

PACCAR WORLD

# DAF in action

Rivista di DAF Trucks N.V.

numero 2, 2005

**DAF XF105**  
*Il nuovo livello della qualità*



**DAF**

A PACCAR COMPANY



Sicurezza e convenienza –

Grazie alla tecnologia ZF



Il trasporto delle merci deve scorrere. Preferibilmente tra i 40 e gli 80 km/h. Ed è proprio qui che ZF-Intarder entra in gioco. Il freno d'esercizio e motore con il rallentatore idraulico secondario ZF-Intarder formano un sistema di frenatura perfetto.

Per saperne di più visitate la nostra homepage al sito [www.zf.com/intarder8040](http://www.zf.com/intarder8040)

“Il ZF-Intarder è un investimento che vale la pena fare. Convenienza? La riduzione delle spese di manutenzione e carburante e la durata più breve dei viaggi parlano da sole.”

Jan de Rooy, Direttore amministrativo

- 4 DAF fa notizia
- 6 Il modello XF105 stabilisce nuovi standard
- 11 "Comfort e utilizzo degli spazi ottimale"
- 12 Un investimento nell'efficienza
- 15 Altre novità DAF all'European Road Transport Show 2005 che si terrà presso il Centro congressi RAI
- 16 Il motore PACCAR MX è stato ampiamente testato nell'uso quotidiano
- 18 Veicoli industriali di livello mondiale da una fabbrica di livello mondiale
- 20 Service Rapido 2.0 Il passo successivo verso un servizio ottimale
- 22 Nuovi progetti migliorano le infrastrutture stradali in Europa
- 25 La disponibilità di AdBlue è in rapida crescita
- 26 DAF esplora l'altro lato del mondo
- 29 PACCAR World
- 30 I primi motori per veicoli industriali DAF

## Driven by quality

Nel primo trimestre del 2006 avrà inizio la produzione del modello XF105, nuovo prodotto di punta DAF per il trasporto internazionale. Un gioiello di veicolo per l'appaltatore e per il conducente. Un veicolo di cui noi, che facciamo parte di DAF, siamo estremamente orgogliosi. Perché stabilisce dei nuovi standard in termini di qualità, efficienza e prestazioni di trasporto, oltre che di design dell'abitacolo, di comfort, ergonomia e funzionalità di guida.

Siamo fieri di proporre sul mercato un veicolo nuovo così straordinario. Inoltre siamo orgogliosi di poter contare, nella nostra organizzazione, su molteplici individualità esperte e motivate con le quali abbiamo realizzato il modello XF105. Non parlo soltanto dei nostri colleghi degli uffici di progettazione o del Marketing prodotto, ma anche dei dipendenti dei numerosi servizi di assistenza, dei settori Acquisti e Produzione, dai tecnici di produzione, agli operai specializzati nelle linee di montaggio. Anche i fornitori hanno occupato un ruolo importante; molti di loro sono stati coinvolti nelle prime fasi, della progettazione del modello XF105.

Tuttavia, in DAF, la progettazione dei prodotti inizia, per tradizione, partendo dai nostri clienti. Essi ci forniscono preziose informazioni provenienti dall'esperienza quotidiana. Integrando con attenzione le loro idee e i loro desideri in un programma di requisiti, DAF è in grado di progettare di volta in volta, prodotti in grado di soddisfare perfettamente le esigenze del mercato. Il nuovo modello XF105 ne è la prova più recente. I nostri clienti occupano un ruolo importante anche nella fase di collaudo. Oltre ai lunghi programmi di collaudo presso i nostri centri prova che uniscono test su strada e su pista, i nostri programmi di sviluppo prevedono sempre un collaudo in condizioni reali di utilizzo da parte dei clienti per essere sicuri di fornire, fin dall'inizio, la massima qualità. Quindi, nel corso dell'anno scorso, il nuovo modello XF105 è stato collaudato ampiamente nella pratica quotidiana da circa trenta vettori in vari paesi europei.

Presentando un prodotto straordinario, quale il nuovo DAF XF105, il minimo che possiamo fare è esprimere i nostri ringraziamenti e la nostra gratitudine a tutte le persone che hanno contribuito a realizzarlo. I nostri dipendenti, i fornitori e i loro dipendenti e, infine, ma non meno importanti, tutti i clienti e i conducenti che hanno collaborato direttamente e indirettamente alla progettazione del modello DAF XF105. Soltanto con la passione, la fatica e la competenza di tutte queste persone possiamo tenere fede al nostro nuovo slogan: **driven by quality**.



Aad Goudriaan  
Presidente  
DAF Trucks N.V.



### Colofone

DAF in Action è una pubblicazione di DAF Trucks N.V.  
Redazione: Reparto Corporate Communications  
C.P. 90065, 5600 PT Eindhoven, Paesi Bassi



## DAF Frankfurt avvia le operazioni

DAF lavora costantemente all'ulteriore espansione della rete di concessionari in Europa. Un esempio importante è costituito dalla società DAF Frankfurt GmbH, fondata nel secondo trimestre del 2005. Proprio come i concessionari di Praga, Londra Heathrow e Budapest, DAF Frankfurt GmbH è di proprietà del gruppo al 100%.

E' recentemente iniziata la costruzione della nuova struttura su un terreno di oltre 16.000 m<sup>2</sup>, che sostituirà l'attuale sede provvisoria. La sua posizione è strategica, trovandosi nei pressi dell'importante autostrada A661. L'edificio avrà una superficie di 2.757 m<sup>2</sup>, 1.764 m<sup>2</sup> dei quali saranno destinati a officina ultramoderna e dotata di sette entrate. Inoltre è stato previsto un impianto di lavaggio di autoveicoli e veicoli industriali delle dimensioni di 29 metri, dotato di un sistema di pulizia ad alta pressione.

L'area di attesa per i clienti e i conducenti sarà dotata di docce, bagni, distributori automatici di bevande, TV, connessioni dati, e altro ancora; dall'area sarà visibile l'officina. Naturalmente, tutto sarà creato nel massimo rispetto dell'ambiente. Diversi piani saranno dotati di un rivestimento dello spessore di 6 millimetri, a tenuta di liquidi, per impedire l'immissione di sostanze dannose nelle acque sotterranee.

L'inaugurazione del nuovo edificio è prevista per il secondo trimestre del 2006.



## 50 modelli CF per Borusan Logistics

DAF Trucks di Eindhoven ha trasferito, alla metà di giugno, i primi dieci veicoli industriali CF85, appartenenti a una serie di cinquanta unità alla società turca Borusan Logistics. I veicoli sono stati consegnati ai conducenti di Borusan dai dipendenti DAF e dal partner turco di DAF, Tirsan.

Borusan Logistics fa parte del gruppo Borusan Holding, società madre di almeno 22 consociate, in cui lavorano, in totale, più di 3.500 persone. I quattro settori di attività principali di Borusan Holding sono l'acciaio, la tecnologia, l'importazione di autoveicoli e la logistica. La società Borusan Logistics è stata fondata nel 1973, in origine per fornire il supporto logistico alle società collegate e successivamente anche ai partner esterni. Borusan ha scelto DAF per il favorevole rapporto prezzo-prestazioni, per il peso ridotto del modello CF85 e per l'elevato valore residuo.



## Il successo di DAF in Sud Africa

Nel mese di ottobre del 2002 DAF entra nel mercato sudafricano con obiettivi ambiziosi. Ad oggi, più di due anni e mezzo dopo, le aspettative sono state pienamente attese: DAF è il marchio a più rapida crescita nel mercato dei veicoli industriali in Sud Africa; la sua quota di mercato nel segmento dei veicoli con peso totale a terra superiore a 15 tonnellate ha raggiunto il 10%.

Tale successo è dovuto, in larga misura, alla partnership con Tyco Trucks che di recente ha consegnato il millesimo veicolo industriale in Sud Africa. Tyco Trucks si occupa delle importazioni per DAF e dispone di strutture di assemblaggio proprie. La società si occupa dell'assemblaggio dei modelli CF e XF per il mercato sudafricano partendo da pacchetti SKD (Semi-Knocked-Down). Un pacchetto SKD consiste di componenti interi, quali cabine, motori, assali posteriori e di un telaio completamente grezzo. Oltre ai modelli CF e XF, anche il modello DAF LF sta diventando sempre più popolare in Sud Africa. DAF fornisce questo modello come veicolo completo.

*Il millesimo veicolo DAF in Sud Africa (un DAF CF85 4x2) verrà utilizzato come veicolo speciale per scopi dimostrativi per Tyco Trucks.*





## **Piattaforme idrauliche DAF per i Vigili del fuoco di Eindhoven**

**DAF ha fornito di recente due piattaforme idrauliche ai Vigili del fuoco di Eindhoven, la città in cui ha sede la società DAF Trucks N.V. I nuovi veicoli industriali vanno a sostituire due veicoli DAF con scala a carrello.**

I Vigili del fuoco di Eindhoven dopo un'approfondita valutazione hanno scelto ancora una volta DAF. Questo è accaduto dopo che il modello DAF FAN CF75 è stato definito migliore veicolo industriale, in seguito alla procedura di approvvigionamento europea obbligatoria. L'assale posteriore folle sterzante offre una grande manovrabilità e un carico utile elevato. Le nuove piattaforme idrauliche dispongono di un'altezza operativa massima verticale di 34 metri e di una portata massima orizzontale di quasi 25 metri. I veicoli non vengono utilizzati esclusivamente per le operazioni di spegnimento degli incendi, ma anche per quelle di salvataggio. Un idrante comandato a distanza con una capacità di 2.500 litri d'acqua al minuto è installato nel cestello. L'elevata potenza motore pari a 265 KW (360 CV) ha colpito positivamente il corpo dei Vigili del fuoco di Eindhoven perché grazie a esso, la piattaforma idraulica, di oltre venticinque tonnellate di peso, può raggiungere una velocità di 80 Km/h in 33 secondi.



*L'alta dirigenza di UBN Auto. A sinistra: Vasil Kalev, vice Presidente. A destra: George Zagorov, Direttore vendite.*

## **Nuovo distributore DAF in Bulgaria**

**DAF e UBN Auto hanno firmato di recente un contratto di partnership nella capitale bulgara di Sofia. UBN Auto, che già da dieci anni è partner di DAF per l'assistenza sul mercato bulgaro, è adesso responsabile anche dell'importazione dei veicoli industriali DAF.**

Sebbene in Bulgaria il mercato per i nuovi veicoli industriali con peso lordo superiore a 6 tonnellate sia ancora relativamente ridotto (sono stati venduti solo 700 veicoli industriali nel 2004) il paese presenta eccellenti prospettive future. Per il 2008 si prevede un mercato totale pari a 4.000 veicoli e, quando la Bulgaria entrerà nell'Unione Europea, nel 2007, l'economia sarà ulteriormente incoraggiata. La Bulgaria è un importante paese di transito è questo è un buon motivo affinché DAF e UBN Auto prestino la massima attenzione nel garantire che la rete di assistenza sia dotata di personale della massima competenza. A questo scopo, UBN Auto ha concluso una partnership con concessionari di Plovdiv, Burgas e Varna.

## **La prima unità motrice DAF XF95 8x4 in Polonia per il trasporto pesante**

**Il concessionario DAF Warschau Truck Center ha consegnato di recente alla società ZRE Katowice una motrice XF.95FTM 8x4 con primo ponte posteriore sterzante. La motrice (530 CV) rappresenta il primo modello di questo genere introdotto nel mercato polacco.**

La società ZRE Katowice, fondata nel 1955, è specializzata in trasporti pesanti e trasporti eccezionali. Il modello XF verrà utilizzato per trasporti con un peso totale a terra fino a 120 tonnellate. Il modello XF è stato scelto da ZRE per le sue eccellenti prestazioni e per il fatto che le caratteristiche del veicolo industriale soddisfano perfettamente le sue esigenze. La positiva esperienza di altre società di trasporto pesante che utilizzano il modello DAF XF, soprattutto per quanto riguarda i costi di esercizio ridotti, ha occupato un ruolo importante nell'acquisto dell'XF.



## **Autocisterna di rifornimento da 100 tonnellate**

La compagnia di aviazione KLM ha iniziato di recente a utilizzare un combinato particolare: un modello DAF CF75 con un semirimorchio per il cherosene con capacità di 80.000 litri. Il peso massimo rimorchiabile per questo combinato è pari a 100 tonnellate e la lunghezza totale è pari a più di venti metri. Per avere una trazione sufficiente in qualsiasi condizione, la motrice DAF 75.310 è dotata di un ponte a tandem motore doppio da 26 tonnellate. Il veicolo dispone di un motore da 9,2 litri da 310 CV, collegato a un cambio interamente automatizzato a cinque marce. Lo sterzo del semirimorchio è disattivato durante la manovra in retromarcia, in modo tale che la guida in retromarcia diventi più agevole. Per il funzionamento del sistema di rifornimento è stata costruita un'intera piattaforma di sollevamento nella parte posteriore del serbatoio in grado di raggiungere un'altezza di 4,2 metri. La combinazione del veicolo di rifornimento è stata sviluppata dal concessionario DAF Truckland Schiphol in partnership con DAF Trucks Nederland e Kar Kunz Aviation Refuelling.



***Nuovo modello di classe superiore con motore PACCAR MX all'avanguardia***

# ***Il modello XF105 stabilisce nuovi standard***

***DAF ha lanciato il nuovo modello XF105. Questo nuovo modello di punta, che costituisce un'aggiunta al programma DAF, è caratterizzato da esterni ridisegnati, da un design dell'abitacolo completamente nuovo, da un nuovo assetto del telaio e dal nuovo motore PACCAR MX da 12,9 litri, disponibile sia nella versione Euro 4 che Euro 5.***

***Il modello XF105 di DAF, che entrerà in produzione nel primo trimestre del 2006, stabilisce nuovi livelli di qualità, ed efficienza, oltre che di design dell'abitacolo, di comfort, ergonomia e funzionalità di guida.***





**XF**

**DAF**

**XF**

**DAF**  
10000



▲ In diagonale, dietro il sedile del conducente, un portabottiglie facilmente raggiungibile

▲ Uno dei cassetti portaoggetti può contenere un frigorifero da 45 litri in cui è possibile posizionare verticalmente anche bottiglie di grandi dimensioni.



Alla spaziosa cuccetta superiore (205 x 70 x 10 cm) si può accedere mediante un'elegante scaletta in alluminio di forma ergonomica.

Il nuovo volante può essere fornito con comandi integrati per il controllo della velocità di crociera, per il controllo della velocità in discesa, telefono, e altro ancora.



La leva del cambio retrattile permette di muoversi liberamente all'interno della cabina



Durata e affidabilità senza confronti, costi di esercizio ridotti al minimo, massime prestazioni ed efficienza di trasporto, combinati con i valori di emissione delle versioni Euro 4 ed Euro 5, rappresentano i criteri più importanti dei quali si è tenuto conto per lo sviluppo del modello DAF XF105; senza dimenticare l'alto livello di comfort e un ambiente di lavoro perfetto per il conducente. Per distinguere il nuovo modello di classe superiore dal modello XF95 versione Euro 3, il modello XF105 è caratterizzato da esterni ridisegnati il cui punto di partenza è stato: evoluzione anziché rivoluzione. Il Centro Design DAF ha conferito al modello XF105 un carattere personale e moderno, pur mantenendo gli elementi stilistici vincenti, propri del successo del modello XF95. Il nuovo tetto della Super Space Cab assicura, insieme alla nuova griglia superiore e inferiore che prosegue fino al paraurti in acciaio di nuova concezione, una qualità robusta e, allo stesso tempo, un design accattivante. I fari xenon con vetro Lexan possono essere forniti come optional, i fari combinati con catarifrangente nel paraurti e i faretti integrati sul tetto della Super Space Cab sono i tratti distintivi dell'XF105.

#### **Nuovo standard nel design dell'abitacolo**

Il modello XF95 ha già stabilito nuovi standard dal punto di vista dello spazio e del design dell'abitacolo. Con il modello XF105, DAF conquista ancora una volta la posizione di leader del settore per quanto riguarda l'ergonomia e lo stile dell'abitacolo, i materiali e i colori utilizzati, l'utilizzo degli spazi, le finiture e la qualità in generale. Dai nuovi pannelli delle portiere rivestiti con tessuti di tappezzeria eleganti, dotati di vani portaoggetti più capienti, fino al nuovo quadro degli strumenti, alla disposizione della plancia o alla nuova zona notte, il nuovo modello DAF di classe superiore offre la massima qualità in ogni singolo dettaglio.

Quando ci si siede dietro al nuovo volante con airbag (optional), è subito evidente che il comfort, la sicurezza e la facilità di utilizzo hanno avuto la massima priorità nella fase di progettazione. Il nuovo volante è disponibile con comandi integrati per il controllo della velocità di crociera, per il controllo della velocità in discesa, per il telefono e altro ancora. Altre importanti funzioni, incluse quelle del cambio AS-Tronic, sono semplici da utilizzare grazie alle levette posizionate sul piantone dello sterzo. Il comando del freno a mano è



integrato nella plancia. Questo rende più agevole il suo controllo e consente di disporre di maggiore spazio sul pianale della cabina. Sulla plancia, progettata come una cabina di pilotaggio intorno al conducente, sono disposti tre alloggiamenti DIN, in modo tale che, a parte il sistema audio, è possibile installare uno schermo per il sistema telematico o di navigazione. I quattro specchietti retrovisori a regolazione elettrica e l'alzacristalli elettrico della portiera, sia dal lato del conducente che del passeggero, si comandano da un pannello centrale posizionato sulla portiera.

#### **Pianale semipiatto**

Oltre al fatto che il modello XF105 offre il migliore ambiente di lavoro possibile, la cabina diventa una seconda casa per il conducente: elegante e funzionale. I materiali eleganti, i colori abbinati con la massima cura, l'illuminazione dell'abitacolo, scelta con attenzione e dotata di luci di cortesia di colore ambra per offrire un ambiente di lavoro rilassante ed efficiente.

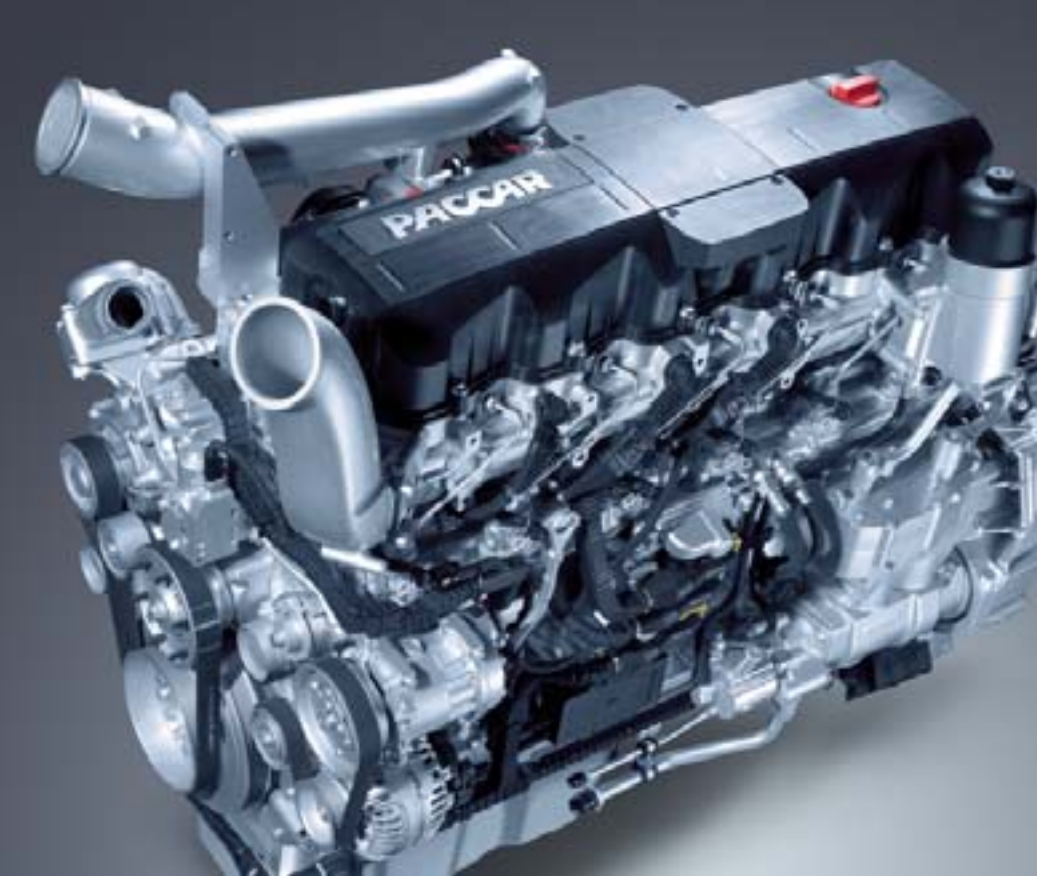
Il tunnel del motore è stato abbassato di 15 centimetri per ottenere un pianale semipiatto. Questo semplifica il passaggio all'interno della cabina e consente di ottenere una comoda altezza fissa, sia nella Space Cab (1,75 m) che nella Super Space Cab (2,10 m). Se il veicolo è dotato di cambio AS-Tronic automatizzato, il pianale della cabina è completamente privo di componenti e offre il massimo in termini di spazio vitale. Le versioni dotate di trasmissione manuale dispongono di leva del cambio retrattile, con conseguente possibilità per i conducenti di muoversi senza ostacoli all'interno della cabina. Il tunnel del motore abbassato ha reso ancora più spaziosi i vani portaoggetti sotto il

letto. In questo caso DAF offre la possibilità di scegliere tra un vano portaoggetti fisso o due cassette portaoggetti. È possibile installare un frigorifero da 45 litri all'interno di uno dei cassetti, in cui è possibile mettere in verticale anche bottiglie grandi. Inoltre, sul lato destro, dietro al sedile conducente e facilmente raggiungibile, è stato posizionato un supporto per bottiglie.

La zona riposo, caratterizzata dal nuovo design sottolinea l'attenzione che DAF ha sempre prestato alle esigenze dei conducenti e prevede due ampie cuccette. La cuccetta inferiore ha una lunghezza di 210 cm e una larghezza di 81 cm, mentre il materasso, composto da un unico pezzo, ha uno spessore di 15 cm. La cuccetta superiore, a cui si accede da una ergonomica scaletta di alluminio, è caratterizzata dalle sue ampie dimensioni (205 x 70 x 10 cm).

#### **Motore PACCAR MX**

Il modello XF105 è dotato del nuovo motore PACCAR MX da 12,9 litri, progettato e prodotto da DAF Trucks a Eindhoven. Inizialmente, il motore sarà disponibile con potenza di 300 KW (410 CV), 340 KW (460 CV) e 375 KW (510 CV), rispettivamente con coppie di 2.000, 2.300 e 2.500 Nm, su un'ampia gamma di velocità da 1.000 a 1.500 giri/min. In una fase successiva sarà disponibile anche una versione da 410 KW (560 CV). Il motore con sei cilindri in linea unisce flessibilità e prestazioni eccellenti con consumi ridotti di carburante. L'affidabilità e la durata sono stati altri elementi decisivi nello sviluppo del motore MX, progettato per garantire una durata pari a 1,6 milioni di chilometri. Il motore PACCAR MX si distingue per una combinazione di tecnologie comprovate, testate e all'avanguardia, per le sue innova-



zioni tecniche, oltre che per l'uso di materiali altamente tecnologici quali Compact Graphite Iron (CGI) e per la massima integrazione delle funzioni. Ad esempio, nella progettazione del blocco motore e della testata, i condotti sono stati integrati per mantenere il motore più libero possibile all'esterno e per ridurre al minimo il numero di componenti del motore. Perfino il sistema SMART di iniezione ad alta

pressione del carburante è completamente integrato nel blocco motore. Altri dettagli tecnici innovativi sono la trasmissione cinghia trapezoidale Poly-V per l'alternatore e l'aria condizionata, il coprivalvole in materiale composito con ventilazione del basamento del motore, l'ingranaggio di distribuzione sul retro del motore, i pistoni in acciaio, la pompa dello sterzo e la pompa di alimentazione del carburante combinate,

la scatola coprivalvole in alluminio. Il nuovo freno a decompressione Jacobs raddoppia le prestazioni di frenata del motore, soprattutto nella gamma operativa più utilizzata, compresa tra 1.000 e 1.500 giri/min.

Per garantire la conformità ai requisiti di emissione Euro 4 ed Euro 5, il modello DAF XF105 sarà dotato di un convertitore catalitico DeNOx.

#### **Nuovo assetto del telaio**

Spostando i serbatoi d'aria e altri componenti all'interno del telaio, è stato reso disponibile ulteriore spazio per i grandi serbatoi carburante. Questo ha portato, insieme all'installazione DeNOx attentamente ponderata e al serbatoio AdBlue da 50 o 75 litri, alla possibilità di disporre di una capacità del serbatoio fino a 1.500 litri, il massimo legalmente consentito in Europa. Il modello XF105 è dotato, proprio come l'XF95, di freni a disco controllati elettronicamente; sistemi quali ABS, ASR, VSC (Vehicle Stability Control) e Brake Assist assicurano al conducente livelli di sicurezza e comfort agguintivi.

#### **L'XF95 per Euro 3**

A causa dei prezzi notevolmente più elevati dei motori Euro 4 ed Euro 5 e poiché la domanda del mercato per questi veicoli dipenderà in larga misura dagli incentivi e dalle indennità sul traffico pesante, ad esempio il pedaggio per le strade tedesche, DAF prevede che i conducenti dei paesi in cui vi siano incentivi limitati o nessun incentivo, continueranno ad acquistare veicoli Euro 3 finché sarà possibile. Questo è il motivo per cui DAF Trucks continuerà a fornire il modello XF95 nella versione Euro 3 finché ci sarà una domanda nel mercato europeo e nei paesi fuori dai confini della UE in cui la legge Euro 4/5 non è ancora vigente.





Bart van Lotringen, DAF Design Center:



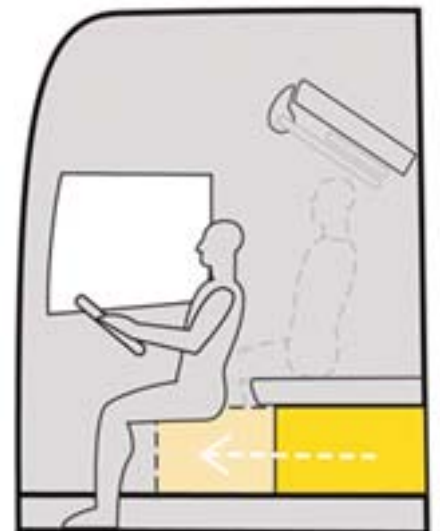
## “Comfort e utilizzo degli spazi ottimale”

“Lo scopo del design dell’abitacolo della cabina del modello XF105 era chiaro”, afferma Bart van Lotringen, Direttore Design di DAF: “Comfort e utilizzo ottimale degli spazi senza alcuna concessione. Per fare un esempio, per alcuni nostri concorrenti, la cuccetta può essere trasformata in un sedile biposto. Potrebbe sembrare un’idea intelligente, tuttavia questo significa che il materasso deve essere diviso. Su questo punto DAF non tratta. Un materasso composto da un pezzo unico è molto più comodo e quindi daremo proprio questo ai conducenti. La scaletta per salire alla cuccetta superiore è resistente e stabile. Può essere semplicemente spostata ai piedi della cuccetta; in questo modo non disturba mai anche qualora il conducente voglia sedersi o sdraiarsi nella cuccetta inferiore. Questi esempi dimostrano che ci siamo messi completamente nei panni di un conducente che deve trascorrere molte ore all’interno della cabina. Non soltanto per lavorare, ma anche per vivere. Abbiamo creato quindi un’atmosfera accogliente con colori caldi e materiali morbidi di aspetto naturale. Proprio come i moderni interni di casa.”

### Uno spazio ottimale per muoversi

Tutti gli interruttori e gli strumenti direttamente associati alla guida sono stati posizionati intorno al volante o addirittura sul volante stesso, al fine di garantire un’ergonomia ottimale alla guida e la massi-

ma libertà di movimento nei periodi di riposo. Insieme al pianale semipiatto della cabina, tutto questo rappresenta per il conducente uno spazio ottimale per muoversi. Bart cita un altro esempio del genere: “La cuccetta superiore del modello XF105 può essere sollevata in due secondi grazie a un sistema semplice e intelligente di sollevamento che consente al conducente di stare comodamente in piedi sulla cuccetta inferiore. Inoltre può appendere l’asciugamano ad asciugare sul sistema di sollevamento.” Il pianale semipiatto della cabina, offre un altro vantaggio, oltre allo spazio vivibile aggiuntivo: poiché il pianale è di 15 centimetri più alto al centro rispetto alla parte situata davanti ai sedili, le cosiddette zone sporche vengono separate da quelle pulite. La sezione intermedia resta pulita consentendo al conducente, se lo desidera, di mettersi a letto a piedi nudi. Grazie all’uso del pianale semipiatto della cabina, è stato possibile assegnare ai cassetti portaoggetti e al frigorifero sotto la cuccetta dimensioni non inferiori a 45 centimetri di altezza. Per il frigorifero questo significa che è possibile posizionare in verticale le bottiglie di bibite analcoliche grandi. “È più facile prenderle durante la guida e l’effervescenza si mantiene più a lungo”, sostiene Bart. “Inoltre, nello sfortunato evento in cui la cabina dovesse inclinarsi in avanti, il frigorifero è dotato di scomparti. In questo modo le bottiglie non cadono.”





# **Il nuovo DAF XF105: un investimento nell'efficienza**

**Il nuovo modello leader del settore DAF XF105, che sarà presentato all'esposizione del Centro congressi RAI di Amsterdam, è un prodotto di livello mondiale caratterizzato da massima qualità, affidabilità e durata. Offre un design della cabina superiore con pianale semipiatto in tutti i modelli, oltre che un motore completamente nuovo PACCAR MX da 12,9 litri con trattamento SCR dei gas di scarico per i livelli di emissione Euro 4 ed Euro 5. "Investire nel DAF XF105 significa investire per ottenere costi ridotti e rendimenti più elevati. Il nostro prodotto di punta offre un rendimento eccellente agli operatori di molti settori", dichiara Kerry McDonagh, Direttore Marketing e vendite di DAF Trucks.**

**L'intervallo di manutenzione dell'XF105 viene esteso da 120.000 a 150.000 chilometri grazie all'uso di un olio sintetico.**



I fatti parlano da soli. In base alle condizioni di esercizio, il nuovo motore PACCAR MX è in grado di offrire fino al 4% in più di efficienza nei consumi. Di conseguenza, il consumo di AdBlue viene più che compensato dal maggiore risparmio. Inoltre, molti paesi in Europa hanno ora introdotto un programma di incentivazione per compensare parzialmente o totalmente gli investimenti effettuati nei motori più puliti versione Euro 4 e Euro 5; ad esempio, in Germania, lo sconto sul pagamento della tassa sul traffico pesante (Maut).

#### **Chilometraggio residuo**

Il nuovo motore PACCAR MX da 12,9 litri è stato progettato per garantire una durata pari a 1,6 milioni di chilometri; questo significa che se, ad esempio, il primo proprietario vende il suo XF105 dopo 800.000 km, il successivo proprietario acquista un veicolo in grado di percorrere gli stessi km già percorsi. Questo migliora il valore commerciale del modello XF105, che può arrivare a fino al 15% in più, dopo quattro o cinque anni di servizio, rispetto a un veicolo Euro 3.

#### **Intervallo di manutenzione esteso**

L'intervallo di manutenzione viene esteso da 120.000 a 150.000 chilometri grazie all'uso di un olio sintetico. Di conseguenza sarà necessaria una minore quantità di olio nel corso della durata del veicolo e, in media, il modello XF105 dovrà essere portato in officina solo una volta all'anno per la manutenzione. Inoltre, la manutenzione dopo i primi 10.000 km non è più necessaria e l'intervallo per il cambio dell'olio del cambio e dell'assale posteriore viene esteso a oltre mezzo milione di chilometri; per essere precisi 540.000 km. Tutto ciò significa

*Per il modello XF105 è previsto un aumento del prezzo di acquisto del 10-15%, rispetto al modello DAF XF95 versione Euro 3; questo è ampiamente dovuto ai costi dell'installazione del sistema SCR per i requisiti di emissione Euro 4 e Euro 5.*



meno ore in officina e più tempo di attività. Bisogna aggiungere che la grande affidabilità del modello XF105 garantisce anche il massimo tempo di attività, mentre i costi di riparazione e manutenzione vengono ridotti del 10%.

#### **Installazione della tecnologia SCR**

Tutte queste innovazioni con i relativi vantaggi per il conducente e per l'operatore, il fanno sì che il nuovo modello DAF XF105 avrà un prezzo superiore a quello dell'XF95. "Gli operatori che ordinano il nuovo DAF XF105, che entrerà in produzione a gennaio del 2006, osserveranno un aumento del prezzo di acquisto del 10-15%, in confronto al modello DAF XF95 versione Euro 3; questo è dovuto soprattutto ai costi dell'installazione del sistema SCR per i requisiti di emissione Euro 4 e Euro 5. La buona notizia è che i costi di esercizio nel corso dell'intera durata del veicolo sono più ridotti e rendono l'XF105 una grande proposta per gli operatori attenti ai costi." Osserva McDonagh.



**Kerry McDonagh: "Investire nel DAF XF105 significa investire per ottenere costi ridotti e rendimenti più elevati."**

#### **La migliore scusa**

"Per gli operatori che preferiscono un investimento iniziale notevolmente più basso per un veicolo Euro 3, il modello DAF XF95 resterà in produzione finché ci sarà domanda sul mercato. Secondo test recenti effettuati dalle principali riviste commerciali europee, il modello DAF XF95 è stato riconosciuto ancora una volta come il parametro di riferimento sotto molti aspetti. Una delle riviste inglesi ha scritto: 'Con il modello XF95, DAF ha fornito agli operatori britannici la migliore scusa per

non acquistare un veicolo Euro 4 prima del dovuto.' Ovviamente questo va a favore di molti operatori nei paesi non influenzati dal Maut, considerata la sempre crescente domanda per il modello DAF XF95 versione Euro 3. Tuttavia, la produzione del modello XF95 versione Euro 3 dovrà terminare nei paesi dell'Unione Europea, quando, nel mese di Ottobre 2006 i requisiti di emissione Euro 4 diventeranno obbligatori. I veicoli Euro 3

dovranno essere registrati prima di quella data e questo effettivamente significa che potranno essere venduti soltanto fino all'estate del 2006. Fino a quel momento, DAF offre due ottime soluzioni commerciali ai propri clienti: il nuovo XF105 versione Euro 4 e Euro 5 e il popolare XF95 versione Euro 3, in entrambi i casi prestazioni vincenti, uno straordinario comfort per il conducente e ampi spazi interni," conclude Kerry McDonagh.

## **XF105: un investimento nell'efficienza**

- **Fino al 4% in più di efficienza nei consumi.**
- **Fino al 10% in meno di costi di riparazione e manutenzione.**
- **Fino al 15% in più di valore dell'usato.**
- **Livelli di emissione Euro 4 o Euro 5 per la riduzione del pagamento della tassa sul traffico pesante in Germania (Maut).**
- **Intervallo di manutenzione esteso fino a 150,000 km.**
- **Intervallo più esteso per il cambio dell'olio dell'assale posteriore e del cambio.**



## Employee of the month

- ▶ **TIRE: MARATHON LHS**
- ▼ **LOWERS COSTS PER KILOMETER**

This month's hardest worker? The new Marathon LHS. Its wider tread and low aspect ratio gives 15% more mileage and lower rolling resistance for reduced fuel consumption. Along with Marathon LHD+ drive and Marathon LHT megatrailer tires, it gives maximum payload and cargo volume. So next month's Employee of the Month is a foregone conclusion.

**GOODYEAR**



**BECAUSE NOT ALL TIRES  
ARE THE SAME ...**



## The European Road Transport Show 2005

### ***Altre novità DAF all'European Road Transport Show 2005 che si terrà presso il Centro congressi RAI***



*Come negli anni precedenti, lo stand di DAF in occasione dell'European Road Transport Show 2005, presso il Centro congressi Rai, si troverà nell'Europahal. Qui verrà esposta la gamma completa dei modelli DAF e verrà indirizzata una grande attenzione ai servizi sottostanti ai prodotti stessi.*

***Ottobre 2005: DAF esporrà presto la gamma completa di modelli in occasione dell'European Road Transport Show 2005 presso il Centro congressi RAI. Qui, il modello DAF XF105 avrà il posto d'onore. Oltre a questo nuovo modello di punta, DAF esporrà un'altra anteprima nello stand di 2.200 m<sup>2</sup> nella famosa sede dell'Europahal: si tratta del nuovo motore PACCAR PR da 9,2 litri per le versioni Euro 4 e 5. Entrerà in produzione l'anno prossimo per il modello DAF CF75.***

Quest'anno, DAF occuperà nell'Europahal uno stand più grande rispetto a quelli degli anni precedenti. All'interno dello stand saranno esposti almeno dodici veicoli, molti dei quali allestiti. DAF presenterà la propria gamma completa di prodotti: la serie LF per il trasporto finalizzato alla distribuzione, la serie CF destinata a una vasta gamma di applicazioni e la serie XFs sulle lunghe distanze. Al nuovo DAF XF105 sarà naturalmente riservato un posto di primo piano nello stand.

#### ***Motore PACCAR PR***

Il secondo prodotto DAF che verrà presentato in anteprima all'European Road Transport Show 2005, presso il Centro congressi RAI, è il nuovo motore PACCAR PR da 9,2 litri per Euro 4 ed Euro 5. Questo motore si avvale di numerose tecnologie rivoluzionarie che vengono utilizzate anche nel motore PACCAR MX da 12,9 litri. Il motore PR, ad esempio, è anche dotato del sistema SMART di iniezione del carburante ad alta pressione, sviluppato in collaborazione con Delphi. Come nel motore PACCAR MX, tutto il cablaggio elettrico è stato incapsulato per garantire la massima affidabilità. Il motore PR utilizza inoltre la tecnologia SCR DeNOx per assicurare la conformità ai valori di emissione previsti dalle normative Euro 4 ed Euro 5.

Per garantire affidabilità e durata di massimo livello sono state apportate importanti innovazioni a blocco motore, testata, pistoni, valvole e altri componenti. Il motore PACCAR PR a 6 cilindri da 9,2 litri entrerà in produzione nel corso del 2006 e

sarà disponibile con potenze da 183 KW (250 CV) a 265 KW (360 CV) e coppie massime da 1.050 a 1.450 Nm (tra 1.100 e 1.700 giri/min). Il nuovo motore, che offre un'elevata affidabilità, prestazioni eccellenti e consumi ridotti di carburante, verrà inizialmente installato sul modello DAF CF75.

#### ***I servizi per il prodotto occupano il centro della scena***

Per sottolineare l'importanza che DAF e i suoi concessionari (circa 1.000 tra concessionari di vendita e di assistenza) attribuiscono ai livelli di servizio eccellenti per i prodotti leader, quali i servizi post-vendita, PACCAR Financial, PACCAR Parts e TRP (Truck Related Parts), verrà riservato uno spazio di primo piano nello stand DAF, al

pari di tutti gli altri servizi, quali ITS (International Truck Service), MultiSupport per i contratti di riparazione e manutenzione e dei sistemi informatici a disposizione dei concessionari DAF per fornire ai nostri clienti le soluzioni più efficaci. Oltre a costi ridotti per chilometro, i vettori richiedono la massima disponibilità ed efficienza del veicolo. Per questo motivo, i concessionari DAF applicano la formula "one stop shopping": tutti i servizi e l'assistenza vengono forniti attraverso un unico centro per permettere al vettore di concentrarsi sul core business.



### ***DAF nei Paesi Bassi***

***Quest'anno con quasi 9.600 immatricolazioni fino al mese di agosto incluso, nei Paesi Bassi il mercato dei veicoli commerciali oltre 6 tonnellate, ha avuto un andamento positivo analogo a quello rilevato nello stesso periodo del 2004. Con una quota di mercato superiore al 32% nei primi otto mesi del 2005, DAF si riconferma leader indiscusso del settore. Nella classe dei veicoli da 6 a 15 tonnellate, DAF ha una quota del 22% circa; nel segmento dei veicoli di peso superiore a 15 tonnellate, la quota di mercato di DAF nei Paesi Bassi supera il 33%.***



*Il direttore Johan van den Heuvel dice: "Il settore dei veicoli industriali riguarda le persone. Un buon concessionario è sempre disponibile, pensa insieme a te e risolve i problemi rapidamente."*

## **Il motore PACCAR MX è stato ampiamente**

***Prima che i motori di nuova progettazione entrino in produzione di serie devono essere sottoposti a milioni di chilometri di collaudo. Per essere precisi, 35 milioni di chilometri per il motore PACCAR MX. In parte sono stati effettuati in condizioni di laboratorio su sistemi di collaudo volti a testare, in particolare, la durata e l'affidabilità dei motori. Tuttavia, la maggior parte dei chilometri di collaudo sono associati ai test su strada per provare le prestazioni in varie condizioni stradali reali, ad esempio il freddo, il caldo e l'altitudine.***



L'ultima fase del processo di sviluppo è il cosiddetto collaudo in condizioni reali di utilizzo, che prevede l'utilizzo da parte dei clienti, ad esempio HeuvelTrans di Tiel nei Paesi Bassi, dei veicoli con il nuovo motore. In particolare, l'obiettivo del collaudo è quello di apportare le regolazioni finali in base, tra l'altro, alle opinioni dei clienti e dei conducenti. Nel caso del motore PACCAR MX, il processo ha coinvolto almeno 100 veicoli presso 29 clienti in diversi paesi europei.

### **Fiducia**

Il logo di HeuvelTrans non lascia nulla all'immaginazione riguardo alle attività più importanti della società: trasporto nazionale e internazionale refrigerato di verdura e frutta fresca e di agrumi. Con la sua flotta di 90 veicoli, HeuvelTrans, che fa parte di Van den HeuvelGroep, occupa uno dei ruoli principali di questo settore

***Date un'occhiata sotto la cabina: il motore PACCAR MX ha già percorso 181.000 chilometri in meno di un anno.***



Con la sua flotta di 90 veicoli, HeuvelTrans occupa un dei ruoli principali di questo mercato nei Paesi Bassi nel settore del trasporto nazionale e internazionale refrigerato di verdura e frutta fresca e di agrumi.

## HeuvelTrans e DAF

Nel 1992 HeuvelTrans ha acquistato il suo primo modello DAF. "Mi ricordo ancora a memoria il suo numero di targa, anche se ricordo quello di tutti i nostri veicoli e semi-rimorchi", dice il direttore Johan van den Heuvel, mostrando contemporaneamente il suo alto grado di coinvolgimento nelle questioni quotidiane della società. La flotta HeuvelTrans è ora rappresentata al 50% da veicoli DAF, in particolare da 45 modelli CF e XF. "Ci troviamo bene", dichiara Johan. "Sono affidabili, economici e i conducenti li amano, in particolare per lo spazio all'interno della cabina e per le caratteristiche di guida." Ha una posizione netta sul rapporto con il concessionario: "Un buon servizio di assistenza è forse più importante della vendita di automobili", afferma. "Il settore dei veicoli industriali riguarda le persone. Un buon concessionario è sempre disponibile, pensa insieme a te e si occupa dei problemi rapidamente. HeuvelTrans aspira a un livello di servizio del 100% nei confronti dei clienti e questo è possibile soltanto se anche il concessionario la pensa in questo modo. Il rapporto deve funzionare alla perfezione. Noi abbiamo un ottimo rapporto con il nostro concessionario Van Tilburg-Bastianen."

# testato nell'uso quotidiano

nei Paesi Bassi. Inoltre, HeuvelTrans ha una joint venture con la società spagnola Transportes Hnos Corredor, S.A, che dispone di una flotta di altri ottanta veicoli. "Ci occupiamo di 2.600 carichi da e verso la Spagna ogni anno, inoltre effettuiamo molti trasporti giornalieri da e verso l'Inghilterra. Nella nostra base di clienti annoveriamo le più grandi catene di supermercati dei Paesi Bassi", afferma il direttore Johan van den Heuvel. "Essi devono potersi fidare al trecento per cento, quindi sono stato molto entusiasta quando DAF ci ha chiesto di partecipare al collaudo in condizioni reali di utilizzo. Infatti non si può mai sapere cosa può succedere. Tuttavia, questa preoccupazione era ingiustificata: usiamo il nostro XF per il collaudo in condizioni reali di utilizzo nella normale pianificazione. In meno di un anno abbiamo già percorso con esso 181.000 chilometri, principalmente in Inghilterra e in Spagna."

### Eindhoven

HeuvelTrans dispone di un proprio distributore per l'urea, o AdBlue, l'additivo che consente al motore PACCAR MX di soddisfare i requisiti di emissione Euro 5. "Non ci sono problemi", dichiara Johan. "L'XF viene utilizzato 7 giorni su 7, 24 ore su 24. Il veicolo ha un conducente dedicato, ma se lui è assente, lo guida un altro conducente denominato 'sostituto volante'. Entrambe le persone hanno una vasta esperienza e quindi sono nelle condizioni ideali per valutare le prestazioni del motore PACCAR

MX. A volte il veicolo viene portato nella fabbrica di Eindhoven, dove i tecnici provvedono a verificare che tutto sia in ordine. Nove volte su dieci è tutto a posto". Cosa accade al veicolo dopo il collaudo in condizioni reali di utilizzo? "Resta semplicemente nella nostra flotta", risponde Van den Heuvel. "Ha dimostrato la sua affidabilità."

## Il conducente Gerrit van Holland: "Una grande potenza di trazione"

Il conducente designato del modello XF di HeuvelTrans per il collaudo in condizioni reali di utilizzo è Gerrit van Holland, 58 anni. Nella maggior parte dei casi si trova a guidare in Inghilterra. "Questo accade sette giorni alla settimana", racconta. I lunghi anni di esperienza come conducente hanno portato Johan van den Heuvel a scegliere Gerrit per condurre il collaudo dell'XF. Cosa ha rilevato il conducente? "Funziona alla perfezione", dice semplicemente Gerrit. "È affidabile e ha una grande potenza di trazione. Sono dovuto andare dal concessionario soltanto alcune volte per piccoli problemi. Fa parte dell'accordo, dopo tutto si tratta di un collaudo in condizioni reali di utilizzo. Mi sono soltanto dovuto abituare al cambio AS-Tronic, soprattutto in discesa. Ma questo dipende da me, per anni ho guidato con il cambio manuale; per quanto mi riguarda mi definisco un conducente di scuola tradizionale. Devo ammettere che un cambio automatico come quello funziona davvero bene." Gerrit espone le sue esperienze con il motore PACCAR MX avvalendosi di ampie liste di controllo. Uno degli elementi più importanti della lista è, ovviamente, il consumo di carburante. "In media, il veicolo consuma circa 30 litri per 100 chilometri, includendo una notevole quantità di tempo trascorsa nel traffico e con un carico di 40 tonnellate", spiega. "Non è male, considerato che si tratta ancora delle fasi di collaudo. Sono convinto che se ne potrebbe ricavare di più."





*Cracking del coperchio del supporto della biella, che viene fuso insieme al motore PACCAR MX nel blocco motore. Il motore e il supporto vengono separati con grande forza e con la massima accuratezza per rendere possibile l'assemblaggio dell'albero motore. Vantaggio: un'unica giunzione estremamente robusta.*

*Le giunzioni a bulloni critiche vengono effettuate automaticamente e il computer verifica che vengano stretti con la coppia di serraggio corretta.*

## ***Veicoli industriali di livello mondiale***



*I motori vengono automaticamente posizionati nella posizione ideale per gli operai.*



*Nella fabbrica di componenti in lamiera, operai specializzati utilizzano robot di saldatura avanzati, macchine per il taglio ad arco-plasma e presse imponenti per produrre una vasta gamma di componenti per supporti, staffe, cabine e assali oltre che serbatoi del carburante.*

*La linea di produzione dell'impianto di assemblaggio DAF di Eindhoven è stata ampliata di 50 metri per ottenere una capacità produttiva più elevata.*





*Nella fabbrica di assali di Westerlo, il processo di verniciatura degli assali è completamente automatizzato. Questo consente di migliorare sia la qualità che le condizioni di lavoro.*

*I robot di saldatura occupano un ruolo molto importante nell'assemblaggio delle cabine nella fabbrica di cabine di Westerlo.*



## da una fabbrica di livello mondiale



***Negli anni passati sono stati effettuati importanti investimenti nelle strutture di produzione DAF di Eindhoven e Westerlo. Adesso esse sono tra le più moderne in tutto il mondo e sono all'avanguardia per qualità ed efficienza.***

Nel primo trimestre del 2006, DAF darà inizio alla produzione in serie del nuovo modello XF105, dotato del nuovo motore PACCAR MX da 12,9 litri, realizzato da DAF. Questo motore è stato completamente ridisegnato ed è caratterizzato da una combinazione di tecnologie avanzate e comprovate oltre che da moltissime innovazioni tecniche.

Il processo di produzione di questo motore è caratterizzato da tolleranze minime e massima pulizia, volte a ottenere la massima qualità. Ad esempio, tenendo in particolare considerazione la massima affidabilità, molti tubi sono stati integrati nel blocco motore e nella testata dell'MX. I blocchi motore e le testate sono stati quindi posizionati a inclinazioni diverse, secondo le necessità, per le tante operazioni di perforazione e fresatura. Inoltre, non è possibile che nei canali restino trucioli derivanti dalla perforazione o dalla fresatura, in quanto i blocchi motore e le testate, durante il processo, sono tenuti costantemente puliti sia internamente che esternamente.

### **Massima accuratezza**

Il tema centrale, in questo caso, è la qualità. Nella fabbrica di motori DAF i dipendenti ricevono istruzioni di lavoro standardizzate a schermo. Nei luoghi in cui la tecnologia supera l'accuratezza degli esseri umani vengono utilizzati dei robot. Ad esempio, per le operazioni di montaggio della guarnizione tra il blocco motore e la scatola coprivolano o per il fissaggio del volano. Il robot si sostituisce agli esseri umani anche quando si tratta di pesanti lavori fisici. Insieme al rinnovamento totale della nuova fabbrica di motori, è stata data la priorità assoluta anche all'ottenimento di condizioni di lavoro ottimali. I blocchi motore vengono trasportati automaticamente alla successiva stazione di lavoro e posizionati all'altezza operativa ottimale. Anche questo significa qualità.

### **Estensione della capacità**

World Class Manufacturing (vedere casella) significa che soltanto il meglio viene considerato abbastanza buono. Questo concetto è valido non soltanto per la fabbrica di motori ma per tutte le fabbriche DAF. Ad esempio, la fabbrica di componenti in lamiera, dove operai specializzati utilizzano robot di saldatura avanzati, macchine per il taglio ad arco-plasma e presse imponenti, per produrre una vasta gamma di componenti per supporti, staffe, cabine e assali oltre che serbatoi del carburante. Oppure la fabbrica di assali e cabine a Westerlo, in Belgio. L'anno scorso sono stati installati robot di saldatura e verniciatura e nuove macchine ultramoderne a controllo numerico computerizzato per migliorare ulteriormente il livello della qualità e delle condizioni di lavoro. Ovviamente anche per aumentare ulteriormente l'efficienza necessaria per ottenere una capacità di produzione superiore. Dopo tutto, la domanda di veicoli industriali DAF continua a essere sempre più elevata.

Per lo stesso motivo, la linea di montaggio dell'impianto di assemblaggio DAF di Eindhoven è stata ampliata di 50 metri. Il processo di montaggio è stato inserito nell'infrastruttura esistente grazie a operazioni quali l'ulteriore standardizzazione delle tubazioni utilizzate e l'assemblaggio dei cavi di distribuzione, e altro ancora. Questo ha permesso un ulteriore aumento dell'efficienza e della qualità.

Tutte queste innovazioni significano che i veicoli di livello mondiale DAF, prodotti in fabbriche di livello mondiale, garantiscono al cliente qualità, affidabilità e durata della massima qualità.

## World Class Manufacturing

*L'obiettivo di DAF è il 'World Class Manufacturing' (WCM), una corsa continua all'aumento costante della qualità e dell'efficienza. Il motto è: si può sempre migliorare. Il concetto del WCM prevede uno sforzo costante per fare bene ogni cosa al primo tentativo. Senza sprecare energie e materiali e ottenendo la migliore qualità possibile. Per questo è fondamentale il contributo di tutti i dipendenti coinvolti nel processo. Dopo tutto sono specialisti che sanno che il loro lavoro può essere svolto sempre meglio e con maggiore efficienza. Le conoscenze e le competenze dei dipendenti DAF costituiscono la base per il costante e ulteriore miglioramento dei processi. Quindi, un prodotto di livello mondiale non viene soltanto prodotto in una fabbrica di classe mondiale, ma anche da persone di livello mondiale.*



# *Service Rapido 2.0*

## *Il passo successivo verso un servizio ottimale*

***La massima utilizzabilità è una delle qualità di punta di DAF per il servizio clienti. Meno tempo i veicoli industriali trascorrono in officina, più denaro i vettori possono guadagnare grazie ad essi. In tempi in cui i margini si riducono e i costi del carburante aumentano costantemente, questa è una condizione essenziale per ottenere la continuità.***

Nel 1994 DAF ha introdotto il sistema per componenti 'Parts Rapido'. In quel periodo era una cosa unica sul mercato e ancora oggi il sistema è altamente rivoluzionario. Questo sistema, eseguibile su DVD o in linea tramite Internet, contiene le informazioni su tutti i componenti di ogni modello DAF attualmente su strada e l'accesso è immediato; non è necessario consultare i cataloghi dei componenti perdendo preziosi minuti. A livello di telaio, è possibile vedere in modo preciso e immediato di quali componenti consiste un determinato veicolo e quali versioni software vengono utilizzate nei sistemi elettronici. Inoltre, chiunque sappia che con DAF è possibile avere decine di migliaia di diverse configurazioni del veicolo, può anche immaginare quale risparmio di tempo è possibile ottenere con Parts Rapido. Un risparmio di tempo che può tradursi per il cliente in una maggiore disponibilità del veicolo.

### ***DAVIE XD***

La manutenzione e la riparazione dei veicoli implicano ben altro che la semplice sostituzione dei componenti. Prima di tutto è una questione di diagnosi corretta e di qualità della riparazione. In questo processo, 'DAVIE XD', acronimo di 'DAF Vehicle Investigation Equipment, Xcellence in Diagnostics', occupa un ruolo fondamentale. Questo sistema unico di diagnostica e programmazione, elaborato specificamente da DAF, è in grado di controllare 48 diversi sistemi elettronici del veicolo, generando un significativo risparmio in termini di tempo e costi.

### ***Una nuova era***

L'introduzione del nuovo modello DAF XF105 annuncia, inoltre, una nuova era per la manutenzione e la riparazione: 'Service Rapido 2.0.' Si tratta di un sistema unico, grazie al quale le procedure di riparazione, i tempi di riparazione, le istruzioni di lavoro,

gli strumenti speciali, i dati tecnici e i componenti richiesti vengono, per la prima volta, completamente integrati. Per singolo veicolo. L'era dei pesanti manuali sul luogo di lavoro e sui pezzi di ricambio, sfogliati e consumati, con indici di difficile consultazione, è terminata. Ora è sufficiente disporre di un portatile con una connessione a Internet.

### ***Come funziona Service Rapido 2.0?***

Dopo avere immesso il numero del telaio di un determinato veicolo e un'attività di assistenza, il tecnico riceve una panoramica dettagliata che indica tutte le fasi e i tempi della riparazione. Quindi vengono visualizzati un piano di lavoro dotato di illustrazioni per ogni fase, i dati tecnici (ad esempio la coppia di serraggio) e gli strumenti necessari. Inoltre, sullo schermo verranno visualizzati i componenti da utilizzare. Tutto questo si svolge semplicemente con pochi clic del mouse. Service Rapido 2.0 offre innumerevoli vantaggi, sia ai concessionari che ai clienti. Dunque, utilizzando Service Rapido 2.0, le officine possono pianificare l'esatta durata di una riparazione e prepararsi al meglio per effettuarla. Inoltre, i concessionari non devono più conservare la documentazione dell'officina con gli aggiornamenti settimanali: Service Rapido

***Service Rapido 2.0, sistema unico nel settore, conferma la posizione leader di DAF per quanto riguarda i servizi post-vendita. I clienti hanno sempre e incondizionatamente la priorità.***



## Il futuro

Gli sviluppi riguardanti i servizi post-vendita non restano fermi. Per dimostrarlo, DAF possiede una 'Concessionaria elettronica' a Eindhoven, che permette alla società di mostrare come i moderni mezzi di informazione possono supportare in maniera ottimale le operazioni aziendali per i concessionari e per gli utenti finali. A questo scopo viene utilizzata la tecnologia IT più aggiornata, sia in termini di hardware che di software.

I clienti che dispongono di una smart tag (contenuta nella chiave di accensione) vengono automaticamente riconosciuti all'entrata, in questo modo tutti i dati personali e del veicolo vengono resi immediatamente disponibili per i dipendenti del concessionario. Tutte le applicazioni per PC sono wireless e viene utilizzata un'apparecchiatura speciale con codice a barre per le operazioni di magazzino. Tuttavia, l'IT non occupa il ruolo più importante ma fa da supporto alla fornitura dei servizi: il centro della scena è riservato alla funzionalità, per i clienti e per i concessionari.

è sempre aggiornato. Le istruzioni di lavoro sono più chiare di quelle solitamente fornite su carta e sono finalizzate al particolare veicolo industriale in questione. Tutto questo comporta significativi vantaggi per i clienti, poiché possono essere sicuri che i loro veicoli non passeranno un minuto più del necessario presso l'officina e il rischio di eventuali errori, quali l'ordinazione di componenti errati o l'uso di una coppia di serraggio non corretta, viene azzerato.

Attualmente, Service Rapido 2.0 è in fase di introduzione presso tutte le organizzazioni DAF ed è già operativo in una serie di concessionari in Inghilterra. Il sistema sarà disponibile presso tutti i concessionari DAF europei all'inizio del 2006. Service Rapido 2.0, sistema unico nel settore, conferma la posizione leader di DAF per quanto riguarda i servizi post-vendita. I clienti hanno sempre e incondizionatamente la priorità.

## Il segreto del successo non risiede semplicemente in un buon veicolo

*A volte i clienti mi chiedono qual è il segreto del successo di DAF. "Ha un po' di tempo da dedicarmi?", chiedo sempre, perché la risposta non è semplice. Ovviamente noi produciamo veicoli fantastici, ma questo spiega solo in parte il nostro successo, infatti l'organizzazione che sta dietro al prodotto è almeno altrettanto importante. Un cliente non compra soltanto un buon veicolo industriale, prima di tutto acquista una certezza. La certezza è la possibilità di utilizzare sempre la flotta a un livello ottimale, con costi ridotti al minimo. Effettivamente, i margini di guadagno nel settore dei trasporti sono già abbastanza bassi...*

*Questo spiega l'essenza dell'obiettivo dei servizi post-vendita di DAF: utilizzabilità ottimale da un lato, costi ridotti dall'altro. Non si tratta solo di belle parole, ma di qualcosa su cui lavoriamo duramente tutti i giorni. Grazie a prodotti eccellenti e affidabili, ma anche grazie a una vasta gamma di servizi e a innovazioni uniche, quali Service Rapido, di cui si parla abbondantemente in queste pagine. Alcune tra queste innovazioni sono operative già da trentatré anni, ad esempio DAF International Truck Service. Spesso veniamo imitati ma mai eguagliati.*

*Il vero segreto dell'organizzazione DAF risiede effettivamente nelle persone che ci lavorano, nelle fabbriche, negli uffici di progettazione, negli uffici e presso i 1.000 e più concessionari e punti di assistenza in tutta Europa. Le persone sanno cosa vogliono i clienti. Non hanno acquisito questa conoscenza leggendo costose relazioni ma parlando direttamente con i clienti delle loro esigenze, delle sfide che devono essere affrontate quotidianamente nel mondo dei trasporti.*

*Ecco dove risiede la forza di DAF: conoscere le esigenze dei nostri clienti. Per quanto possano essere buoni i nostri veicoli industriali e per quanto possa essere estesa la nostra gamma di servizi, il trasporto stradale resta una questione che riguarda le persone che ne sono direttamente coinvolte.*

**Pieter de Grauw**, Direttore,  
Dipartimento post-vendite DAF Trucks N.V.





# ***Nuovi progetti migliorano le infrastrutture stradali in Europa***

*Infrastrutture datate, ingorghi e traffico congestionato non rendono semplice la vita dei fornitori di servizi di logistica in Europa. Tuttavia, esistono esempi di infrastrutture che offrono ai vettori i requisiti di tempo ed efficienza desiderati. Ad esempio, il nuovo viadotto nelle vicinanze della città francese di Millau, tra Clermont-Ferrand e Béziers e varie altre interessanti opere di costruzione in fase di progettazione.*

*Testo: Hans van Zwet*



*Il pilone più alto del viadotto di Millau è più alto della torre Eiffel. Le campate tra i sette piloni misurano una lunghezza di 342 metri.*

La splendida struttura, progettata dal famoso architetto di livello mondiale Sir Norman Foster, è stata completata il 17 dicembre 2004 e ha trasformato la A75 in un percorso molto più efficiente. Quindi l'opera è stata accolta calorosamente dagli operatori del settore dei trasporti che percorrono le strade del Nord Europa e del Sud della Francia o della Spagna. Prima della sua inaugurazione, i conducenti preferivano passare per la A6, la A7 e la A9, passando per Lione, se dovevano raggiungere Perpignan da Parigi. Il traffico della valle del Tarn nei dintorni di Millau (dove il traffico doveva districarsi attraverso strade strette), giustificava questa deviazione di 60 chilometri. Da quando è stato aperto al traffico il nuovo viadotto, il percorso attraverso la A10, la A71 e la A75 è più rapido e breve. Il prezzo non è esagerato: sebbene i veicoli articolati (classe 4) paghino un pedaggio di 20,31 per il ponte (24,20 tasse incluse), il percorso totale tra Parigi e Perpignan è diventato lievemente meno costoso rispetto a quello via Lione. Almeno altrettanto importante è il guadagno in termini di tempo: almeno mezz'ora in bassa stagione e fino a quattro ore in alta stagione.

#### **Grandi numeri**

La Compagnie Eiffage du Viaduct de Millau, proprietaria del viadotto vicino a Millau, è fiera dei grandi numeri associati al ponte. Le campate tra i sette piloni sono lunghe

342 metri. Il pilone più alto è di 343 metri, di 21 metri più alto della torre Eiffel. La Compagnie detiene la proprietà del ponte per i prossimi 75 anni. Il progetto è stato calcolato per avere una durata di vita di 120 anni. I primi disegni sono stati realizzati nel 1987, tuttavia la costruzione ha avuto inizio soltanto il 14 dicembre 2001. Il viadotto è stato aperto al pubblico esattamente tre anni e tre giorni più tardi. Il progetto è costato 400 milioni di euro.

#### **Messina e Gibilterra**

A parte il viadotto di Millau, si attende la realizzazione, nel lungo termine, di un paio di imponenti opere di costruzione europee: il ponte sullo Stretto di Messina e, forse, un collegamento permanente tra l'Europa e l'Africa sullo Stretto di Gibilterra.

Il primo progetto di costruzione citato è volto a garantire che, nel 2012, la regione Calabria nel Sud dell'Italia venga collegata alla Sicilia, l'isola più grande del mare Mediterraneo, oltre che la regione italiana più densamente popolata: nell'isola vivono cinque milioni di persone su un territorio di 25.708 chilometri quadrati. La capitale, Palermo, è la quarta città più grande d'Italia dopo Roma, Milano, Napoli e Torino; attualmente l'isola è collegata alla terraferma soltanto con i traghetti.

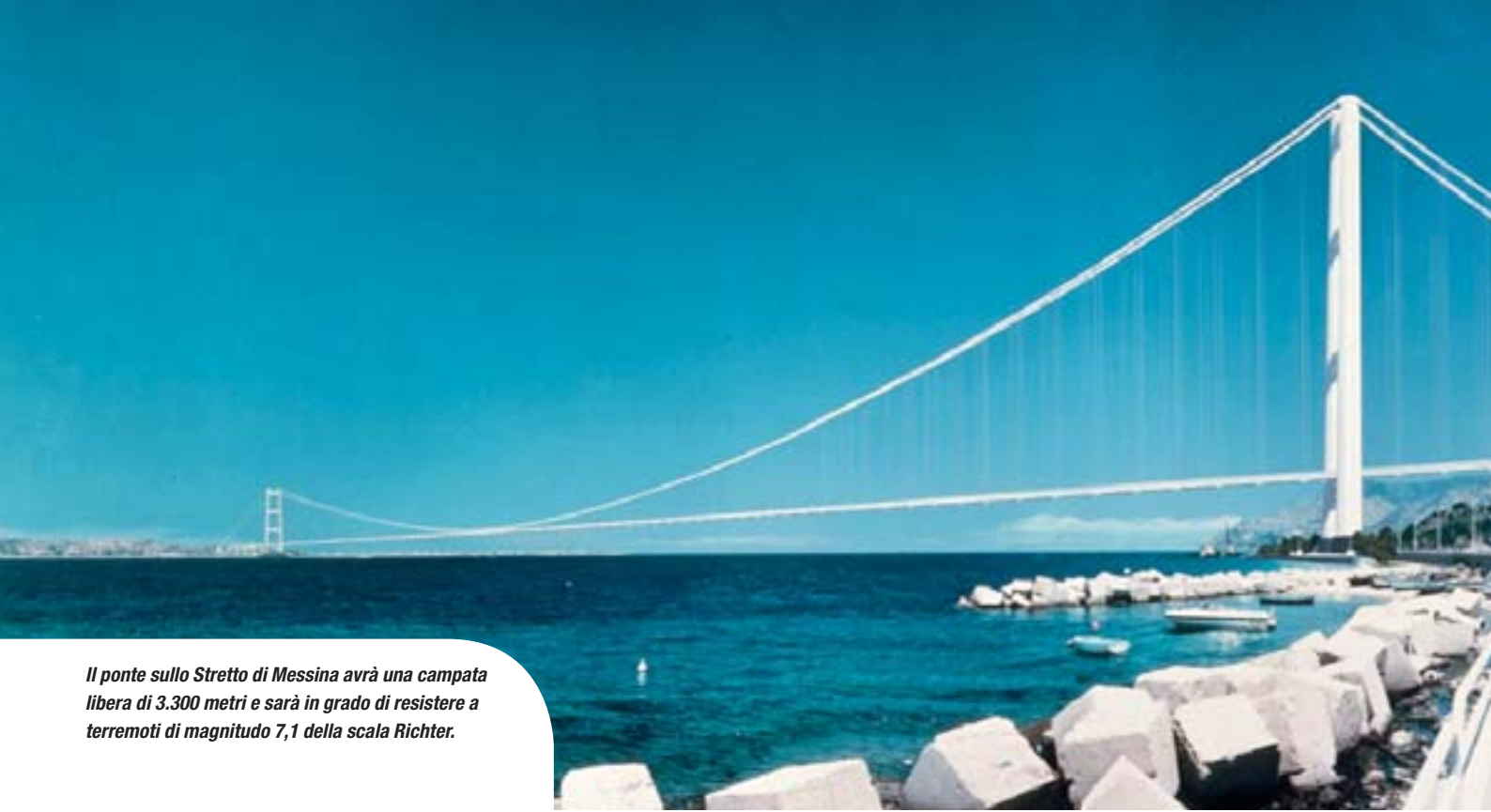
#### **Un'unica campata libera di 3.300 metri**

Attualmente vengono valutate le offerte di

appalto di due costruttori e il governo italiano ha chiuso la gara per garantire che i lavori di costruzione abbiano inizio il 1 settembre. Il ponte avrà due corsie in ciascuna direzione con una corsia di emergenza, un collegamento ferroviario a due binari e una strada di servizio. Il ponte avrà una larghezza di 604 metri. In Italia si prevede che i primi veicoli potranno attraversarlo nel 2012. Il costo del progetto previsto è di 4,6 miliardi di euro. Il cliente, Stretto di Messina S.P.A., parla di una campata libera di 3.300 metri. Per fare un confronto, il ponte che attraversa la Great Belt, ha una campata libera di 1.624 metri e il ponte Fatih Sultan Mehemed, il secondo ponte sul Bosforo a Istanbul, presenta una campata libera di 1.090 metri. Il nuovo ponte sullo Stretto di Messina batterà anche l'attuale detentore del record mondiale: il ponte Akashi Kaikyo del 1998 che ha una campata libera di 'appena' 1.991 metri. Le due torri su cui verranno posti i cavi avranno un'altezza di 382,6 metri, di oltre sessanta metri superiore a quella della torre Eiffel.

#### **Vulcani e terrore**

È stata calcolata una durata di vita per il ponte di 200 anni, se non vengono registrati terremoti di magnitudo superiore al grado 7,1 della scala Richter. Il ponte verrà costruito per resistere a terremoti di potenza inferiore. Questa preoccupazione riguardante i terremoti non è infondata: il ponte



**Il ponte sullo Stretto di Messina avrà una campata libera di 3.300 metri e sarà in grado di resistere a terremoti di magnitudo 7,1 della scala Richter.**

sarà costruito vicino all'Etna, l'unico vulcano in Europa ancora attivo. Inoltre, i vulcani dormienti di Stromboli e del Vesuvio sono nelle vicinanze. Il ponte deve essere in grado di resistere a velocità del vento pari a 200 chilometri. La preoccupazione per la sicurezza si estende anche agli attacchi terroristici aerei. Secondo gli ingegneri, la costruzione sarà in grado di resistere anche ad essi.

#### **Il tunnel africano**

Un progetto ancora più futuristico è attualmente in fase di progettazione: un collegamento tra l'Africa e l'Europa che dovrebbe essere completato nel 2020. Non esiste ancora un nome ufficiale associato al progetto, inoltre, non è ancora stato deciso se si tratterà di un tunnel o di un ponte. Attualmente sono in corso vari studi di fattibilità. È in corso uno studio riguardante il ponte, mentre un altro riguarda un tunnel flottante

sospeso a 150 metri sotto il livello del mare fissato al fondo marino. La ragione di tale costruzione è associata alla profondità dello Stretto di Gibilterra: dove la distanza è più breve, ovvero tredici chilometri, la profondità è pari a oltre seicento metri, cosa che rende tecnicamente impossibile la costruzione di un tunnel convenzionale. È in corso una ricerca per determinare le possibilità di attraversare lo Stretto di Gibilterra a ovest nel punto più stretto. In questo punto il mare ha una profondità di soli trecento metri. Quindi il tunnel dovrebbe avere una lunghezza di 38,5 chilometri.

#### **Chi deve pagare?**

La possibilità di un collegamento permanente attraverso il mare con l'Africa è diventata più concreta il 12 dicembre 2004, quando il Re Juan Carlos di Spagna e il Re Mohamed Sesto del Marocco hanno

firmato un accordo relativo a ulteriori ricerche. Non è chiaro se l'Unione Europea risponderà alla richiesta di finanziamento. Il collegamento con l'Africa non è, diversamente dal collegamento con la Sicilia, incluso nella TEN (Trans European Network), nella quale i governi dei 25 stati membri hanno indicato i collegamenti più importanti d'Europa. L'attività economica tra i due continenti non giustifica in apparenza la creazione di un collegamento permanente attraverso il mare, anche se il Marocco la pensa diversamente. Per quanto riguarda la sicurezza, l'afflusso di clandestini gioca un ruolo importante nell'ambito di tale collegamento. Tuttavia, prima di tutto è necessario completare le ricerche per valutare se il progetto è tecnicamente fattibile e per determinare chi dovrà sostenere i costi estremamente elevati. Il tunnel della Manica, per fare un confronto, è costato all'epoca 20 milioni di euro: il progetto di infrastrutture più costoso mai realizzato. Quindi, per il momento, le persone e le merci continueranno ad attraversare lo Stretto di Gibilterra in aereo o in traghetto.

## ***I tunnel più lunghi e più profondi***

- **Il tunnel di Seikan in Giappone, un collegamento ferroviario tra due isole, con i suoi 53,9 chilometri, è il tunnel più lungo del mondo. Il tunnel della Manica segue con 39 chilometri.**
- **Il tunnel stradale più lungo si trova in Norvegia: si tratta del tunnel di Lærdal, vicino a Bergen, completato nel 2000 con 24,5 chilometri di lunghezza.**
- **Il tunnel di Capo Nord è probabilmente il tunnel più profondo: la strada sottomarina di sette chilometri collega l'isola di Magerøya alla terraferma fin dal 1999 e si trova a 212 metri sotto il livello del mare.**

# La disponibilità di AdBlue è in rapida crescita

Per riuscire a soddisfare i nuovi requisiti di emissione Euro 4, quasi tutti i produttori europei di veicoli industriali hanno optato per il sistema SCR (Selective Catalytic Reduction). Effettivamente, per la versione Euro 5 tutti i produttori di veicoli industriali europei hanno optato per questo sistema che prevede l'immissione del liquido AdBlue nei gas di scarico, allo scopo di ridurre l'emissione di ossido di azoto. Ora la domanda è la seguente: quale è la situazione riguardo alla disponibilità del prodotto AdBlue?

Testo: Hannah Dyson



Univar, la società madre di Dureal, ha firmato un contratto con Texaco.



GreenChem collabora con Q8.



È inoltre possibile fare il pieno di AdBlue nell'importante stazione di frontiera di La Junquera in Spagna.

Tutti gli appaltatori che utilizzano veicoli industriali dotati del sistema SCR devono sapere esattamente dove è possibile reperire questo liquido semplice ma indispensabile. Esistono varie partnership tra fornitori, distributori e commercianti al dettaglio volte a garantire la presenza di AdBlue in centinaia di stazioni di servizio in tutta Europa a partire dai prossimi mesi, oltre che presso i luoghi di fermata di mezzi di trasporto e veicoli industriali.

I leader nella fornitura di AdBlue per i clienti europei sono Air 1 (una partnership tra il produttore di urea Yara e il distributore Brenntag), Univar e GreenChem. A titolo di prova, queste società hanno già predisposto molte installazioni di serbatoi AdBlue presso le fermate per veicoli industriali, depositi di serbatoi e luoghi pubblici. Inoltre stanno concludendo contratti con le grandi società petrolifere per aumentare ulteriormente la disponibilità di AdBlue presso le stazioni di servizio nei prossimi due o tre anni. Altri produttori e distributori stanno adottando una politica che si rivolge inizialmente a un solo paese per volta, ad esempio Blue Sky in Germania (una partnership

tra SKW Piesteritz e KRUSE Chemie KG) e BlueCat nel Regno Unito (fondata da J&H Bunn). La società petrolifera OMV prevede di dotare, entro il 2007, 67 delle sue stazioni di servizio con servizi AdBlue, in particolare in Austria, Germania e nell'Europa centrale e orientale.

La grande varietà di opzioni di immagazzinamento e fornitura offerte dai distributori AdBlue consente alle società petrolifere di variare la propria strategia di vendita in base alla propria visione dello sviluppo di questo mercato. Di conseguenza, Shell prevede di disporre di circa 1.500 punti vendita AdBlue per la fine dell'anno, ma renderà il prodotto disponibile soltanto in latte da cinque litri. La società francese Total intende fornire AdBlue a 400 stazioni di servizio e alle stazioni per veicoli industriali AS24 in Europa entro tre anni, sia come prodotto sfuso che in latte. Verso la fine dell'anno, Q8 renderà disponibile il prodotto in latte presso alcune ubicazioni e intende installare sistemi di pompaggio in stazioni di servizio situate in punti strategici, quali i valichi di frontiera.



[www.findadblue.com](http://www.findadblue.com)

Nel mese di ottobre, l'ufficio di consulenza British Integer Research ha lanciato il sito Web FindAdBlue.com in collaborazione con i produttori di AdBlue, con le compagnie di distribuzione e con i produttori di veicoli industriali. Gli appaltatori del settore dei trasporti e i conducenti possono individuare tutti i punti vendita AdBlue in Europa semplicemente facendo clic qui.

# La 'Connessione olandese'



## DAF esplora l'altro lato del mondo

*Con un territorio di 270.000 Km<sup>2</sup>, una natura splendida, una grande ricchezza di materie prime e una popolazione di soltanto 4 milioni di persone, la Nuova Zelanda è nota anche come l'ultimo paradiso sulla terra. Non c'è da stupirsi se questo paese attrae un gran numero di persone che desiderano crearsi una nuova vita. Come Cor van Opzeeland, che ha lasciato l'Olanda del dopoguerra nel 1952 alla ricerca di una nuova sfida. Quando nel 1956 ha iniziato a trasportare vari tipi di merce, incluso il carbone, con un solo camion, non avrebbe potuto immaginare che il suo nome sarebbe apparso sui veicoli industriali quasi cinquant'anni dopo. Veicoli provenienti dal suo stesso paese di origine.*

Nel 2005 suo figlio John è diventato Amministratore delegato di una società neozelandese di medie dimensioni operante nei settori dell'immagazzinamento, della distribuzione e dell'imballaggio, con una flotta di 35 veicoli e diversi magazzini di distribuzione in tutto il paese. La società trasporta una grande varietà di merci, dal legno, agli articoli alimentari, ai materiali di imballaggio. Opzeeland impiega circa 55 per-

**Il figlio John (qui a sinistra) è ora Amministratore delegato della società di trasporti fondata da suo padre, Cor van Opzeeland, nel 1956.**

sone di cui 35 sono conducenti. La sede centrale si trova a Christchurch, nella parte orientale della South Island. Padre Cor, che ha ora 79 anni, si presenta ancora tutti i giorni e si mette regolarmente a lavoro.

### **Pionieri**

Quando DAF entrò nel mercato neozelandese, circa sei anni fa, Opzeeland è stato uno dei suoi primi clienti. La "Connessione olandese" di Opzeeland ha avuto un ruolo importante nel processo di acquisto dei veicoli olandesi, racconta John van Opzeeland: "Ovviamente

potrebbe sembrare una scommessa acquistare veicoli di una marca che all'epoca, in Nuova Zelanda, era completamente sconosciuta", dichiara. "Tuttavia le loro caratteristiche erano promettenti e i nostri contatti nei Paesi Bassi ci confermarono l'eccellente reputazione di DAF. Bisogna anche considerare che vari membri della famiglia nei Paesi Bassi erano operanti nel settore del trasporto stradale, alcuni di loro con il nome Opzeeland."

### **Tutto funziona**

Adesso Opzeeland conta 13 modelli DAF nella flotta, in particolare CF e XF. John van Opzeeland non cerca di nascondere il suo entusiasmo. "Tutto funziona", afferma. "I veicoli DAF sono affidabili, il prezzo è buono, sono ragionevolmente economici e i conducenti li amano. In più, i canali delle vendite e dei servizi postvendita sono molto ben organizzati. L'importatore DAF, Southpac Trucks, dispone di molte ubicazioni di servizio in tutto il paese e le linee di comunicazione sono brevi, incluse quelle con la fabbrica di Eindhoven. Quando poniamo a DAF delle domande riceviamo sempre una risposta rapida. Sembra che siano alla porta accanto."

### **Quattro assali**

Il quadro del traffico della Nuova Zelanda è dominato da un'alta percentuale di motrici





montagnoso e il clima estremamente mutevole. I veicoli DAF di Opzeeland percorrono tra i 75.000 e i 175.000 chilometri all'anno. I modelli CF vengono utilizzati principalmente nella South Island. "I conducenti dei CF si mettono in viaggio alla fine della giornata e si fermano dopo un paio di centinaia di chilometri per la notte. Spesso si fermano in alberghi per conducenti", dice John. "Gli XF con la Space Cab vengono utilizzati principalmente per i trasporti nella North Island. Questi conducenti sono spesso in viaggio per tre o quattro giorni e dormono nel veicolo. Per quanto riguarda lo spazio e il comfort, la cabina dell'XF è quella standard. I conducenti ne sono veramente entusiasti. I veicoli arrivano dalla fabbrica proprio come li desidero. Raramente il concessionario e io dobbiamo apportare delle modifiche e questo è un grande vantaggio: consente di risparmiare denaro e i veicoli possono essere messi in servizio più rapidamente, dopo il loro arrivo dai Paesi Bassi."

quattro assi, spesso dotate di rimorchio a quattro assi. La lunghezza totale del combinato misura quindi venti metri per un peso totale a terra di 45 tonnellate. Tutto ciò deriva dalla legislazione nazionale, con grande frustrazione di John van Opzeeland: "Il governo è dell'opinione che i combinati superiori a 39 tonnellate devono essere dotati di otto assali e il veicolo di ponte a tandem motore, ovvero, 8x4 o 6x4. Solo in questo modo un conducente può essere in grado di affrontare le condizioni delle strade in Nuova Zelanda", spiega John. "Tuttavia, un veicolo a due assali moderno con un rimorchio a tre assali può affrontare ottimamente le strade neozelandesi. Quindi abbiamo una grande quantità di peso supplementare, minore capacità di carico e costi di carburante supplementari."

#### Utilizzo flessibile

I veicoli DAF di Opzeeland vengono utilizzati sia per tratte lunghe che brevi. John definisce le condizioni stradali in Nuova Zelanda "impegnative per i veicoli industriali": il paese è molto

land. "Questo significa che i veicoli devono essere molto flessibili per poter trasportare una vasta gamma di merci di diverso tipo. 'Qualsiasi cosa, in qualsiasi momento' è il motto dei trasporti da queste parti. I nostri veicoli DAF sono molto adatti per questo, in particolare per via del loro peso ridotto."



#### Piccola scala

"L'economia della Nuova Zelanda è di piccola scala per natura", dichiara John van Opzee-

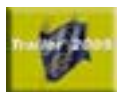


## DAF Endurance Used Trucks

Veicoli usati, come nuovi



Più flessibilità, più sicurezza, più vantaggi. Che si tratti di Profi Liner, Cool Liner o Mega Liner, Krone Vi propone un programma ricco di soluzioni innovative che assicurano vantaggi con qualsiasi tipo di trasporto.



Vi aspettiamo all'**European Road Transport Show** di Amsterdam, halle 08, stand 055 e al **Trailer 2005** di Kortrijk, halle 04, stand 426

Importatore unico per l'Italia:

Realtrailer s.r.l

Tel 0376-536809

Fax 0376-536400

[www.realtrailer.it](http://www.realtrailer.it)

[www.krone.de](http://www.krone.de)



# FIRST CHOICE

 **KRONE**  
*i professionisti dei rimorchi*



## **C510 Twin Steer il peso massimo di Kenworth**

**Kenworth Australia ha di recente presentato il modello C510 Twin Steer, con tre assali motori per i trasporti molto pesanti sia su strada che fuori strada. Si tratta del modello più grande che Kenworth abbia mai prodotto e del veicolo industriale più grande possibile secondo la legge australiana.**

Il veicolo, progettato in collaborazione con Brambles Industrial Services, verrà utilizzato nel settore minerario e della silvicoltura, oltre che per i trasporti molto pesanti.

Questo eccezionale modello Kenworth è adatto per pesi totali a terra fino a 200 tonnellate e ha una potenza di 600 CV e un motore QSK19 Cummins da 19 litri. Il C510 è dotato di due assali anteriori sterzanti e di tre assali posteriori motori. La progettazione, la produzione e l'omologazione hanno richiesto soltanto dodici mesi.

## **La rivista Industry Week: "PACCAR produttore leader"**

**PACCAR Inc, società madre di DAF Trucks N.V., è stata di recente definita dall'autorevole rivista americana 'Industry Week' uno dei cinquanta migliori produttori degli Stati Uniti. "È un onore per PACCAR poter condividere questo riconoscimento con società quali Dell, Johnson & Johnson, Chevron e 3M", ha detto Mark C. Pigott, Presidente e Direttore generale. "Nell'anno in cui PACCAR celebra il suo centesimo anniversario, questo riconoscimento rispecchia lo stimolo per l'innovazione e la dedizione dei dipendenti PACCAR in tutto il mondo."**

Per selezionare le cinquanta società con i migliori risultati, la rivista Industry Week non si è limitata soltanto a valutare la crescita del fatturato, i margini di profitto e il rendimento dagli attivi, ma ha osservato anche la velocità di rotazione delle scorte negli ultimi tre anni.

"La diversificazione a livello mondiale di PACCAR è stata fondamentale per la continua crescita del fatturato e dei profitti", ha osservato il vice Presidente Mike Tembreull. "Nel 2004 più del 50% delle entrate di PACCAR è stato generato al di fuori degli Stati Uniti. Negli ultimi dieci anni PACCAR ha ottenuto un aumento annuale dei profitti del 16%, il 7% per l'indice delle 500 società Standard & Poor, ovvero l'elenco delle società con i migliori risultati. Il rendimento del capitale di PACCAR e le riserve hanno registrato una media del 21,5% negli ultimi tre anni. Nel 2004 era pari al 27,9%."

## **PACCAR Foundation Europe sostiene un laboratorio di ricerca**

**Il professore Alex Markham, direttore di Cancer Research UK, ha ampiamente lodato la "eccezionale generosità" di PACCAR Foundation Europe, in occasione della sua donazione di 250.000 sterline per un nuovo laboratorio di ricerca sul cancro a Manchester.**

Un laboratorio del Paterson Institute for Cancer Research verrà ampliato e modernizzato. Il laboratorio, finanziato da Cancer Research UK, verrà rinominato PACCAR Laboratory, in segno di apprezzamento per la donazione.

Il Presidente e Direttore generale di PACCAR, Mark Pigott, ha affermato: "PACCAR Foundation è molto lieta di poter contribuire alle importanti ricerche scientifiche e cliniche di Cancer Research UK. Le sue moderne ricerche mediche sono essenziali per migliorare la diagnosi e per trovare una cura a questa terribile malattia. Abbiamo la più profonda ammirazione per la posizione leader e per le iniziative dinamiche di Cancer Research UK, per quanto riguarda la raccolta di fondi finalizzata al miglioramento del suo laboratorio."

I lavori di costruzione al PACCAR Laboratory sono già iniziati. Il laboratorio sarà pronto nel mese di gennaio del 2006. Il principale campo di ricerca nel nuovo laboratorio sarà fondamentalmente attinente all'applicazione delle scoperte scientifiche ai metodi di trattamento pratici dei pazienti malati di cancro.

## **Raggiunta la produzione di 250.000 modelli Kenworth a Chillicothe**

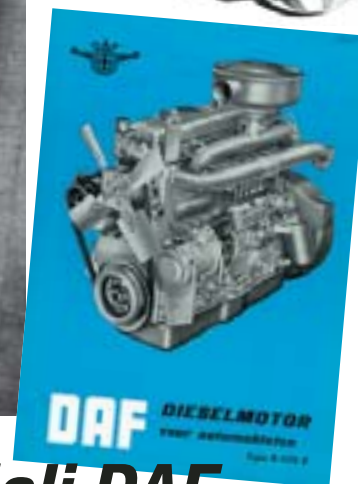


È stata recentemente festeggiata la produzione del veicolo numero 250.000 nell'impianto di assemblaggio Kenworth di Chillicothe (Ohio). Le chiavi di questo veicolo (un Kenworth T600) sono state consegnate a Jon Vinje, direttore della società Halvor Lines, una società di trasporti con una flotta di 235 veicoli Kenworth.

La fabbrica di Chillicothe è stata aperta nel 1974 ed è la struttura di produzione più grande di modelli Kenworth. Oltre al modello T600, anche i modelli W900, T800 e T2000 vengono costruiti qui.

**Da sinistra a destra: Scott Blue, Responsabile della fabbrica Kenworth; Bill Kozek, Direttore generale vendite Kenworth; Jon Vinje, Direttore di Halvor Lines; Larry Soule, Direttore generale vendite dal concessionario Rihm Kenworth.**





## ***I primi motori per veicoli industriali DAF***

*DAF progetta e produce i propri motori da quasi cinquanta anni. In questo periodo la società si è creata una reputazione eccellente per quanto riguarda la durata, l'affidabilità, il risparmio di carburante e i bassi valori delle emissioni.*

Quando DAF mise in produzione il suo primo telaio, nel 1948, esso fu dotato di un motore a benzina American Hercules da 4,62 litri con potenza di 102 CV. Un anno dopo i clienti potevano scegliere anche tra diversi tipi di motori diesel Hercules e Perkins. DAF non costruiva i propri motori per una scelta ponderata. Gli investimenti necessari per la progettazione e la costruzione di motori erano troppo elevati in quegli anni grami del dopoguerra, quindi DAF si concentrò, in primo luogo, sulla costruzione di buoni telai e assali anteriori e posteriori. Tuttavia, le ambizioni di DAF erano di ampia portata e, già allora, era chiaro che in una fase successiva i motori sarebbero stati costruiti all'interno delle officine DAF.

Con il rapido aumento del traffico stradale, nacque l'esigenza di creare motori con

potenza più elevata e, alla metà degli anni '50, divenne evidente che i motori Hercules e Perkins, ormai superati, dovevano essere sostituiti. Alla fine del 1955 DAF raggiunse un accordo con Leyland, secondo il quale il produttore britannico avrebbe agito in qualità di fornitore di motori, mentre DAF acquisiva il diritto di costruire il proprio motore su licenza quando sarebbe stata pronta la nuova fabbrica di motori, che doveva ancora essere costruita. La costruzione della fabbrica di motori, adiacente a quella già esistente dei veicoli industriali, ebbe inizio nel mese di gennaio del 1956. Tutte le strutture in acciaio per questo edificio vennero prodotte da DAF che, in origine, produceva strutture in acciaio.

### **La fabbrica di motori**

La nuova fabbrica di motori fu inaugurata

con grande risonanza nel mese di novembre del 1957, nello stesso luogo in cui si trova ancora oggi la fabbrica di motori DAF. Qui venne avviata la costruzione del primo motore DAF: il tipo D575, che era effettivamente una versione su licenza del motore Leyland O.350. Il D575 era a iniezione diretta e aveva una cilindrata di 5,76 litri. La potenza era pari a 120 CV SAE a 2.400 giri/min. Il motore era stato costruito per l'uso come motore industriale e come motore navale. Entro un breve periodo il modello D575 si conquistò un'eccellente reputazione e divenne evidente che con questo motore la serie non si sarebbe esaurita. All'inizio del 1959, DAF presentò quattro nuovi motori derivati dal D575: due motori a benzina da 135 e 155 CV, una versione diesel più piccola da 100 CV e il modello DS575 con non meno di 165 CV. Per ottenere questa elevata potenza del motore, i progettisti DAF utilizzarono, per il DS575, il riempimento a pressione per mezzo di un turbo per i gas di scarico. Di conseguenza, DAF fu uno dei primissimi produttori di veicoli industriali al mondo a immettere sul mercato un motore turbo. Da quel momento DAF acquisì il ruolo di leader nella tecnologia dei motori, una reputazione che si è estesa fino ai nostri giorni e che migliora ulteriormente grazie all'introduzione del motore PACCAR MX.

*La produzione di motori DAF nel 1957 (a sinistra) e la produzione di motori DAF nel 2005: una differenza enorme.*



# ***DAF e PACCAR Financial: dedicated to transport***

Investire in veicoli è da sempre una decisione importante e complessa. La scelta giusta contribuisce al successo della vostra attività. Paccar Financial offre una vasta gamma di soluzioni finanziarie, l'ideale per il trasportatore al passo con i tempi.



# ***DAF XF105: il nuovo livello della qualità***

DAF XF105. Qualità ed affidabilità ad un livello mai raggiunto prima. Lo ritrovi nelle prestazioni, nelle caratteristiche di guida, nel confort e nel design di una cabina spaziosa ed elegante. Ed anche un nuovo motore PACCAR MX da 12,9 litri disponibile nelle versioni Euro 4 ed Euro 5 dalle elevate prestazioni e bassi consumi di carburante. DAF XF 105: la soluzione ideale per l'imprenditore del trasporto ed il sogno di ogni conducente.

*driven by quality*

