

JESIEŃ 2024 / ZIMA 2025

DAF

IN ACTION



**„FIRMA DAF WYZNACZA
KOLEJNE STANDARDY
WYDAJNOŚCI”**

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

EFEKTYWNOŚĆ BEZ KOŃCA



FUELMAX PERFORMANCE

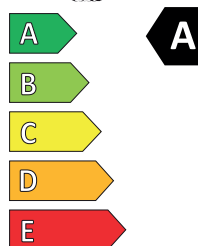
PROSTA DROGA
DO EFEKTYWNOŚCI
I ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU

GOODYEAR.EU/TRUCK

Specjalistyczna opona ciężarowa, która zapewnia najwyższą oszczędność paliwa i najniższe emisje.

Odkryj doskonałość opon!
FUELMAX PERFORMANCE!

GOODYEAR



Wszystko, czego potrzebujesz, aby osiągnąć sukces

„Powering your success” — zapewniamy receptę na Twój sukces — tym zajmujemy się na co dzień w firmie DAF. Zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy jednym z czynników przyczyniających się do sukcesu Twojej firmy i robimy wszystko, co w naszej mocy, aby był on możliwy. W tym wydaniu magazynu „DAF w akcji” dowiesz się, w jaki sposób udaje nam się to osiągnąć.

W tym wydaniu magazynu opisujemy szereg innowacji wprowadzonych w modelach DAF nowej generacji. Pozostają one jedynymi na rynku pojazdami ciężarowymi opracowanymi od podstaw z uwzględnieniem nowych europejskich regulacji, posiadającymi również liczne dodatkowe zalety. Nieustannie doskonalimy nasze produkty, dzięki czemu ciężarówki DAF nowej generacji są jeszcze bardziej wydajne, bezpieczne i wygodne. Krótko mówiąc, najlepsze pojazdy ciężarowe na rynku są teraz jeszcze lepsze.

Strategia „Powering your success” jest również ważną częścią niedawno wdrożonego programu „Plug & Play”, wyjątkowej inicjatywy mającej na celu jeszcze efektywniejsze budowanie podwozi, zarówno z perspektywy wytwórcy zabudów, jak i, przede wszystkim, z perspektywy Klienta. W tym wydaniu magazynu szczegółowo opowiada o tym Cornelis van der Lee, dyrektor działu podwozi pod zabudowę i pojazdów użytkowych.

Ponadto główny inżynier ds. pojazdów DAF Jeroen van den Oetelaar omawia zaangażowanie firmy DAF w różnych obszarach z myślą

o zapewnieniu zrównoważonej przyszłości transportu drogowego. Silniki elektryczne, napęd hybrydowy, silniki napędzane wodorem, ogniwa paliwowe, a także oczywiście stale ewoluujący silnik spalinowy — będziemy potrzebować wielu różnych technologii, aby ułatwić transformację energetyczną. DAF jest na to gotowy!

Jak klienci oceniają nasz wkład w ich sukces? O tym również przeczytasz w magazynie. Zadowolenie klientów z naszych produktów i usług jest głównym powodem, dla którego stale doskonalimy wszystko, co tworzymy. Robimy to dla nich. Dla Ciebie.

Harald Seidel

Prezes
DAF Trucks N.V.



4 „Powering Your Success”. Firma DAF wyznacza kolejne standardy wydajności

9 Jeroen van den Oetelaar: „Zrównoważony rozwój to wspólna odpowiedzialność”

12 50 lat ewolucji to rewolucja

14 Cornelis van der Lee: „Nie ma dwóch takich samych podwozi pod zabudowę”

18 PACCAR Connect ułatwia życie

21 Adam Serr dostarcza 600 tys. ton żywności rocznie

25 Simone Gheller: „Wydajne, i z optymalnym stosunkiem ceny do możliwości”





Firma DAF wyznacza kolejne standardy wydajności

„POWERING YOUR SUCCESS”

Prezentacja nowej generacji pojazdów XD, XF, XG i XG+ firmy DAF wywołała wielkie poruszenie. Zostały one opracowane na podstawie nowych europejskich przepisów dotyczących masy i wymiarów pojazdów. Zapewniają one także nowy standard bezpieczeństwa, komfortu i, co nie mniej ważne, wydajności. Kolejnym krokiem jest szereg nowych innowacji. Po raz kolejny ustanowiono nowy standard.

Autor: Rob van Tilburg

Wyjątkowe nowe pojazdy DAF do transportu regionalnego, krajowego i międzynarodowego to prawdziwa rewolucja. Nowe przepisy europejskie dały możliwość wydłużenia przedniej części kabiny nawet o 16 centymetrów w celu uzyskania najlepszej możliwej aerodynamiki, co znacznie pomogło w uzyskaniu 10% oszczędności paliwa i zmniejszeniu emisji CO₂ — osiągnięć słusznie będących dla firmy DAF powodem do dumy. Pojazdy ciężarowe DAF nowej generacji łączą optymalną wydajność z najwyższym poziomem bezpieczeństwa, a kierowca ma do dyspozycji niezrównaną ilość miejsca i kabinę o doskonałej konstrukcji. Nie powinno więc dziwić, że nowe modele DAF zdobyły niemal wszystkie prestiżowe nagrody w Europie. Od „International Truck of the Year” po „Green Truck of the Year” i od „Fleet Truck of the Year” po „Best Industrial Design”.

Już niedługo do historii sukcesu nowej generacji pojazdów DAF zostanie dopisany kolejny, niezwykle ekscytujący rozdział. W ramach sprawdzonej filozofii stojącej za koncepcją DAF Transport Efficiency wprowadzono szereg innowacji, które sprawiają, że modele XD, XF, XG i XG+ staną się jeszcze bardziej atrakcyjne zarówno dla firm, jak i kierowców. Będą jeszcze bardziej wydajne dzięki innowacjom w obrębie silnika i układu napędowego oraz ogólnej specyfikacji pojazdu, która ma być jeszcze bardziej ukierunkowana na maksymalną wydajność. Będą również bezpieczniejsze dla kierowcy i innych użytkowników dróg dzięki serii imponujących systemów bezpieczeństwa, które są już standardem, oraz jeszcze bardziej komfortowe dzięki innowacjom w układzie napędowym, które zapewniają lepsze właściwości jezdne i wyjątkowo niski poziom hałasu.

SILA WYDAJNOŚCI

Wielu przewoźników przekonało się już, że 10-procentowe zmniejszenie zużycia paliwa w pojazdach ciężarowych DAF nowej generacji nie jest pustą obietnicą. W rzeczywistości modele, które obecnie rozpoczynają kolejny rozdział tej historii sukcesu, wyróżniające się subtelnyymi chromowanymi akcentami w górnych otworach wentylacyjnych, mają ograniczyć zużycie paliwa o kolejne 3%, co jest wynikiem zastosowania w legendarnych silnikach PACCAR MX-11 i MX-13 ulepszonych rozrządu, nowej pompy układu chłodzenia i nowej sprężarki powietrza. Inne cechy, które

mają istotny wkład w to osiągnięcie, to nowa konstrukcja zębniaka tylnej osi, nowe przekładnie redukcyjne tylnej osi i jeszcze bardziej wszechstronny pakiet wyposażenia standardowego, który obejmie tempomat predykcyjny (PCC), opony o wyjątkowo niskich oporach toczenia i kamery cyfrowe* zamiast lusterek.

Przewoźnicy, którzy wcześniej zamówili pojazdy ciężarowe DAF nowej generacji bez tych funkcji, mogą dodać kolejne 4 lub 5% do 3-procentowej oszczędności paliwa, którą zapewnia nowy układ napędowy. Po raz kolejny firma DAF podjęła godne podziwu kroki w celu wzmocnienia swojej pozycji lidera w dziedzinie wydajności transportu.



Warto również zauważyć, że firma DAF ma w ofercie kilka modeli, które należą bezpośrednio do klasy 3 w niemieckim systemie opłat drogowych Maut. Firmy transportowe, które regularnie jeżdżą po Niemczech, wiedzą, że potencjalnie pozwala to zaoszczędzić tysiące euro na opłatach za przejazd.

Nowa internetowa platforma zarządzania flotą PACCAR Connect umożliwia również poprawę wydajności w przeliczeniu na kilometr. Obecnie każdy nowy pojazd DAF jest dostarczany standardowo z dziesięcioletnią subskrypcją tego wyjątkowego systemu, który umożliwia monitorowanie wydajności floty, ciężarówki i kierowcy przez 24 godziny, 7 dni w tygodniu. PACCAR Connect pozwala także łatwo zintegrować istniejące systemy zarządzania flotą, zapewniając efektywność transportu w najlepszym wydaniu.



*) w zależności od modelu



**„NAJLEPSZE
CIĘŻARÓWKI NA
RYNKU SĄ TERAZ
JESZCZE LEPSZE.”**

SIŁA BEZPIECZEŃSTWA

Wprowadzając nowe wymiary pojazdów, Komisja Europejska ma na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa na drogach. Duża przednia szyba i nisko umieszczone dolne krawędzie okien, które oferuje DAF, gwarantują niezrównaną widoczność bezpośrednią, zwłaszcza gdy klient zdecyduje się na dodanie okna krawężnikowego po stronie pasażera. Zaawansowane systemy kamer, takie jak DAF Digital Vision System (obecnie standard w zdecydowanej większości modeli) i niezrównany DAF Corner View, dowodzą, że pojazdy DAF nowej generacji są również liderem w zakresie widoczności pośredniej.

Najnowsze modele są również standardowo wyposażone w najnowsze systemy bezpieczeństwa, które zapewniają ochronę nie tylko kierowcy, ale także tym użytkownikom dróg, którzy są najbardziej narażeni na niebezpieczeństwo. Zaawansowany system hamowania awaryjnego (AEBS) wykorzystuje czujniki radarowe i kamerę, aby automatycznie rozpocząć hamowanie awaryjne, gdy jest to konieczne w celu uniknięcia kolizji. Asystent ruszania Drive-off Assist ostrzega kierowcę przed szczególnie narażonymi użytkownikami dróg znajdującymi się w pobliżu ciężarówki. System DAF Side & Turn Assist robi to samo, gdy piesi, rowerzyści i inni użytkownicy dróg znajdują się w martwym polu pojazdu ciężarowego — nawet jeśli pole to znajduje się na samym końcu naczepy lub przyczepy. Lista funkcji jest niemal nieskończona i wyraźnie pokazuje możliwości firmy DAF w dziedzinie bezpieczeństwa.

MOC KOMFORTU

Kierowcy zaznajomieni już z prowadzeniem pojazdów DAF XD, XF, XG lub XG+ zapytają prawdopodobnie: „Czy to znaczy, że ciężarówka stała się jeszcze wygodniejsza?”. Może być im trudno uwierzyć, że odpowiedź brzmi „tak”. Dzięki nowemu układowi napędowemu silniki PACCAR MX-11 i MX-13 mają teraz bowiem niższe obroty przy prędkości jazdy, co czyni je jeszcze cichszymi. Ponadto automatyczne skrzynie biegów umożliwiają jeszcze

szybszą zmianę przełożeń, zwłaszcza podczas jazdy pod górę, co jest niezwykle korzystne dla kierowcy.

Nowe funkcjonalności systemu PACCAR Connect pokazują, że komfort kierowcy jest również zależny od praktycznych szczegółów. Trasy mogą być wysyłane bezpośrednio z centrali na wyświetlacz na desce rozdzielczej i mogą obejmować szereg różnych opcji początkowego i ostatniego kilometra podróży. Kierowcy będą z tej funkcji bardzo zadowoleni.

„Najlepsze pojazdy ciężarowe na rynku stały się teraz jeszcze lepsze” — to jedno zdanie podsumowuje szereg innowacji, które firma DAF wprowadza do swoich wielokrotnie nagradzanych modeli XD, XF, XG i XG+. A wszystko po to, aby podnieść wydajność, bezpieczeństwo i komfort kierowcy na jeszcze wyższy poziom i osiągnąć jeden cel: sukces klientów. Każdego dnia, na każdym kilometrze. W całkowitej zgodności z filozofią DAF Transport Efficiency.



DAF TRANSPORT EFFICIENCY

Firma DAF wie lepiej niż ktokolwiek inny, co motywuje przewoźników: możliwość maksymalnego wykorzystania każdego kilometra. Innymi słowy, optymalna dostępność pojazdu przy najniższym możliwym koszcie za kilometr.

Pojazd ciężarowy musi jeździć dzień w dzień i to w możliwie najbardziej opłacalny sposób. Dlatego dostarczamy ciężarówki, które wyróżniają się niezawodnością i żywotnością, z okresami międzyobsługowymi do 200 000 kilometrów i najlepszymi w branży niskimi poziomami zużycia paliwa. Pojazdy DAF można dostosowywać w najdrobniejszych szczegółach, mają niską masę własną i dużą ładowność, a po wielu latach wiernej służby oferują imponującą wartość rezydualną. Wszystko to w ramach koncepcji DAF Transport Efficiency.

Zgodnie z naszą filozofią chcemy pomagać użytkownikom pojazdów DAF w osiągnięciu wysokiego zwrotu z inwestycji. Ale to nie wszystko, idziemy znacznie dalej. Pierwszorzędny serwis części

zamiennych PACCAR Parts, podobnie jak niezrównana usługa International Truck Service (ITS) firmy DAF, gwarantuje maksymalną dostępność pojazdów. Usługi PACCAR Financial Services oferują atrakcyjne finansowanie zapewniające niskie koszty operacyjne, zaś umowa MultiSupport na naprawy i konserwację zapewnia maksymalną przejrzystość od pierwszego dnia. Nie wspominając o systemie PACCAR Connect, internetowej platformie do zarządzania flotą pojazdów, która zapewnia doskonały wgląd w jej stan 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu!

DAF Transport Efficiency stanowi kompletny program produktów i usług. W rzeczywistości jest to filozofia. Nasza filozofia, której wpływ zaznacza się we wszystkich aspektach naszej działalności, od dobrze wyszkolonych konsultantów sprzedaży i techników po specjalne programy części do wszystkich marek pojazdów ciężarowych i przyczep/naczep. Aby wszystkie usługi, których potrzebuje Twoja flota, można było znaleźć pod jednym adresem: u dealera DAF. Bo chcemy, abyście do nas wracali.





**The right tire,
at just the right time.**

The new Conti Eco HS 5 and HD 5.

German engineered fuel saver for
mixed regional and long-haul applications.

Generation 5. Together We Make A Difference.



Jeroen van den Oetelaar, główny inżynier ds. rozwoju produktu DAF:

„ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ TO WSPÓLNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ”

Europa wyznaczyła branży pojazdów ciężarowych szereg bardzo trudnych do osiągnięcia celów. Ciężarówki, które zjadą z linii produkcyjnej w 2025 roku, będą musiały emitować o 15% mniej CO₂ niż ciężarówki wyprodukowane w 2019 roku. W 2030 r. wartość ta powinna wynosić 45%. „W obliczu ogromnej różnorodności zastosowań transportowych nie ma jednego rozwiązania technicznego” — mówi Jeroen van den Oetelaar, główny inżynier ds. rozwoju produktu DAF. „Najpierw zadбайmy jednak o to, by warunki wstępne do osiągnięcia zerowej emisji zostały osiągnięte na czas!”.

Autor: Henk de Lange



KROKI PODJĘTE JUŻ W CELU ZAPEWNIENIA ZRÓWNOWAŻONEJ PRZYSZŁOŚCI TRANSPORTU DROGOWEGO ROBIĄ OGROMNE WRAŻENIE

„Wszyscy producenci pojazdów ciężarowych, w tym również my, ciężko pracują nad znalezieniem czystszych i bardziej zrównoważonych rozwiązań transportowych” — zapewnia Van den Oetelaar. „Silniki elektryczne, napęd hybrydowy, silniki napędzane wodorem, ogniwa paliwowe... W DAF i w naszej firmie macierzystej stosujemy wszystkie te technologie. Nie zapominajmy również o nowoczesnym silniku spalinowym. W dającej się przewidzieć przyszłości będzie to ekologiczna opcja, szczególnie w transporcie dalekobieżnym, zwłaszcza gdy zaczniemy korzystać z paliw HVO i paliw neutralnych pod względem emisji CO₂, które stopniowo pojawiają się na horyzoncie. Od przyszłego roku będziemy oferować modele silników, które mogą być zasilane na przykład biodieslem B100 FAME. Nie powinniśmy również zapominać, że oprócz wszystkich naszych wysiłków na rzecz zmniejszenia emisji CO₂, branża samochodów ciężarowych intensywnie inwestuje również w zapewnienie zgodności z nowymi przepisami Euro 7. Wejdą one w życie w 2029 r. i będą oznaczać redukcję emisji NOx o 56% i części statych o 39% w porównaniu z obecną normą Euro 6. To duże wyzwanie samo w sobie”.

JUŻ 90%

Pomimo wielu osiągnięć w Europie w zakresie alternatywnych układów napędowych, z których najbardziej interesujące wydają się technologie elektryczne i wodorowe, szef działu rozwoju DAF ubolewa nad faktem, że Europa wciąż nie wykorzystuje wszystkich możliwości znacznego ograniczenia emisji CO₂. Rzeczy, które można zrobić teraz i w stosunkowo prosty sposób. „Wspomniałem już o paliwach HVO” — mówi. „Władze nie uznają stosowania HVO za część wysiłków na rzecz osiągnięcia wymaganych celów w zakresie emisji CO₂. To stracona szansa. Ponieważ dzięki HVO

moglibyśmy natychmiast osiągnąć 90% redukcję emisji CO₂ bez konieczności wprowadzania jakichkolwiek zmian w naszych ciężarówkach lub infrastrukturze. Dotyczy to wszystkich pojazdów ciężarowych jeżdżących obecnie w UE. Jeśli osiągniemy cel unijny, jakim jest redukcja emisji CO₂ o 45% do 2030 r., po Europie będzie jeździć 400 000 bezemisyjnych ciężarówek, ale większość ciężarówek obecnych na drogach będzie nadal wciąż wyposażona w silnik spalinowy”.

GLOBALNY ZASIĘG DZIAŁANIA

Według słów Van den Oetelara, DAF jako spółka zależna PACCAR jest globalnym graczem. „Łączymy nasze działania rozwojowe z działaniami siostrzanych firm, Kenworth i Peterbilt, i dzielimy je strategicznie między siebie. Firma DAF wprowadziła już na rynek serię w pełni elektrycznych pojazdów ciężarowych o zasięgu do 500 kilometrów. Zakończyliśmy również bardzo udane testy drogowe pojazdów hybrydowych. Rozwój bezemisyjnych silników wodorowych zapowiada się bardzo obiecująco i sądzę, że pojawią



się one na rynku w ciągu najbliższych kilku lat. Firma PACCAR wraz z firmami Shell i Toyota zakończyła również w Stanach Zjednoczonych długotrwałe testy ciężarówek wykorzystujących ogniwa paliwowe. Firmy Kenworth i Peterbilt ogłosiły już, że zamierzają skomercjalizować tę technologię. Wszystko to pokazuje, że jako wiodący i globalny producent pojazdów ciężarowych mamy kilka pomysłów na zrównoważony transport drogowy. Ostatecznie nie będzie jednej technologii do wszystkich różnych zastosowań transportowych. Jazda po mieście ciężarówką z lekkim ładunkiem bardzo różni się od prowadzenia 40-tonowego pojazdu na trasie z Kopenhagi do Mediolanu. Wybór technologii należy pozostawić rynkowi i producentom ciężarówek. Takie jest moje przesłanie dla Europy”.

A CO Z PRAWODAWSTWEM?

Firma DAF bardzo intensywnie dąży do spełnienia rygorystycznych wymagań narzucanych przez Europę. Nie tylko dlatego, że musi, ale przede wszystkim dlatego, że chce wnieść znaczący wkład w tworzenie zrównoważonego świata. Jednak aby przeciwdziałać zmianom klimatycznym, warunki wstępne muszą zostać rozszerzone. Van den Oetelaar mówi: „Dostępność bezemisyjnych pojazdów ciężarowych nie jest wąskim gardłem. Wystarczy spojrzeć na modele XB, XD i XF Electric DAF, które mamy w ofercie. Jedną z rzeczy, o których opinia publiczna często zapomina, jest fakt, że



ciężarówki kupuje się za pomocą kalkulatora. Zakup musi mieć uzasadnienie biznesowe. Pojazdy muszą zarabiać pieniądze, każdego dnia. Oprócz uczynienia pojazdów elektrycznych opłacalnymi dla przewoźników, należy stworzyć niezbędną infrastrukturę, aby bezemisyjne ciężarówki mogły faktycznie poruszać po Europie. Odpowiedzialność za to spoczywa nie tylko na rządach, ale także na dostawcach energii”.



OD WYTTCZNYCH DO PRZEPISÓW

W tym tkwi klucz do zapewnienia możliwości wykorzystania bezemisyjnych pojazdów ciężarowych na dużą skalę. „Moim zdaniem UE powinna wywrzeć większy nacisk na państwa członkowskie, aby przyspieszały wdrażanie odpowiedniej infrastruktury” — mówi Jeroen van den Oetelaar. „Obecnie mamy jedynie wytyczne w postaci rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR, przyp. red.). Nie ma żadnych zobowiązań, nie ma przepisów, a to sprawia, że zaangażowane strony są mniej skłonne do inwestowania. Aby osiągnąć 45% redukcji emisji CO₂ do 2030 r., potrzebujemy 50 000 publicznych stacji ładowania w Europie, w tym 35 000 ładowarek megawatowych, z których każda ma moc ładowania równą zapotrzebowaniu na energię elektryczną małego miasta. Rozwój wymaganej sieci wzdłuż najważniejszych korytarzy transportowych w Europie postępuje zbyt wolno. Po raz kolejny pokazuje to, że osiągnięcie zrównoważonego transportu drogowego to wspólna odpowiedzialność. Pojazdy, solidny plan finansowy, infrastruktura. To jak mnożenie x, y i z: jeśli jeden ze składników wynosi zero, ostateczny wynik również wyniesie zero”.

„Kroki podjęte już w celu zapewnienia zrównoważonej przyszłości transportu drogowego robią ogromne wrażenie” — podsumowuje Van den Oetelaar. „Dla nas oznacza to o wiele więcej niż tylko dostarczanie nowych generacji elektrycznych ciężarówek. Jako profesjonalny partner w transformacji energetycznej oferujemy klientom szeroką gamę punktów ładowania, zapewniamy kierowcom elektrycznych pojazdów ciężarowych specjalistyczne szkolenia i wspieramy przewoźników, w tym za pomocą nowego systemu PACCAR Connect, w ich wysiłkach na rzecz jak najlepszego wykorzystania posiadanych przez nich pojazdów elektrycznych. Ponadto obserwujemy znaczny wzrost zainteresowania elektrycznymi pojazdami ciężarowymi, zwłaszcza teraz, gdy ich zasięg rośnie, a na horyzoncie pojawia się możliwość przejechania nawet 1000 bezemisyjnych kilometrów dziennie na jednym ładowaniu. Oznacza to, że transport elektryczny na długich dystansach stał się już rzeczywistością”.





XDC

- **Typ:** XDC 450 FAD
- **Rok produkcji:** 2024
- **Moc silnika:** 330kW/449 KM
- **Dopuszczalna masa całkowita:** 33,000 kg

A1600

- **Typ:** A1600
- **Rok produkcji:** 1968
- **Moc silnika:** 110 KM
- **Masa:** 6260 kg
- **Dopuszczalne obciążenie:** 6430 kg

Betoniarki A1600 i XDC:

50 LAT EWOLUCJI TO REWOLUCJA

Pół wieku temu model DAF A1600 był ostatnim krzykiem techniki i każdy kierowca betoniarki marzył, aby zasiąść za jego kierownicą. Porównując dziś betonomieszarkę A1600 z 1968 roku z ultranowoczesnym modelem 8x4 XDC DAF, można jednak zobaczyć, jak wiele zmieniło się w ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat.

Model DAF A1600 nazywano pieszczotliwie „żabką” („Kikker-DAF”). Łatwo to zrozumieć, jeśli spojrzymy na przednie reflektory tej uroczej starej ciężarówki. Stara betonomieszarka, jak ten model, to rzadkie znalezisko, ponieważ w dawnych czasach pojazdy te zwykłe eksploatowano do momentu, gdy nadawały się już tylko na złom. W tamtym okresie bębny betonomieszarek miały pojemność od trzech do czterech metrów sześciennych – co stanowi ogromny kontrast z dziewięcioma metrami sześciennymi, które może dziś udźwignąć nowoczesne podwozie 8x4.

CZYSTA NOSTALGIA

Próba wejścia na pokład A1600 szybko uświadamia, jak wielkie postępy w dziedzinie ergonomii poczyniono w ciągu ostatnich pięciu dekad. W Kikkerdafie najpierw trzeba postawić prawą stopę na stopniu za błotnikiem, a następnie chwycić się klamki drzwi z tyłu kabiny. Następnie trzeba umieścić lewą stopę na cienkiej krawędzi błotnika, który choć pokryty gumą, ma zaledwie kilka centymetrów szerokości. Następnie wystarczy już tylko przytrzymać się kierownicy i wskoczyć do kabiny.

FOTEL Z PROSTYM ZAWIESZENIEM

Znalazłszy się w środku, można już zasiąść w fotelu kierowcy, który w dawnych czasach wyposażano w proste zawieszenie — oczywiście mechaniczne. Deska rozdzielcza ma podstawowe wskaźniki, a jej widoczność jest zaskakująco dobra: konfiguracja jest przejrzysta, z dużym prędkościomierzem po lewej i wyskalowanym do 3000 obr./min obrotomierzem po prawej stronie. Pośrodku umieszczono z kolei wskaźniki temperatury i paliwa. Silnik znajduje się dokładnie pomiędzy kierowcą a pasażerem, a jego izolowana pokrywa ma za zadanie tłumić hałas i zapobiegać nagrzewaniu się kabiny. Latem musiało być tam jednak bardzo gorąco.



A JAK TO WYGLĄDA TERAZ?

Jakiegolwiek porównania z ultranowoczesnym modelem DAF XDC FAD, którego bęben jest prawie dwukrotnie dłuższy od bębna betonomieszarki DAF 1600, są praktycznie niemożliwe. Chociaż jego kabina jest położona znacznie wyżej niż w Kikkerdafie, dużo łatwiej jest do niej wejść. Wygodny fotel ma doskonałe zawieszenie, obszyta skórą kierownica jest regulowana, klimatyzacja utrzymuje przyjemny chłód, a deska rozdzielcza pasowałaby nawet do luksusowego samochodu.

A co z napędem? Mechaniczna skrzynia biegów w modelu 1600 nie jest zsynchronizowana, co oznacza konieczność dwukrotnego naciskania pedału sprzęgła. Przejazdźka Kikkerdafem to nie przelewki. W XDC wygląda to inaczej: pojazd ma większy prześwit przystosowany do jazdy w terenie i napęd na cztery koła. Po przestawieniu przełącznika na kolumnie kierownicy na pozycję „D” automatyczna skrzynia biegów jest gotowa do pracy. Wystarczy lekko nacisnąć pedał gazu i DAF bezszelestnie rusza z miejsca. Duża przednia szyba, nisko umieszczone dolne krawędzie okien, dodatkowe okno po stronie pasażera i niezwykle inteligentna (dostępna w standardzie!) kamera Corner View pozwalają bez trudu dostrzec wiele przeszkód, które wydają się być rozrzucone bez celu po placu budowy. W czasie jazdy kierowca może spokojnie sięgnąć po orzeźwiający napój z lodówki. Pół wieku ewolucji. To naprawdę robi wrażenie!



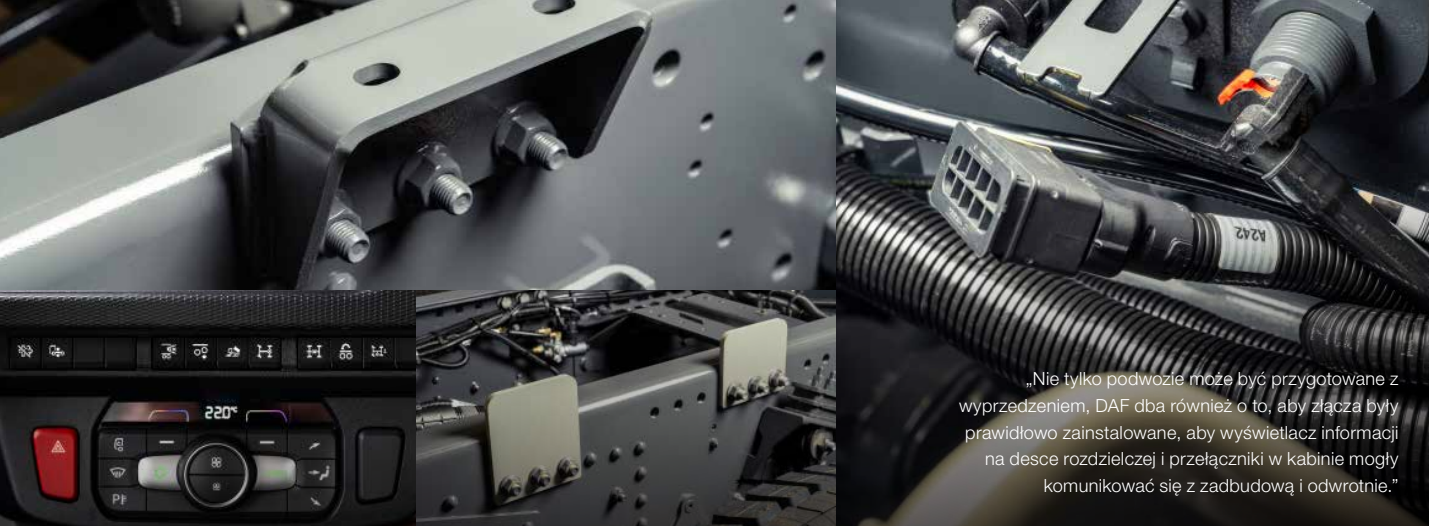
„BYLIŚMY PRZEKONANI, ŻE
PROCES SPECYFIKACJI MOŻE
BYĆ JESZCZE ŁATWIEJSZY.”

Cornelisem van der Lee, dyrektorem działu podwozi pod zabudowę i pojazdów użytkowych w DAF

**„NIE MA DWÓCH TAKICH SAMYCH
PODWOZI POD ZABUDOWĘ”**

Pierwszy pojazd ciężarowy DAF miał podwozie pod zabudowę. Bazując na ponad 75-letnim doświadczeniu, firma DAF wprowadziła niedawno „Plug & Play”, skuteczną koncepcję mającą na celu optymalizację ustalania specyfikacji, zamawiania i procesów zabudowy pojazdów ciężarowych w formie podwozia pod zabudowę. Ułatwia ona życie klientom, wytwórcom zabudów oraz dealerom. Cornelis van der Lee, dyrektor działu podwozi pod zabudowę i pojazdów użytkowych w DAF, mówi: „To powód, dla którego każde podwozie pod zabudowę powinno być pojazdem DAF”.

Autor: Rutger Sylvester



„Nie tylko podwozie może być przygotowane z wyprzedzeniem, DAF dba również o to, aby złącza były prawidłowo zainstalowane, aby wyświetlacz informacji na desce rozdzielczej i przełączniki w kabinie mogły komunikować się z zabudową i odwrotnie.”

Każdy, kto kiedykolwiek konfigurował zupełnie nowe podwozie pod zabudowę, wie, że może to być bardzo czasochłonne zadanie. Tylko te pojazdy, których specyfikacja została ustalona w najdrobniejszych szczegółach, mogą zapewnić zwrot z inwestycji. Van der Lee: „Niestandardowy projekt jest zawsze potrzebny, ale wymaga czasu i dużo planowania. Często do wyboru są setki opcji. Przekonaliśmy się, że proces ustalania specyfikacji może się stać znacznie łatwiejszy”.

Później inżynierowie firmy DAF skonsultowali się z klientami i 25 wiodącymi producentami zabudów w Europie. W proces zaangażowani byli również dealerzy DAF, którzy doradzają klientom przy wyborze podwozia dla ich pojazdów. Van der Lee mówi: „Zadaliliśmy im wszystkim to samo pytanie: w jaki sposób firma DAF może najlepiej wesprzeć klientów na etapie montażu naszych pojazdów ciężarowych w fabryce? Chcieliśmy radykalnie skrócić czas montażu zabudów na podwoziu i uczynić całość tak wygodną, jak to tylko możliwe, jednocześnie dążąc do tego, aby za pierwszym razem wszystko zostało wykonane jak należy”.

INNOWACJA

Owocem tych dyskusji jest wyjątkowa inicjatywa, która po raz kolejny podkreśla innowacyjny charakter firmy DAF: „Plug & Play”. Pozwala ona przewoźnikom, wytwórcom zabudów i dealerom, w oparciu o system zamówień DAF, z wyprzedzeniem wspólnie wybierać określone i dostosowane do potrzeb opcje zabudowy. Klient wskazuje wytwórcę zabudów, z którym chce współpracować, a następnie przedstawia mu się różne możliwości. Wystarczy kilka kliknięć myszką, aby skonfigurować pojazd i zarówno fabryka w Eindhoven, jak i wytwórca zabudów mogą przystąpić do pracy. „Podstawową zasadą było, aby po zamontowaniu zabudowy na podwoziu (na fabrycznie zainstalowanych modułach montażowych

karoserii, przyp. red.) wystarczyło już tylko spiąć złącza i zabudowa była gotowa do użycia. Klienci i wytwórcy zabudów powiedzieli nam, że pomogło to skrócić czas realizacji z ponad dwóch miesięcy do zaledwie jednego tygodnia”.

PLUG & PLAY DLA KAŻDEGO

Program Plug & Play opiera się na intensywnych wspólnych działaniach z udziałem 25 wiodących wytwórców zabudów. Firma DAF udostępniła jednak platformę również klientom, którzy chcą zlecić montaż żurawia, wywrotki, betonomieszarki lub systemu rozładunku kontenerów innemu wytwórcy zabudów. Van der Lee: „Widzimy, że podczas montażu tego rodzaju zabudów około 70–80% wytwórców oczekuje od pojazdu ciężarowego mniej więcej tego samego. Klienci i dealerzy mogą wskazać prawie każdemu wytwórcy zabudów, jakie uniwersalne prace wstępne są wymagane, aby montaż nadbudowy mógł przebiegać niezwykle szybko”. Nie tylko podwozie można przygotować z wyprzedzeniem. DAF dba również o prawidłową instalację złączy, aby wyświetlacz informacyjny na desce rozdzielczej i przełączniki w kabinie mogły komunikować się z zabudową i odwrotnie. Wszystko to zapewnia najwyższą jakość i maksymalną gotowość operacyjną.



KAŻDY DAF ZAPEWNIĄ KOMFORT WYTWÓRCOM ZABUDÓW

Elastyczność to część DNA każdego pojazdu ciężarowego DAF. Oznacza to, że w zależności od preferencji przewoźnika lub wytwórcy zabudów komponenty takie jak zbiorniki paliwa, zbiorniki powietrza czy jednostka kompaktowa w układzie końcowego oczyszczania spalin mogą być zamontowane w różnych miejscach całkowicie płaskiego podwozia. Montaż zabudowy przebiega szybko i sprawnie dzięki modułom mocowania zabudowy DAF (BAM), które są instalowane fabrycznie. Obniża to również koszty i gwarantuje szybkie rozpoczęcie eksploatacji.



Nowy system zarządzania flotą

PACCAR CONNECT UŁATWIA ŻYCIE

„Uprość swoje życie” lub innymi słowy „Sprawimy, że Twoje życie jako przewoźnika będzie łatwiejsze”. Tak brzmi przesłanie PACCAR Connect. Jako przewoźnik chcesz wiedzieć wszystko o swojej flocie: gdzie jeżdżą Twoje pojazdy ciężarowe, ile paliwa zużywają, w jakim są stanie, kiedy będą wymagać serwisu i tak dalej. To wszystko i jeszcze więcej może zaoferować nowe rozwiązanie PACCAR Connect.

Autor: Henk de Lange

Firmy transportowe wykorzystują wiele różnych systemów w celu monitorowania i optymalizacji wydajności flot; od programów planowania i systemów zarządzania po moduły poboru opłat drogowych i systemy nawigacyjne. Taka ilość różnych systemów sprawia, że trudno jest nad wszystkim zapanować.



PLATFORMA

System PACCAR Connect bardzo różni się od „standardowych” systemów zarządzania flotą, które są obecnie dostępne na rynku. W rzeczywistości bardziej przypomina platformę. Bezproblemowo integruje istniejące systemy logistyczne stron trzecich, co pozwala właścicielom flot jednocześnie i w czasie rzeczywistym monitorować procesy logistyczne i wydajność floty.

IDEALNY DLA KIEROWCY

Dzięki PACCAR Connect praca kierowcy staje się łatwiejsza i bardziej efektywna. System pozwala na przykład wysłać wyznaczone w centrali trasy bezpośrednio do systemu nawigacyjnego ciężarówki. W ramach PACCAR Connect rozwijanych jest również wiele dodatkowych możliwości, w tym możliwość integracji innych funkcji, takich jak obsługa różnych modułów poboru opłat, które kierowcy często ustawiają dziś za przednią szybą. Czy nie byłoby wspaniale, gdyby wszystkie te moduły dało się obsługiwać za pomocą jednego zintegrowanego systemu? Dotyczy to także tachografów.



Zaoszczędziłoby to kierowcy dużo pracy. Nie można też zapominać o aktualizacjach oprogramowania pojazdów ciężarowych, które mogą być przeprowadzane zdalnie!

DOSKONAŁA BAZA DO DALSZEGO ROZWOJU

Wprowadzenie systemu PACCAR Connect stanowi ważny krok w kierunku optymalizacji efektywności transportu. Łączność, dzięki której pojazd i jego baza są ze sobą połączone cyfrowo, to przyszłość. Staje się ona coraz ważniejsza dla operatorów, którzy chcą jak najlepiej wykorzystać swoją flotę.

Bas Keybek: „PACCAR Connect pomaga nam zarządzać śladem węglowym i zmniejszać go”

Firma Gering Furniture Transport z holenderskiego miasta Landgraaf specjalizuje się w transporcie mebli. Załoga składająca się z ponad 50 kierowców wykorzystuje flotę 45 pojazdów ciężarowych (głównie DAF) i 140 przyczep/naczep. Przyciągające wzrok zielone pojazdy Gering można spotkać w całej Europie. Dyrektor Bas Keybek jest od samego początku użytkownikiem systemu PACCAR Connect i dziś dzieli się swoimi doświadczeniami.

„Zawsze, gdy kupujemy ciężarówkę, szukamy czegoś więcej niż tylko pojazdu. Chcemy mobilności” — zaczyna Keybek. „Dlatego tak ważne jest dla nas, aby każdy pojazd ciężarowy był zintegrowany z naszym systemem zarządzania flotą. Wszystkie dane, których do tego potrzebujemy, są dostępne w PACCAR Connect”.

Klienci stawiają dziś swoim dostawcom coraz wyższe wymagania w zakresie zrównoważonego rozwoju. To samo dotyczy firmy Gering Furniture Transport. Keybek: „Dokładamy wszelkich starań, aby zarządzać naszym śladem węglowym i zmniejszać go. Żądają tego od nas nasi klienci. PACCAR Connect odgrywa w tym ważną rolę, na przykład pomagając nam zoptymalizować trasy. Pozwala również nam i naszym kierowcom wspólnie analizować zużycie paliwa i sposób jazdy. W tych obszarach zawsze jest miejsce na poprawę”.

KOMPLEKSOWA ANALIZA

„PACCAR Connect pomaga nam również w zakresie obsługi technicznej” — dodaje Keybek. „Czas pracy jest dla nas niezwykle ważny, a przestój oznacza straty. Gdyby nie PACCAR Connect, utracilibyśmy wiele informacji, takich jak dane o lokalizacji kierowcy w czasie rzeczywistym. PACCAR Connect pozwala nam również na przeprowadzenie kompleksowej analizy danych dotyczących trasy, w tym zużycia paliwa i wykorzystania tempomatu. Dzięki temu możemy wspierać kierowców w wysiłkach na rzecz zmniejszenia zużycia paliwa”.



TRUCK COMPONENTS

AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF

NIGHT
LOCK

PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM



HARALD SERR:

„NIE BEZ POWODU
WSPÓŁPRACUJEMY Z DAF OD
PONAD TRZYDZIESTU LAT”

ADAM SERR DOSTARCZA 600 TYS. TON ŻYWNOŚCI ROCZNIE

Firma transportowa Adam Serr Spedition z siedzibą w Bad Wimpfen w Niemczech zajmuje się przewozem produktów tego samego typu. Każdego roku dystrybuuje niemal 600 tysięcy ton żywności przy użyciu 150 zestawów ciągników oraz przyczep/naczep DAF.

Autor: Frank Hausmann



Pojazdy ciężarowe Adam Serr pokonują rocznie od 120 tys. do 160 tys. kilometrów

Kupujący pieczywo, mleko, świeże owoce lub mrożoną pizzę w południowych Niemczech mogą być pewni, że produkty te zostały dostarczone do sklepu przez pojazd DAF, ponieważ firma Adam Serr Spedition zaopatruje dużą liczbę supermarketów na południe od kanału Men-Dunaj. Wykorzystuje 150 ciągników DAF z chłodniami, aby zapewnić pełne zaopatrzenie sklepów w świeże i głęboko mrożone produkty. Założona w 1946 roku w Heilbronn firma Adam Serr Spedition stała się prawdziwym specjalistą w transporcie i dystrybucji świeżych, schłodzonych oraz mrożonych produktów spożywczych.

SPÓŹNIONA DOSTAWA TO PUSTE PÓŁKI

W branży dystrybucji żywności punktualność ma kluczowe znaczenie. Supermarkety nie przechowują dużych zapasów produktów, więc opóźnienia w dostawach prawie zawsze skutkują pustymi półkami. I właśnie dlatego Adam Serr polega na DAF od ponad trzydziestu lat. Pierwsze wykorzystywane przez nią pojazdy DAF 95.330 ATI zostały oczywiście już dawno zastąpione ciężarówkami z serii XF i XG. Okres eksploatacji ciągnika DAF wynosi od czterech do pięciu lat, a każdego roku firma wymienia od 30 do 40 pojazdów w swojej flocie. „Wybraliśmy DAF ze względu na sprawdzoną niezawodność. A także dlatego, że marka ta ma największe kabiny

na rynku” — wyjaśnia właściciel i dyrektor zarządzający Harald Serr. „Większy komfort oznacza, że nasi kierowcy są bardzo zadowoleni z prowadzenia pojazdów DAF. Pomaga nam to również w rekrutacji kierowców, co jest ważne przy obecnym niedoborze siły roboczej. Zazwyczaj kupujemy ciągniki dwuosiowe o mocy 480 KM i wybieramy dużą kabinę XF Super Space Cab lub kabinę XG w ciężarówkach DAF nowej generacji”.

NIEMCY POŁUDNIOWE

Firma Adam Serr Spedition działa głównie w południowych Niemczech. „Realizujemy również dostawy do innych części Niemiec, a nawet do krajów sąsiednich” — mówi Harald Serr. „Zazwyczaj jeździmy przyczepami dwupokładowymi nazywanymi w Niemczech Doppelstock. To bardzo wydajne rozwiązanie, ponieważ pozwala nam dostarczać towary pod wiele adresów na jednej trasie. Wystarczy spojrzeć na przebiegi naszych ciężarówek: pokonują one od 120 tys. do 160 tys. kilometrów rocznie”. Każdy kierowca ma tablet do komunikacji z centralą, która przesyła mu informacje o miejscach oraz godzinach załadunku i rozładunku. System telematyczny zapewnia monitorowanie w czasie rzeczywistym temperatury w przyczepie-chłodni. Dane te można w razie potrzeby przesłać klientowi. A jeśli wszystko inne zawiedzie, zawsze pozostaje telefon komórkowy.

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Adam Serr Spedition dba również o potrzeby magazynowe swoich klientów i zapewnia dodatkową obsługę logistyczną. Firma spełnia oczywiście wszystkie wymogi HACCP i jest certyfikowanym przewoźnikiem produktów ekologicznych. W ostatnich latach w dużym magazynie w Bad Rappenau wdrożono różne rozwiązania z zakresu zrównoważonego rozwoju, w tym instalację energooszczędnego ogrzewania podłogowego i paneli słonecznych na dachu, które zapewniają pełną autonomię budynku pod względem zapotrzebowania na energię. Wstępne chłodzenie i utrzymywanie temperatury przyczep/naczep na miejscu i w doku odbywa się z wykorzystaniem



W ostatnich latach w dużym magazynie w Bad Rappenau wdrożono różne rozwiązania z zakresu zrównoważonego rozwoju

energii elektrycznej wytwarzanej całkowicie na terenie obiektu. Pozwala to zaoszczędzić na zużyciu oleju napędowego i zmniejszyć emisję CO₂. Wciąż pozostaje jednak wystarczająco dużo mocy, aby zapewnić energię elektryczną biuram, warsztatowi, stacji paliw i myjni. Wszelkie nadwyżki są przekazywane do sieci krajowej. Dzięki tym wysiłkom firma Adam Serr Spedition zdobyła nagrodę Lean & Green za zrównoważony rozwój i zrównoważone wykorzystanie zasobów w 2017 roku. Celem programu Lean & Green jest zachęcenie firm do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 20 procent w ciągu pięciu lat.

OBNIŻENIE EMISJI CO₂ O 5% KAŻDEGO ROKU

Celem firmy Adam Serr jest zmniejszenie emisji dwutlenku węgla o pięć procent każdego roku. Aby to osiągnąć, od przyszłego roku firma przechodzi na oświetlenie LED. Firma zamierza również zmniejszyć zużycie wody o 10 procent w porównaniu z 2019 r. i znacznie ograniczyć zużycie papieru.

NASZ WKŁAD

Swój wkład w działania na rzecz zrównoważonego rozwoju powinny mieć również pojazdy ciężarowe DAF. Ciągniki XG są już oczywiście wyposażone w niezwykle wydajny silnik PACCAR MX-13, a także najbardziej aerodynamiczną kabinę na rynku. Dodatkowo firma Adam Serr rozszerzyła fartuchy boczne na podwoziu i ograniczyła prędkość wszystkich posiadanych ciężarówek do 85 km/h. Systemy kamer DAF Digital Vision i DAF Corner View gwarantują doskonałą widoczność i zwiększone bezpieczeństwo, a także obniżają zużycie paliwa o dodatkowe 1–1,5% poprzez zmniejszenie oporu powietrza. Adam Serr wyposaża pojazdy ciężarowe również w fotel kierowcy Luxury Air i klimatyzację postojową, ponieważ w Bad Wimpfen wiedzą, że zrelaksowany i wypoczęty kierowca to bezpieczny kierowca.

WŁASNY SERWIS

Adam Serr samodzielnie serwisuje i naprawia wszystkie swoje pojazdy ciężarowe. Jako oficjalny partner DAF warsztat firmy jest wyposażony we wszystkie wymagane narzędzia diagnostyczne. Serr posiada nawet własną ciężarówkę do usuwania awarii. „W zakresie konserwacji i serwisu ściśle współpracujemy z EBB Truck-Center Heilbronn, a także bezpośrednio z firmą DAF. Komunikacja jest szybka, co ułatwia pozyskiwanie nowych części i utrzymywanie naszych zapasów części zamiennych. Nie bez powodu współpracujemy z DAF od ponad trzydziestu lat” — mówi Harald Serr. Niedawno zamówił dwie elektryczne stacje ładowania od PACCAR Parts, każda z czterema punktami ładowania i mocą ładowania 360 kW. Pierwsze pojazdy ciężarowe DAF XF Electric mają zostać dostarczone do firmy Adam Serr w styczniu 2025 roku. A wszystko po to, aby mogła ona dostarczać żywność do supermarketów w cichszy, bardziej wydajny i przyjazny dla środowiska sposób.



Nadal napędzane silnikiem wysokoprężnym; wkrótce także elektrycznym



Myjnia jest zasilana energią elektryczną wytwarzaną przez panele słoneczne



Pojazdy DAF również wnoszą istotny wkład w inicjatywę Adam Serr na rzecz zrównoważonego rozwoju

GOTOWI... NA COŚ NOWEGO?

Nowa norma olejów silnikowych DAF

Zwiększ wydajność, niezawodność i oszczędność paliwa dzięki naszej nadchodzącej premierze produktu. Oczekuj z niecierpliwością dnia, gdy zaprezentujemy tę przełomową innowację, która zostanie wprowadzona na rynek w tygodniu 41, 2024.

**Ekscytujące
szczegóły już
wkrótce...**

**Tego nie można
przegapić!**



Simone Gheller z Overservice mówi o DAF:

„WYDAJNE I Z OPTYMALNYM STOSUNKIEM CENY DO MOŻLIWOŚCI”

Dostarczanie posiłków do szpitali i domów spokojnej starości to odpowiedzialna praca. Dlatego Overservice z miasta Vicenza we Włoszech polega na pojazdach DAF.

Autor: Henk de Lange

Firma Overservice została założona w 2005 roku przez Simone'a Ghellera. Początkowo specjalizowała się w transporcie świeżych produktów. W 2008 roku zakupiono magazyn i firma zaczęła stawiać pierwsze kroki w świecie logistyki. W tym czasie jej flota liczyła pięć pojazdów, by do 2012 r. rozrosnąć się do trzynastu sztuk. Wszystkie były używane.

JAKOŚĆ

Zadowolony z rozwoju swojej firmy, Gheller postanowił dalej inwestować w jakość, zwiększając liczbę stref temperaturowych i ruchomych ścianek działowych, wprowadzając zdalnie sterowane mierniki temperatury i oczywiście inwestując w wysokiej jakości pojazdy ciężarowe. Poszukiwania tego ostatniego brakującego elementu trwały do 2016 r., kiedy to po wypróbowaniu wielu marek zdecydował się na DAF. „To niezwykle niezawodne ciężarówki” — wyjaśnia. „Wydajne i o optymalnym stosunku ceny do możliwości”. Flota Overservice liczy obecnie 14 pojazdów, z czego większość to DAF. Ciężarówki zastępcze na wypadek awarii nie są już potrzebne, a jeśli wydarzy się coś nieoczekiwanego, Gheller zawsze może polegać na swoim dealerze. „Naprawdę pomógł nam przy wyborze odpowiednich pojazdów. Większość naszych ciężarówek jest wykorzystywana do krótkich tras między Veneto, Friuli i Lombardią. Jeździmy także w dłuższe trasy do Piemontu, Genui i Rzymu, mogą one trwać po kilka dni. Zawsze mamy dostępną ciężarówkę do każdego rodzaju pracy”.

PRZESTRONNE, WYGODNE I WYDAJNE

Na potrzeby dystrybucji miejskiej i regionalnej firma wybrała modele LF, głównie w wersji 19-tonowej. Dłuższe trasy do Genui na północy wymagały uwzględnienia dwóch ważnych czynników: 700-kilometrowa podróż oznaczała, że kierowca potrzebował większej przestrzeni roboczej i mieszkalnej, a także wyższego poziomu komfortu oraz łóżka. Jednak brak miejsca do skrętu w miejscu docelowym wymuszał również odpowiednią zwrotność i optymalną widoczność. Firma Overservice znalazła idealne rozwiązanie w postaci pojazdu DAF XD z kabiną sypialną. „Pracownik, który prowadzi tę ciężarówkę, ma ponad metr osiemdziesiąt wzrostu, ale śpi w niej jak dziecko”.

MNIEJSZE ŻUŻYCIE PALIWA.

Gdy porównamy model XD z jego poprzednikiem, liczby wyraźnie uzasadniają inwestycję: „Na pagórkowatej autostradzie, takiej jak ta do Genui, XD zużywa tylko 18,6 litra na 100 kilometrów, podczas gdy jego poprzednik potrzebował 21,5 litra. To oczywiście również bardzo dobry wynik! Oznacza to jednak, że teraz na każdej podróży oszczędzamy około dwudziestu litrów. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że pokonujemy tę trasę trzynastą raz w miesiącu, daje to oszczędność 260 litrów miesięcznie, czyli ponad 3000 litrów rocznie. Nie ma nagrody za odgadnięcie, jakich wydatków nam to oszczędza”. Na długich trasach do Rzymu firma Overservice wykorzystuje trójosiowy XF z podwoziem pod zabudowę i silnikiem o mocy 330 kW/450 KM. Potrzebuje on tylko od 20 do 21 litrów na 100 kilometrów. Kolejny przykład wzorowej efektywności.

**PRACOWNIK, KTÓRY PROWADZI TĘ
CIĘŻARÓWKĘ, MA PONAD METR OSIEMDZIESIĄT
WZROSTU, ALE ŚPI W NIEJ JAK DZIECKO**



WARTOŚĆ LOGISTYKI

Następnym krokiem Overservice na krzywej rozwoju będzie otwarcie nowego centrum dystrybucyjnego o powierzchni 2200 m², strategicznie zlokalizowanego między Vicenzą a Padwą. „Magazyn będzie służył jako węzeł komunikacyjny pomiędzy różnymi lokalizacjami klientów” — mówi Gheller. „Mamy nadzieję, że pomoże nam to zmniejszyć pokonywane dystanse. Ekspansja powinna z kolei pomóc w podniesieniu marż, które od pewnego czasu znajdowały się pod silną presją z powodu coraz wyższych kosztów”.

Z OJCA NA SYNA

Firma Overservice bardzo troszczy się o swoich kierowców: „Chcemy, aby czuli się komfortowo i czerpali przyjemność z

pracy. Na przykład już w styczniu konsultujemy z nimi plany urlopowe i staramy się dostosować do życzeń każdego z nich. Nowe centrum dystrybucji oznacza, że nie będziemy już musieli pokonywać zbędnych kilometrów i będziemy mogli załadować i rozładować towar w dogodnym dla siebie momencie. Jest to również korzystne dla kierowców. Z kolei nasze ciężarówki DAF sprawiają, że ich praca jest przyjemniejsza. Mój najstarszy syn, Simone, zgadza się ze mną w tej kwestii. W zeszłym roku zrobił prawo jazdy i teraz pracuje tutaj jako kierowca”.

Jego młodszy synowie również planują dołączyć do zespołu Overservice, co oznacza, że kontynuacja biznesu — duże wyzwanie dla wielu rodzinnych firm transportowych — w tym przypadku nie będzie problemem.

NEW GENERATION DAF XB



Z Elektrykiem w mieście poczujesz się jak w domu!

Przedstawiamy Nowej Generacji DAF XB Electric - samochód ciężarowy do miast o zerowej emisji spalin. Czysty, cichy, wyjątkowo bezpieczny i niezwykle zwrotny DAF XB idealnie sprawdza się na zatłoczonych miejskich drogach od lokalnej dystrybucji po zbiórkę odpadów. W dzisiejszych "zielonych" miastach, nowy DAF XB Electric czuje się jak w domu!

WWW.DAF.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF