fantastico! I nostri veicoli per la distribuzione percorrono circa 5.000 chilometri ogni mese, sia in città e sia nelle zone industriali effettuando numerose consegne lungo il tragitto. Tuttavia, i nostri LF sono molto economici: consumano solo 20 litri di carburante per 100 km e considerato le attuali condizioni economiche questa caratteristica gioca un ruolo fondamentale. Inoltre, i nostri ottimi rapporti con il concessionario, Evicar, è stato un altro motivo che ci ha spinto all’acquisto”.

Il gruppo portoghese Torrestir è stato fondato nel 1962 dal nonno dei fratelli

Fernando Manuel e Luís Torres, quando iniziò l’attività con un solo autocarro.

Nel frattempo gli autocarri sono diventati 400 e l’azienda conta 750 dipendenti.

Oggi, il gruppo Torrestir, con sede a Braga, nel Portogallo settentrionale, riunisce nove aziende, che sono impegnate nel settore del trasporto nazionale, nei servizi logistici, nel noleggio, nei traslochi e nel trasporto internazionale, fra gli altri. L’attività principale è la distribuzione porta a porta, spiega Fernando Manuel Torres: “Siamo leader di

mercato in Portogallo nel settore della distribuzione delle merci. Disponiamo di centri di distribuzione presenti in tutto il paese, offrendo un servizio 24 ore su 24. La nostra base clienti è molto eterogenea e varia dai clienti privati, per i quali svolgiamo un servizio di consegne a domicilio, alle ditte farmaceutiche. Una delle nostre più importanti

Torrestir è leader di mercato del Portogallo nel settore della distribuzione delle merci. Il trasporto e la distribuzione dei prodotti farmaceutici è l’attività più importante della società.

www.checkyourmirror.com:

La legislazione richiama l'attenzione sugli specchietti retrovisori degli autocarri esistenti

Entro aprile 2009, nell'Unione europea tutti i veicoli commerciali con PTT superiore a 3,5 tonnellate devono essere dotati di specchietti retrovisori grandangolari e di accostamento con un campo visivo più ampio. Da anni, questo tipo di retrovisori erano già obbligatori sui nuovi veicoli, ma la legislazione impone, inoltre, che tutti i veicoli superiori a 3,5 tonnellate, immatricolati dopo il 1° gennaio 2000, devono essere dotati di tali specchietti retrovisori. Sul nuovo sito Internet, HYPERLINK "<http://www.checkyourmirror.com>" www.checkyourmirror.com, gli operatori del trasporto possono comprendere immediatamente e concretamente quali conseguenze produrrà la nuova regolamentazione sulla propria flotta.

A partire dal biennio 2006/2007, su tutti i nuovi veicoli industriali è obbligatorio montare i retrovisori principali, gli specchietti grandangolari e quelli di accostamento dotati di campo visivo molto ampio. Già da alcuni anni questi retrovisori sono montati di fabbrica. Dal 1° di aprile 2009, tuttavia, il retrovisore grandangolare e lo specchietto di accostamento con campo visivo più ampio saranno obbligatori anche sul lato passeggero di tutti i veicoli commerciali immatricolati dopo il 1° gennaio 2000, pertanto un considerevole numero di veicoli dovrà essere adattato per rispettare le nuove normative.

In previsione delle normative

Molti operatori del trasporto preferiscono non attendere l'entrata in vigore della nuova normativa per adattare la configurazione degli specchietti, ma si stanno già preparando per tempo. Uno dei motivi che spingono gli operatori del trasporto al nuovo adeguamento è la precisa volontà di non scendere a compromessi in tema di sicurezza e di essere certi di aderire alle caratteristiche legali entro i termini specificati. Dopo tutto, è comprensibile aspettarsi un aumento della domanda degli specchietti retrovisori nel periodo immediatamente precedente l'entrata in vigore della legislazione e i prevedibili ritardi nelle consegne, i quali potrebbero tradursi nel rischio di rendere il veicolo ufficialmente non idoneo alla libera circolazione.

Un pratico strumento

Nel nuovo sito Web HYPERLINK "<http://www.checkyourmirror.com>" www.checkyourmirror.com è a disposizione degli operatori del trasporto e degli autotrasportatori un pratico strumento con il quale conoscere gli adattamenti da apportare

alla configurazione degli specchietti retrovisori, in prospettiva della futura legislazione. In alcuni casi, sarà sufficiente sostituire gli specchietti, mentre in altri si dovranno installare nuovi specchietti retrovisori.

HYPERLINK

"<http://www.checkyourmirror.com>"

www.checkyourmirror.com indica, in sintesi, quali misure adottare su tutte le marche e sul tipo di veicolo. La speciale funzione di ricerca e la possibilità di scegliere fra dodici lingue diverse, consente a ciascun utente di verificare facilmente quali sono gli adattamenti necessari.



dal 1° aprile 2009, il retrovisore grandangolare e di accostamento dotati di campo visivo più ampio saranno obbligatori sul lato passeggero di tutti i veicoli industriali immatricolati dopo il 1° gennaio 2000.





MasterDuty e MasterLife: una durata mai raggiunta prima!

MasterLife e MasterDuty sono le lampade 24V più robuste e più durevoli per camion, pullman e mezzi pesanti.

Le lampade **MasterLife** durano più di qualsiasi altra lampada 24V sul mercato. Le lampade **MasterDuty** offrono la più grande resistenza alle vibrazioni (fino a 13,8 g*). **Con MasterDuty e MasterLife si aumenta la sicurezza e si risparmia!** www.philips.com/automotive

*forza di gravità.

PHILIPS
sense and simplicity



©2008 Koninklĳke Philips Electronics N.V./All rights reserved. Created by his frames 7/2008

Disponibile presso tutti i concessionari DAF

La disponibilità di AdBlue aumenta ulteriormente

L'urea ottenibile in 8.000 siti europei

Al fine di soddisfare gli standard sulle emissioni Euro 4 ed Euro 5, quasi tutti i produttori di autocarri europei hanno scelto il sistema SCR ("Selective Catalytic Reduction" ossia la riduzione catalitica selettiva), in cui l'AdBlue viene iniettato sui gas di scarico per ridurre l'emissione di ossidi di azoto. La domanda principale è, in che misura l'AdBlue è disponibile?

La produzione di AdBlue sta aumentando, la distribuzione è migliorata e anche il numero dei punti stradali dove fare rifornimento è in crescita. Un solo fornitore, GreenChem, dispone al momento di diciassette siti di produzione di AdBlue in Europa. Entro la fine di quest'anno questo numero salirà a venticinque. In base a quanto riportato sui siti Web www.AdBlue4you.com e [HYPERLINK "http://www.findadblue.com"](http://www.findadblue.com) www.findadblue.com la soluzione di urea nei paesi della Comunità europea oltre a Norvegia e Svizzera è attualmente disponibile presso circa 8.000 siti indipendenti.

L'ulteriore ampliamento della rete indipendente in Europa occidentale è una delle principali priorità per i produttori di AdBlue, perché molti trasportatori ora dispongono delle installazioni AdBlue presso le proprie sedi. Non dipendono da terzi e, cosa fondamentale, per loro è più economico.

Sistema di rifornimento a domicilio

Per i trasportatori che desiderano avere un distributore AdBlue personale, esistono varie possibilità. "La scelta dipende dalla dimensione del parco macchine", spiega Paul Jonkers, Responsabile vendite di GreenChem Benelux. "Per i trasportatori che hanno 2 o 3 autocarri, in genere la soluzione migliore è l'IBC (Intermediate Bulk Containers, il contenitore rosso) da 1.000 litri. Per le flotte composte da 5 o 6 autocarri, l'installazione professionale, ossia da 2.900 o 6.200 litri, potrebbe essere un'alternativa. Questa soluzione offre una maggiore praticità, benché i costi siano pressoché identici a quelli dell'IBC. Per questo motivo il nostro GreenStar Smart è quello che riscuote maggiore successo sul mercato".

Stazioni di rifornimento indipendenti

Dall'inizio di quest'anno GreenChem ha installato più di 200 nuove stazioni di rifornimento indipendenti in Europa Occidentale e

sta lavorando, così come accade nelle varie società petrolifere, sull'ulteriore espansione della rete. Anche nei paesi non aderenti alla Comunità europea, la rete di distribuzione si sta espandendo a ritmi sostenuti, ad esempio in Slovenia, Romania, Grecia e nei paesi della ex Jugoslavia.

Aumento dei prezzi

Il recente incremento del prezzo di AdBlue è un motivo di attenzione. Questo è il diretto risultato dell'aumento del prezzo dell'urea, che negli ultimi mesi è quasi raddoppiato. Piccola consolazione: rispetto all'aumento del prezzo del gasolio, questo aumento è leggero. "Infatti, la tecnologia SCR-AdBlue assume sempre maggiore interesse con l'aumentare del prezzo del gasolio", ci informa Jonkers. "Da numerosi test, si evince che la tecnologia EGR può far aumentare il consumo del gasolio, rispetto alla tecnologia SCR-AdBlue, per cui con l'utilizzo di questa tecnologia l'aumento del prezzo di AdBlue, benché deplorabile, assume relativamente un'importanza secondaria".



Paul Jonkers, Responsabile vendite van GreenChem Benelux: "Infatti, la tecnologia SCR-AdBlue sta assumendo sempre maggiore interesse proporzionalmente con l'aumentare del prezzo del gasolio".

Per le flotte composte di 5 o 6 veicoli, potrebbe essere interessante per i proprietari disporre di un proprio sistema di rifornimento di AdBlue da 2.900 o 6.200 litri. Questa soluzione offre una maggiore praticità, benché i costi siano pressoché gli stessi dell'IBC.



Budapest-Praga a soli 15 euro

OrangeWays: un nuovissimo



Andando su YouTube e digitando OrangeWays, il primo video selezionato è il video diario della durata di 4,45 minuti del viaggio da Budapest a Praga, con un ottimo sonoro realizzato da Roger Miller, il "Re della strada".

Forse è troppo prematuro fare una dichiarazione di regalità simile, ma in Ungheria lo straordinario allestimento dell'autobus di questa nuova stimolante azienda ha di certo colpito l'immaginario di professionisti e di giovani viaggiatori in cerca di buone occasioni.

È novembre 2007 quando OrangeWays Incorporated di Budapest lancia un nuovo concept per i servizi di autobus in Europa orientale sul modello delle linee aeree low-cost. Ha già dato prova di essere un'alternativa sempre più nota a questo tipo di voli.

OrangeWays ha iniziato con otto pullman VDL BOVA Magiq dotati di motori PACCAR MX (Euro 4) impiegati sulle tratte da Budapest verso destinazioni di varie città d'Europa. Il numero delle destinazioni internazionali è aumentato nella scorsa primavera e quindi ulteriori 12 Magiq aventi le stesse specifiche, ossia 14,8 metri di

lunghezza, 63 lussuosi sedili passeggeri in pelle dotati di un impianto audio personale a 4 canali, sono stati aggiunti a supporto delle ulteriori tratte servite per le destinazioni quali Amsterdam e Francoforte sul Meno.

Si stima che gli autobus percorreranno in media circa 160.000 chilometri all'anno.

Viaggiare comodamente, in economia e velocemente

Per aumentare il livello di comfort, su ogni autobus è presente il servizio di hostess di bordo che distribuisce bevande calde e fredde e ad ogni passeggero è offerta una

copia gratuita del giornale. Analogamente ai voli low-cost, è possibile riservare i posti online e ottenere forti sconti grazie alla prenotazione anticipata. Il viaggio di sola andata da Budapest a Praga, ad esempio, può costare solo 15 euro.

Ogni aspetto del servizio è concentrato sul viaggio che è economico ma anche piacevole, confortevole e il più rapido possibile. Infatti, sono stati conclusi accordi con i gestori dei pedaggi autostradali e con le autorità doganali per ridurre i tempi di attesa ai confini.

OrangeWays, che ha iniziato sulle tratte internazionali e che presto diventerà anche un concorrente nazionale per il gruppo delle aziende di autobus di Stato Volán, è frutto dell'ingegno di Ferenc Kedves, uno degli imprenditori leader dell'Ungheria.

"Ho investito in altri settori commerciali, ad esempio nei mangimi per animali domestici, negli eventi culturali, nei media, nel settore immobiliare e nella locazione ma in questo caso ho visto l'opportunità di una rete di autobus con base a Budapest", ha spiegato Kedves.

servizio in Ungheria



"Quello che abbiamo visto è stata una formidabile necessità di mercato di una rete di autobus a basso costo in grado di offrire eccellenti servizi di bordo".

"Naturalmente, il nome OrangeWays deriva dal colore arancione. Affinché sia ben visibile sulle strade e attragga l'attenzione dei passanti è necessario adottare colori vivaci. Ritengo che ovunque si trovino i nostri nuovi autobus VDL BOVA vengono notati dalla gente e anch'io mi riempio di orgoglio ogni volta che li vedo".

Nessun costo nascosto

"L'intenzione originale era di creare un servizio di buona qualità disponibile a basso costo e il paragone con l'aereo è giusto. Tuttavia, i nostri prezzi sono vantaggiosi ad ogni livello dei nostri servizi", continua Kedves.

"Ad esempio, serviamo gratuitamente bevande calde, bibite e panini a prezzi ragionevoli. Attualmente non esistono sovrapprezzi per il bagaglio e, cosa più importante, non esistono prezzi nascosti come invece avviene per le tasse aeroportuali, quando si viaggia in aereo".

"L'obiettivo iniziale intendeva avviare un centro di trasporto regionale a Budapest, da cui partire verso le città maggiormente

visitato del continente. Nella prima fase prevediamo di raggiungere tutte le principali città la cui distanza non sia superiore ad un giorno di viaggio da Budapest".

"Ci rivolgiamo a coloro che desiderano ricevere gli stessi servizi di prim'ordine dell'aereo ma che preferiscono viaggiare via terra a prezzi migliori. Ad esempio, gli uomini d'affari possono spostarsi in maniera più economica e veloce rispetto all'auto e al treno, pur continuando a lavorare durante il tragitto. Un altro segmento target sono i giovani che amano viaggiare molto, ma che non possono permettersi altri mezzi di trasporto".

Qualità del servizio

"Il punto di forza di OrangeWays è la qualità del servizio. Con la nuovissima flotta di autobus in Ungheria, e forse in tutta Europa orientale, offriamo un livello di lusso mai visto prima", commenta Kedves. "I nostri autobus offrono quasi tutti i servizi di bordo disponibili e selezioniamo i modelli migliori di VDL BOVA dotati di potenti ed economici motori PACCAR di DAF per un servizio veloce e a basso costo".

OrangeWays ha iniziato come società finanziariamente dinamica ed è impegnata

a migliorarsi ulteriormente in tutti gli aspetti dell'attività. Gli obiettivi di Kedves sono chiari: "Abbiamo iniziato con otto autobus VDL BOVA e ne abbiamo aggiunti altri 12 quest'anno. Il prossimo anno se ne aggiungeranno sicuramente degli altri; si punta sempre avanti. Se si smette per un momento, la concorrenza prende il sopravvento".

"Abbiamo intenzione di allargare l'attività aggiungendo sempre più destinazioni in Europa e all'interno dell'Ungheria, il che significa più autobus. Per quest'anno abbiamo precise aspettative per l'attività, riservando per i prossimi anni i piani più aggressivi. Intendiamo diventare la rete centrale di trasporto passeggeri della regione e per attuare questo piano è necessaria un'espansione veloce e affidabile. Per il momento il modello esiste e funziona e non manca molto all'inizio del vero sviluppo".

Ter Linden Transport consegna aerogeneratori "just in time" (appena in tempo) "Carico totale fino a oltre 150 tonnellate"

Per il trasporto delle parti che compongono il telaio dell'aerogeneratore, le pale e i generatori, dall'azienda di Doetinchem "partono" combinazioni della lunghezza di 49 metri e del peso complessivo appena superiore alle 150 tonnellate.



Ter Linden Transport a Doetinchem, nei Paesi Bassi, è un classico esempio di azienda che è cresciuta insieme ai suoi clienti, nel vero senso della parola. Quando uno dei clienti regolari ha avviato la produzione di aerogeneratori, a Ter Linden Transport è stato chiesto automaticamente di fornire il trasporto. Il trasporto di pale della lunghezza superiore ai 40 metri e di generatori del peso di 90 tonnellate in tutta Europa è diventata una routine quotidiana. Almeno così sembra.

Ma di routine, secondo il proprietario, Roland ter Linden, non si può mai parlare per nessuno dei trasporti settimanali, riferendosi al problema logistico che si presenta ad ogni viaggio, in particolare quando si deve trasportare un carico particolarmente lungo e pesante e superare uno o più confini. "Nello specifico del trasporto pesante, siamo ancora ben lontani dall'essere un'Europa" unica, afferma. "In Germania, i carichi eccezionali devono viaggiare di notte; mentre in Francia è consentito solo di giorno. In un paese la scorta della polizza è obbligatoria, mentre in un altro non lo è, senza dimenticare l'enorme divario delle altezze massime consentite e delle configurazioni dell'assale. Regolarmente capita che dobbiamo modificare la combinazione per soddisfare le normative del paese in cui

stiamo per entrare. Molto spesso significa che tale modifica ci costringe a mandare sul posto una combinazione senza carico, perché, ad esempio, la motrice potrebbe non essere regolare".

Il ritorno a pieno carico: una rarità

La maggior parte dei trasporti effettuati da Ter Linden hanno origine dalla Germania del nord, dell'est e dalla Danimarca, dove hanno sede alcuni dei maggiori produttori di aerogeneratori, spesso con destinazione in Francia. "Quello francese è il principale mercato degli aerogeneratori dell'Europa occidentale", ci informa Nico Koster, Amministratore delegato di Ter Linden. "Qui si trovano le più recenti aree destinate agli aerogeneratori, mentre nei Paesi Bassi e in Germania, ad esempio, si parla con

maggiore frequenza di un mercato della sostituzione".

La sostituzione degli aerogeneratori esistenti con dei nuovi, per Ter Linden, rappresenta una possibile soluzione al fatto che in questo settore dei trasporti raramente si riesce a combinare un carico per il viaggio di ritorno. "Non è così", risponde Ter Linden. "Lo smontaggio degli aerogeneratori esistenti in genere necessita di circa sei mesi, prima della consegna di quelli nuovi. È quindi un dato di fatto che in questo settore il trasporto di ritorno capita solo sporadicamente e non va dimenticato che un carico regolare non rappresenta una soluzione, poiché il peso a vuoto di una motrice a 4 assali insieme al rimorchio a 7 assali può raggiungere quasi 40 tonnellate, pertanto in molti paesi potremmo trasportare ufficialmente solo qualche centinaio di chili,

Il vento causa ritardi

Quando si trasportano le parti del telaio dell'aerogeneratore, le pale e i generatori, dall'azienda di Doetinchem "partono" combinazioni della lunghezza di 49 metri e del peso complessivo appena superiore alle 150 tonnellate. "Naturalmente, ci impegniamo a migliorare l'efficienza", continua Ter Linden. "In collaborazione con

tempo):

Testo: Rob van Tilburg

150 tonnellate”



Amministratore della società Nico Koster (a sinistra) e il proprietario Roland ter Linden: "Almeno dal punto di vista del trasporto pesante siamo ancora ben lontani da un'Europa" unica. (Foto Schwertransportmagazin)

il nostro fornitore di motrici, Nooteboom, abbiamo sviluppato una motrice dotata della parte media smontabile con cui possiamo caricare e scaricare indipendentemente i generatori, il cui peso si attesta attorno dalle 70 alle 90 tonnellate. In tal modo, giunti a destinazione, non dobbiamo più aspettare l'arrivo della gru in grado di sollevare dalle 160 alle 180 tonnellate, indispensabile per questo tipo di applicazione. Senza togliere al fatto che i ritardi registrati nei siti in cui sono eretti gli aerogeneratori si verificano con una certa frequenza. La causa principale: il vento. Non deve sorprendere, in quanto logicamente gli aerogeneratori vengono installati in aree in cui la presenza del vento è statisticamente maggiore. Al contempo, il vento spesso costituisce un problema quando si deve innalzare una struttura alta fino a 100 metri ed è anche la ragione principale, che interessa anche noi, delle modifiche necessarie da apportare all'ultimo momento, costringendo noi alla massima flessibilità possibile per poter consegnare i componenti dell'aerogeneratore letteralmente "appena in tempo".

Motrici a quattro assali

Il parco macchine di Ter Linden si compone di circa sessanta rimorchi e di quaranta

La maggior parte dei trasporti effettuati da Ter Linden hanno origine dalla Germania del nord, dell'est e dalla Danimarca, dove hanno sede alcuni dei maggiori produttori di aerogeneratori, e spesso la destinazione è la Francia.



510 cv, di più non servono

La flotta di Ter Linden si compone quasi interamente di autocarri DAF, di cui la maggior parte sono della serie XF. Ter Linden dispone di questo modello in numerose configurazioni di assali: 4x2, 6x2, 6x4 e 8x4. "Quelli più pesanti sono dotati di motore PACCAR MX da 12,9 litri con 510 cv", precisa Koster. "Forniscono una coppia così elevata che è pari a quella di altre marche di veicoli che arrivano a superare i 600 cv. Inoltre, le altre marche spesso fanno fatica a stare al passo dei DAF."

motrici, quasi tutti DAF. "Una scelta voluta", spiega Koster. "Prima di tutto perché siamo abbastanza sciovinisti e riteniamo che essendo un'azienda olandese dobbiamo scegliere prodotti olandesi, ma anche per mere ragioni commerciali, DAF infatti è per noi la soluzione migliore e, non ultimo, perché la fornitura delle parti in Europa è estremamente importante. Ogniquale volta si presenta un intoppo tecnico, è sempre bene avere una normale motrice 4x2 per trainare il rimorchio e questa pesante motrice FTM a quattro assali certamente non si trova dietro l'angolo. In altre parole: un guasto deve essere riparato in loco. Pur non considerando il fatto che i DAF funzionano senza creare il minimo problema, non esiste un altro produttore di autocarri in tutta Europa che dispone di un ottimo servizio ricambi come quello di DAF".

"Pur non considerando il fatto che i DAF funzionano senza creare il minimo problema, non esiste un altro produttore di autocarri in tutta Europa che dispone di un ottimo servizio ricambi come quello di DAF."

Dagli arachidi alle alghe

Biodiesel: una risposta con nuove domande

Il primo motore di Rudolf Diesel andava a olio di arachidi. Dopo un secolo, l'olio di semi di colza diventa un importante materia prima del diesel derivato da oli vegetali o biodiesel. I cento anni di dominazione del gasolio derivato da oli minerali stanno volgendo al termine, ormai oscurati dall'ascesa del biodiesel. Un fenomeno non privo di problemi, che interessano questioni spinose riguardanti le condizioni tecniche, economiche, ecologiche, sociali e politiche. Perché riempire il serbatoio con alimenti umani è una questione delicata. La soluzione esiste, ma la seconda generazione di biodiesel non sarà ancora disponibile in quantità sufficienti prima del 2015.

All'inizio del 2008 nel settore del biocarburante si diffuse il panico: gli scienziati hanno stimato che i raccolti necessari per riempire un serbatoio di bioetanolo (pari a 95 litri) equivaleva all'alimentazione di un anno di una persona. Invece di essere una soluzione, il biocarburante cominciava a rivelarsi un problema. Rincarare della tortilla, costo del latte maggiorato? La ragione è riconducibile, tra gli altri fattori, alla crescente domanda di biocarburante. Il mondo con i suoi 900 milioni di auto e di autocarri è pronto per i carburanti prodotti biologicamente?

Esplosivo

Le preoccupazioni relative agli effetti collaterali sono stati subito soffocati. Il prezzo del petrolio grezzo è esploso. La banca d'affari Goldman Sachs prevede che l'aumento del prezzo toccherà i 200 dollari al barile nel 2009, accompagnato da una carenza crescente, come scrive in una nota l'amministratore Shell, Jeroen van der Veer, all'inizio del 2008: "Shell prevede che dopo il 2015 le riserve di petrolio e gas facilmente estraibili non riusciranno a soddisfare la domanda".

Meno petrolio, più domanda

In tutto il mondo quotidianamente vengono estratti oltre 85 milioni di barili di petrolio, circa mille al secondo. Dal 2005 la produzione di petrolio si è stabilizzata mentre è cresciuta la domanda. L'Agenzia Internazionale per l'Energia (AIE) calcola che la produzione di petrolio raggiungerà il massimo nel 2030. Gli insider del settore petrolifero ritengono che il picco potrebbe essere raggiunto molto prima, già nel 2010; lo stesso anno a cui è giunta anche l'Università svedese di Uppsala. I geologi che scrivono sulla rivista New Scientist stimano che le riserve di petrolio siano inferiori dell'otto per cento rispetto alle stime effettuate. La domanda di petrolio e di gas aumenterà di circa il 40% entro il 2020 a causa della crescente domanda da parte della Cina e dell'India.

Inoltre, cresce la preoccupazione per le emissioni di CO₂ (biossido di carbonio). Il gas intrappola nell'atmosfera il calore proveniente dal sole. L'aumento delle temperature può portare ad uno squilibrio climatico. Il summit sul clima mondiale tenutosi a Bali alla fine del 2007 ha stimolato nuovi obiettivi europei mirati alla riduzione delle emissioni di CO₂. L'utilizzo dei biocarburanti, compreso il biodiesel, rappresenta uno dei pilastri fondamentali. Nel 2010, il 5,75% dei carburanti per il trasporto deve derivare da fonti rinnovabili e nel 2020 questa percentuale deve arrivare a dieci.

Il CO₂ rilasciato dalla combustione del diesel tradizionale proviene dagli idrocarburi risalenti a milioni di anni fa sommandosi a quello che le piante, durante la loro crescita, hanno precedentemente ricevuto dall'atmosfera. La vecchia anidride carbonica si è aggiunta all'atmosfera. Durante la combustione del biodiesel, anche il CO₂ viene rilasciato, ma la quantità sprigionata è pari alla quantità assorbita dalla biomassa trasformata nel corso della sua crescita. Ciò significa che, quando si guida un veicolo a biodiesel, non si aggiunge ulteriore CO₂ all'atmosfera. D'altro canto, la crescita e la trasformazione della biomassa è responsabile delle ulteriori emissioni di CO₂, pertanto non si ottiene una riduzione di CO₂ del cento per cento.

Olio di semi di colza

Attualmente, il biodiesel è principalmente prodotto da vegetali, grassi animali e grassi, ad esempio, dall'olio di semi di colza e dall'olio di soia. Tutti questi oli sono edibili: la trasformazione su larga scala ha effetti diretti sulla produzione alimentare mondiale. Questo biodiesel di prima generazione è abbastanza semplice da produrre grazie alla base oleosa della materia prima. L'utilizzo del biodiesel di prima generazione porta a un risparmio di CO₂ di circa il 30%,



attualmente, il biodiesel è principalmente prodotto da vegetali, grassi animali e grassi, ad esempio, dall'olio di semi di colza e dall'olio di soia. Questi oli sono entrambi edibili: la trasformazioni su larga scala produce effetti direttamente sulla produzione alimentare mondiale.

in base al metodo di produzione. L'utilizzo di biodiesel necessita di un sistema a iniezione da adattare al tipo di carburante, in particolare le guarnizioni e le parti in gomma. Per questo carburante, i produttori di motori utilizzano lo standard europeo (ISO EN14214) per le specifiche tecniche. Il particolato carbonioso rilasciato durante la combustione, benché in concentrazioni minori, si comporta in maniera diversa e ciò significa che saranno necessarie possibili modifiche all'impianto di trattamento degli scarichi. Gli svantaggi sono maggiori, ad esempio per l'aumento delle emissioni di ossidi d'azoto, che contribuiscono alla pioggia acida e all'effetto serra, riducendo lo strato dell'ozono.

Con il biodiesel di seconda generazione, la maggior parte di questi svantaggi vengono superati perché il materiale di base si compone di biomassa e di materiale di scarto non edibile, che interessa le parti molto dure delle piante, dal cippato alla paglia e all'erba che cresce al bordo della strada, ossia tutto ciò che cresce. In fase di produzione la struttura rigida viene spezzata in modo da sfruttare come materia prima l'intera pianta. La resa per ettaro utilizzabile è quindi più alta (da dieci a quindici volte il peso raccolto, rispetto all'olio di semi di colza) e a costi inferiori. La riduzione di CO₂ con questo biodiesel di seconda generazione può arrivare fino al novanta per cento.

Diesel derivato dalle alghe

Il biodiesel di prima generazione è già disponibile su larga scala ed è miscelato al normale gasolio. A partire dal 2010, il biodiesel di seconda generazione sarà prodotto commercialmente e disponibile su larga scala a partire dal 2015. Si prevede che intorno a quella data sarà disponibile il primo diesel derivato dalle alghe: un diesel prodotto da alghe a crescita rapidissima (con una crescita giornaliera del cento per-

cento) in grado di assorbire enormi quantità di CO₂.

L'obiettivo europeo del 5,75% di combustibili rinnovabili (2010) si avvicina alle nove milioni di tonnellate di biodiesel (più sei milioni di tonnellate di bioetanolo). La produzione delle circa 240 aziende in Europa sta crescendo rapidamente, arrivando ai 5,7 milioni di tonnellate nel 2007. La capacità produttiva nel 2008 è stata stimata sui sessanta milioni di tonnellate.

DAF e il biodiesel

Se il biodiesel è conforme allo standard ISO EN14214, è possibile miscelare senza alcun problema una quantità massima pari al cinque per cento al carburante tradizionale sugli attuali autocarri DAF. I motori PACCAR PR ed MX Euro 4 ed Euro 5 consentono anche l'utilizzo del solo biodiesel conforme agli standard ISO EN14214 a condizione che vengano sostituiti alcuni flessibili, dimezzando gli intervalli di manutenzione.

Confronto delle emissioni di CO₂ (dal pozzo alle ruote)

Biodiesel	79 g/km
Gasolio	206 g/km
Bioetanolo	136 g/km
GNC/gas naturale	181 g/km
GPL	214 g/km
Benzina	249 g/km

I motori PACCAR PR da 9,2 litri e PACCAR MX da 12,9 litri possono essere alimentati solo con biodiesel conforme agli standard ISO EN14214, a condizione, fra l'altro, che vengano sostituiti un certo numero di flessibili e che gli interventi di manutenzione siano dimezzati.

Lo volevi più semplice

STONERIDGE SE5000
UNA NUOVA GENERAZIONE
DI TACHIGRAFI DIGITALI



Il nuovo Tachigrafo Digitale Stoneridge effettua lo scarico dei dati ad alta velocità, semplici entrate manuali e le icone sul display sono più larghe.

Dacci la tua opinione. Noi consegniamo il prodotto.

Per maggiori informazioni sul nuovo Tachigrafo Digitale Stoneridge SE5000 consulta il sito www.stoneridgeelectronics.info/SE5000