

DAF W AKCJI

NO.1 2018



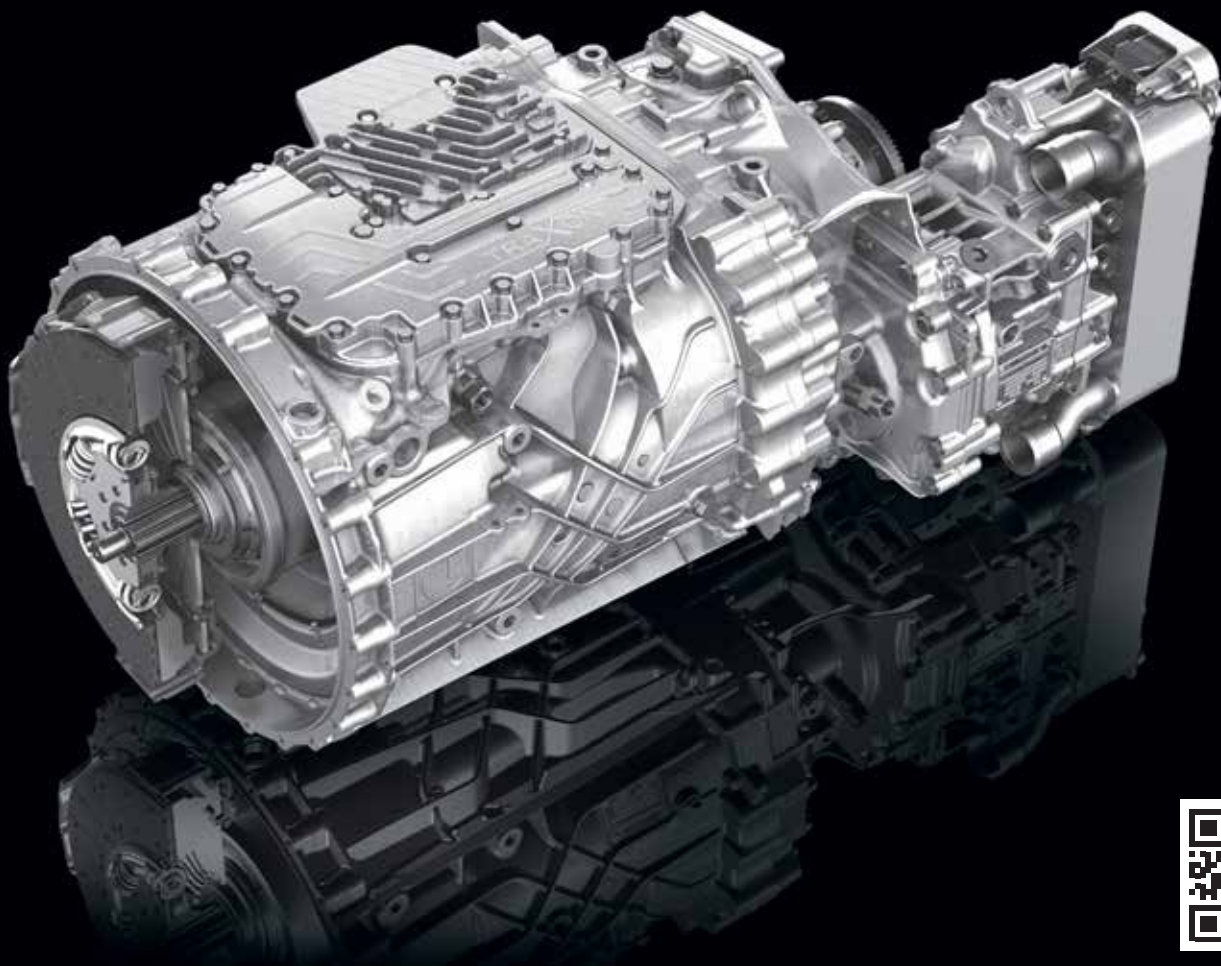
NOWE MODELE CF I XF
INTERNATIONAL TRUCK OF
THE YEAR 2018!

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

PRZEKŁADNIA TRAXON – LEKKA. MOCNA. INTELIGENTNA.

ZF TraXon to pierwsza automatyczna skrzynia biegów o budowie modułowej. Jej zastosowanie zapewnia współczesnym pojazdom użytkowym przewagę w zakresie efektywności. Kompaktowa i solidna budowa oraz najwyższa skuteczność funkcjonowania przekładni sprawiają, że TraXon wyznacza nowe standardy w kwestii ekonomiki transportu. ZF TraXon przekazuje moc silnika praktycznie bez strat, a PreVision GPS i oprogramowanie pomagają oszczędzać paliwo. Skrzynia TraXon sprawdza się w zróżnicowanych zadaniach – od transportu dalekobieżnego po ciężkie warunki placu budowy. www.zf.com/TraXon



Nowe modele DAF CF i XF: „International Truck of the Year 2018”	4
Wiadomości DAF	6
DAF znowu dokłada wszelkich starań	8
„Firma DAF spełniła swoje obietnice”	12
Sprzężenie – sposób DAF: „Kierowca zawsze będzie potrzebny”	15
Anhalt Logistics: Teza udowodniona	18
1500 kilometrów czystej satysfakcji	20
Nowa lakiernia kabin: najwyższy poziom nowoczesności na świecie	22
DAF 2600: przodek pojazdu ciężarowego do transportu długodystansowego	24
„Łączność to przyszłość”	26
Dosłownie zupełnie jak nowe	28
PACCAR na świecie	29
Transport Hyperloop	30



Dziękuję!

Zaprezentowanie nowych modeli CF i XF w Birmingham w maju 2017 r. było wielką przyjemnością. Nowe pojazdy ciężarowe zapewniają do 7% więcej zaoszczędzonego paliwa, ładowność większą nawet o 100 kg, dłuższe okresy międzyobsługowe i doskonałe wrażenia z jazdy. Powyższe twierdzenia mogą wydawać się śmiałe, ale zostały wielokrotnie zweryfikowane przez Was lub Waszych kolegów. W tym wydaniu DAF w akcji można przeczytać więcej o ich doświadczeniach.

Kolejnym ekscytującym akcentem jest to, że pod koniec listopada otrzymaliśmy najbardziej prestiżową nagrodę w branży pojazdów ciężarowych: „International Truck of the Year 2018”. Jurorzy powiedzieli: „Prezentując nowe modele z serii CF i XF, firma DAF wprowadziła na rynek gamę średnich i ciężkich pojazdów ciężarowych, która ustanawia nowe standardy w kwestii sprawności układu napędowego i ogólnej wydajności”.

Nagroda „International Truck of the Year 2018” należy nie tylko do firmy DAF, ale także do organizacji dealerów DAF i, co najważniejsze, do Was, naszych partnerów biznesowych, dla których nasze pojazdy ciężarowe i usługi są motorem sukcesu.

Na koniec chciałbym podziękować za zaufanie, którym nas obdarzacie każdego dnia, ponieważ jest dla nas inspiracją, abyśmy każdego dnia stawali się coraz lepsi.

Serdecznie pozdrawiam,

Preston Feight, prezes

DAF

Nota wydawcy:

„DAF w akcji” jest publikacją firmy DAF Trucks N.V.
Redakcja: Corporate Communication DAF Trucks.
Postbus 90065, 5600 PT Eindhoven, Holandia
www.daf.com

Koncepcja i realizacja:
GPB Media B.V., Leiderdorp, Holandia

Nowe modele DAF CF i XF:

International Truck of the Year 2018

„International Truck of the Year” to bez wątpienia najbardziej prestiżowy tytuł, jaki chciałby otrzymać producent pojazdów ciężarowych. „Najważniejszym kryterium był wkład zwycięskiego pojazdu ciężarowego w podnoszenie efektywności transportu drogowego” — wyjaśnia Gianenrico Griffini, przewodniczący jury. „To właśnie powód, dla którego ta nagroda jest tak szczególna. Ponadto decyzja jury zależy od opinii 23 wiodących dziennikarzy i czasopism zajmujących się transportem z całej Europy”.

AUTOR: **ROB VAN GOOL**



Podczas dnia prasowego na targach branżowych Solutrans we francuskim Lyonie przewodniczący jury Gianenrico Griffini wręczył nagrodę „International Truck of the Year 2018” prezesowi DAF Trucks Prestonowi Feightowi.

Każdego roku ogłoszenie nagrody „International Truck of the Year” jest ekscytującą chwilą – w tym roku na targach branży transportowej Solutrans we francuskim Lyonie nie było inaczej. „Zasady nakazują nagrodzenie pojazdu ciężarowego lub modelu, które zostały wprowadzone na rynek w ciągu ostatnich 12 miesięcy i miały największy wkład w efektywność transportu. W końcu na tym polega transport drogowy w dzisiejszych czasach” — mówi Gianenrico Griffini. „Przy podejmowaniu decyzji uwzględniamy długą listę kryteriów, takich jak innowacje technologiczne, komfort kierowcy, bezpieczeństwo, właściwości jezdne, zużycie paliwa, wpływ na środowisko i oczywiście całkowite koszty eksploatacji”.

Nowe modele CF i XF firmy DAF zdobywają pierwszą nagrodę

Dlaczego nowe modele CF i XF firmy DAF otrzymały tytuł „International Truck of the Year 2018”? Griffini chętnie wyjaśnia: „Nowy układ napędowy, oparty na zoptymalizowanych sześciocylindrowych silnikach rzędowych MX-11 i MX-13 współpracujących z nową 12-biegową skrzynią biegów ZF Traxon i nowych osiach tylnych DAF, zapewnia lepsze właściwości jezdne, niższe zużycie paliwa oraz płynność zmiany biegów. Członkowie jury docenili wysiłek firmy DAF włożony w strategię wycisnienia maksymalnej ilości energii z każdej kropli oleju napędowego.



Wprowadzając nowe modele XF/CF, firma DAF zaproponowała szereg średnich i ciężkich pojazdów ciężarowych, które wyznaczają nowy standard w kwestiach sprawności energetycznej układu napędowego i ogólnych osiągnięć”.

Cel ten został osiągnięty dzięki ulepszeniu spalania, obniżeniu tarcia wewnętrznego w silniku, redukcji prędkości silnika, ulepszonym funkcjom przewidującego tempomatu, nowej architekturze elektronicznej i redukcji masy podzespołów, takich jak układ oczyszczania gazów spalinowych”.

Jak mówi Griffini, jury IToY chwali zaawansowane właściwości nowego układu napędowego CF i XF, który umożliwia dłuższą pracę pojazdu ciężarowego w trybie „Eco-Roll”. Wynika to z udoskonalonej integracji silnika i automatycznej skrzyni biegów z funkcjami przewidującego tempomatu.

Więcej uznania dla starań branży pojazdów ciężarowych

Nagroda została wręczona po raz 32 w historii. Podobnie jak jego koledzy, Gianenrico Griffini był bezpośrednim świadkiem niewiarygodnej ewolucji komercyjnych pojazdów ciężarowych w ciągu kilku ostatnich lat. „Ta ewolucja jest bardzo imponująca” — mówi. „Porównując pojazd ciężarowy sprzed 10 lub 15 lat z dzisiejszym, można szybko dostrzec postęp osiągnięty w kwestiach emisji, oszczędności paliwa, bezpieczeństwa i komfortu kierowcy. Według mnie branża samochodów ciężarowych powinna cieszyć się znacznie większym uznaniem za swoje wysiłki”.

Nowy standard

Gianenrico Griffini podsumował wybór jury w następujący sposób: „Wprowadzając nowe modele XF/CF, firma DAF zaproponowała szereg średnich i ciężkich pojazdów ciężarowych, które wyznaczają nowy standard w kwestiach sprawności energetycznej układu napędowego i ogólnych osiągnięć. Zespół firmy DAF może być bardzo dumny ze swoich przełomowych pojazdów ciężarowych!” ■



1988 **DAF 95**



1988 **DAF 95XF**



2002 **DAF LF**



2007 **DAF XF105**



2018 **NOWE DAF CF i XF**

Wszystko zaczęło się w 1976 r.

Nagroda „International Truck of the Year” ujrzała światło dzienne w 1976 r. w Wielkiej Brytanii, gdy redaktor czasopisma „Truck Magazine”, nieżyjący już Pat Kennett, postanowił przetestować nowy model Seddon Atkinson SA200. Stwierdził, że jest on wysoce innowacyjny i wyprzedza konkurencję pod względem wygody i bezpieczeństwa. Właśnie tak narodził się pomysł stworzenia nowej nagrody, która byłaby wyróżnieniem dla najnowszych osiągnięć technicznych w projektowaniu pojazdów komercyjnych i technologii pojazdów ciężarowych, zwłaszcza pod względem potencjalnych korzyści dla operatorów i kierowców.

Wydawca „Truck Magazine” Andrew Frankl entuzjastycznie przyjął pomysł Pata i wspólnie postanowili stworzyć nagrodę „Pojazd Ciężarowy Roku”. W roku 1977 firma Seddon Atkinson została pierwszym producentem pojazdów ciężarowych, który otrzymał nagrodę. W kolejnym roku, gdy Kennett i Frankl rozpoczęli poszukiwania europejskich kolegów, którzy podzieliłiliby ich entuzjazm dla tego pomysłu, nagroda otrzymała nazwę „International Truck of the Year”. Dzisiaj jury składa się z 23 członków wybranych z wiodących czasopism w branży pojazdów ciężarowych w Europie. W ciągu ostatnich lat strefa wpływów grupy IToY poszerzyła się dzięki wyznaczeniu „członków stowarzyszonych” z dynamicznie rozwijających się rynków pojazdów ciężarowych, takich jak Chiny, Indie, RPA, Australia, Brazylia, Japonia i Iran.





Firma DAF dostarcza pięćsetny pojazd ciężarowy do Jordanii

Ten pięćsetny pojazd ciężarowy do Jordanii jest częścią zamówienia na 50 pojazdów ciężarowych, złożonego przez Euro Shipping Services (ESS) w Ammanie. Firma ESS jest potężnym przewoźnikiem intermodalnym, specjalizującym się w transporcie, spedycji, przewozie ładunków skonteneryzowanych, przewozie towarów zwykłych, transporcie powietrznym oraz magazynowaniu. Jak twierdzą właściciele ESS Issam Sacca i Mahmoud Omran, model CF85 nie został wybrany przypadkiem: „Wiemy, że produkty firmy DAF zapewniają bardzo niskie zużycie paliwa, co jest jednym z powodów ich bardzo korzystnych całkowitych kosztów eksploatacji. Także bezpieczeństwo, niezawodność i wytrzymałość modelu CF85 miały duży wpływ na decyzję o dołączeniu do naszej floty 90 pojazdów. Mamy szczerze zaufanie do obsługi posprzedażnej, jak i dodatkowych usług zapewnianych przez lokalnego dealera firmy DAF — Manasseera”. ■

Trzy lata po wejściu na rynek Jordanii firma DAF Trucks dostarczyła pięćsetny pojazd ciężarowy do Jordanii. Dostarczenie tego modelu DAF CF85 4x2 Euro3 jest znakiem siły marki DAF w Jordanii. Obecnie holenderski producent jest liderem rynku w segmencie ciężkim i posiada 25% udziału w rynku.

Nominacje do zarządu firmy DAF

Ostatnio w zarządzie firmy DAF Trucks N.V. nastąpiło wiele zmian.

Harry Wolters awansował na stanowisko dyrektora ds. sprzedaży w Europie. Harry Wolters dołączył do firmy DAF w 1996 roku. Zajmował on coraz bardziej odpowiedzialne stanowiska, między innymi kierownika fabryki pojazdów ciężarowych w Eindhoven i dyrektora działu kadr, a w październiku 2014 r. został powołany na stanowisko dyrektora operacyjnego. Poza objęciem nowego stanowiska Harry Wolters pozostanie członkiem zarządu firmy DAF.

Jos Habets został powołany na stanowisko dyrektora operacyjnego. Dołączył do firmy DAF w 1998 roku. Jos Habets zajmował coraz bardziej odpowiedzialne stanowiska, między innymi kierownika ds. ekonomii biznesu i kierownika nadzoru w firmie DAF. W 2010 roku został awansowany na stanowisko dyrektora finansowego i członka zarządu.

Harald Seidel awansował na stanowisko dyrektora finansowego. Harald Seidel dołączył do firmy DAF w 2001 roku. Zajmował coraz bardziej odpowiedzialne stanowiska, między innymi kontrolera PACCAR Parts Europe i kontrolera ds. marketingu i sprzedaży, a w 2016 roku został awansowany na stanowisko kierownika nadzoru. Harald Seidel dołączył do zarządu firmy DAF. ■



Harry Wolters (po lewej stronie), Jos Habets (w środku) i Harald Seidel (po prawej stronie).



IRIZAR i8 „INTERNATIONAL COACH OF THE YEAR 2018”



W tym roku podczas Busworld, jednej z największych na świecie międzynarodowych wystaw transportu publicznego, trzyosiowy, 14-metrowy autobus Irizar i8 otrzymał nagrodę „International Coach of the Year 2018”. Nagroda ta była także gestem uznania wobec firmy DAF, ponieważ Irizar i8 jest wyposażony w zaprojektowany i wyprodukowany przez firmę DAF silnik PACCAR MX-13. „W kwestiach ceny, wartości trwałej, oszczędności paliwa i kosztów eksploatacyjnych Irizar i8 to po prostu nowy standard” — brzmiało uzasadnienie jury.

Zarówno firma DAF Trucks, jak i nowy model LF firmy DAF były w kręgu zwycięzców „2017 Commercial Fleet Awards”. Od lewej do prawej: dyrektor marketingu firmy DAF Phil Moon, przedstawiciel firmy PACCAR Financial John Mabey, kierownik sprzedaży części do pojazdów flotowych DAF Trucks w Wielkiej Brytanii Adam Bates, dyrektor ds. sprzedaży flotowych pojazdów ciężarowych DAF Ian Grant.



DAF zdobywa dwie prestiżowe nagrody „Commercial Fleet Awards”

Firma DAF Trucks otrzymała dwie prestiżowe nagrody na gali Commercial Fleet Awards 2017. Firma DAF Trucks otrzymała tytuł najlepszego producenta ciężarówek flotowych roku „Truck Fleet Manufacturer of the Year”, a seria LF firmy DAF zdobyła tytuł pojazdu ciężarowego roku dla flot komercyjnych „Commercial Fleet Truck of the Year”. Po raz trzeci z rzędu firma DAF Trucks wraca z gali Commercial Fleet Awards z nagrodą dla serii LF i tytułem najlepszego producenta ciężarówek flotowych roku „Truck Fleet Manufacturer of the Year”.

„Te nagrody znaczą dla nas bardzo wiele, ponieważ jury składa się z najlepszych brytyjskich kierowników flot, którzy znają potrzeby sektora na wylot” — mówi Richard Zink, dyrektor ds. marketingu i sprzedaży oraz członek zarządu firmy DAF Trucks. „Nagrody podkreślają wysoką jakość naszych pojazdów i usług. Ich połączenie zapewnia najniższe całkowite koszty eksploatacji i najwyższy możliwy poziom efektywności transportu naszym klientom, którzy korzystają z tych zalet każdego dnia”. Commercial Fleet Awards jest inicjatywą wiodącego brytyjskiego czasopisma „Commercial Fleet”. ■



DAF Trucks Paris otwiera drzwi

Nowy dealer DAF, DAF Trucks Paris, rozpoczął niedawno działalność przy jednym z najbardziej uczęszczanych węzłów komunikacyjnych, tuż na południe od Paryża. Obiekt zajmuje 13 000 metrów kwadratowych i szczyty się wszystkimi najnowszymi technologiami i narzędziami, w tym wyposażeniem do testowania hamulców i jedenastoma rampami. Komputeryzacja zasobów części zamiennych zapewnia optymalną dostępność. Dealer zajmuje strategiczną lokalizację zaledwie 10 minut od lotniska Orly i można do niego łatwo dotrzeć z autostrad otaczających stolicę Francji. ■

Rozwinięcie serii CF i XF oraz nowy model LF:

DAF znowu dokłada wszelkich starań

Holenderski producent pojazdów ciężarowych wprowadził nie mniej niż 11 konfiguracji ciągników i osi sztywnych do popularnych serii CF i XF, które przeszły całkowitą modernizację we wcześniejszym okresie tego roku. Jednocześnie firma DAF wprowadza nową serię LF, która dzieli wiele innowacji z seriami CF i XF i będzie pomagać w dalszym wzmocnieniu pozycji marki w segmencie dystrybucyjnym.

AUTOR **ROB VAN GOOL**



Firma DAF zdołała zmodernizować całą ofertę produktów w ciągu zaledwie sześciu miesięcy — to tour de force, jak powiedzieliby Francuzi. Choć zmiany dotyczące wyglądu moglibyśmy określić jako niewiele więcej niż radykalny facelifting, kompleksowe zmiany pod maską serii CF i XF wymagają użycia słowa „nowy”. Świadczą o tym nowe silniki, nowe skrzynie biegów TraXon i nowe osie tylne, a to tylko niektóre pozycje z długiej listy wprowadzonych innowacji. Nowe oprogramowanie pojazdów, zupełnie nowy i jeszcze bardziej kompaktowy moduł EAS i nowy system regulacji temperatury w kabinie, który mądrze wykorzystuje ciepło pozostałe w masywnym bloku

silnika. Firma DAF zdała sobie wiele trudu, by każdy podzespół jej pojazdów ciężarowych był nastawiony na maksymalne wykorzystanie każdej kropli zużywanego oleju napędowego.

Niższe o 7% zużycie paliwa

Prezentując nową serię pojazdów wieloosiowych prasie międzynarodowej, Raoul Wijnands, kierownik ds. testów firmy DAF, bez trudu wymienił korzyści modernizacji na dużą skalę: redukcję masy sięgającą 300 kg, okresy międzyobsługowe co 200 000 kilometrów i, co równie ważne, oszczędności paliwa na poziomie 7% w transporcie długodystansowym. „To największy krok, jaki kiedykolwiek

zrobiliśmy” — twierdzi firma DAF, a jej twierdzenie zostało potwierdzone przez międzynarodowy test przeprowadzony niedawno przez jednego z węgierskich klientów DAF, firmę Révesz. „Na dystansie ponad 3 000 kilometrów nowa seria XF wykazała oszczędność paliwa na poziomie 7,3% w porównaniu z poprzednią generacją, która przecież była już bardzo oszczędna” — mówi z dumą Wijnands.

Wyższa ładowność, niższe zużycie paliwa

Wydaje się, że rynek entuzjastycznie przyjął nową generację pojazdów ciężarowych marki DAF. Początkowo planowaliśmy kontynuować produkcję



Linia produktów DAF została poszerzona o nowe konfiguracje osi, które umożliwią pojedynczym firmom transportowym zamawianie przystosowanych pojazdów ciężarowych.



Jedną z najważniejszych innowacji jest nowa oś wleczona, dostępna zarówno w ciągnikach, jak i podwoziach pod zabudowę, która ułatwia osiągnięcie optymalnej zwrotności.



dotychczasowej generacji pojazdów ciężarowych, ale teraz fabryki DAF skupiają swoje wysiłki wyłącznie na wdrażaniu najnowszej generacji, aby sprostać rosnącemu popytowi. Ponadto okazało się, że to najlepszy moment na rozbudowę linii i nowe konfiguracje osi, które pozwolą poszczególnym firmom transportowym zamawiać przystosowane pojazdy ciężarowe. Na przykład dostępna jest zupełnie nowa oś skrętna z elektrohydraulicznym układem kierowniczym, który zapewnia optymalną zwrotność, niższą masę (30 kg), ulepszoną niezawodność dzięki mniejszej liczbie części i jeszcze większą oszczędność paliwa. Ponieważ teraz inteligentna pompa układu kierowniczego pracuje tylko wtedy, gdy jest

potrzebna, a nie ciągle. Innym nowym rozwiązaniem jest podwójna oś wleczona, która zwiększa ładowność. Nowa obudowa mostu ze zoptymalizowanymi łożyskami zmniejsza masę o 25 kg i przynosi oszczędność paliwa na poziomie 0,2%. Prawdopodobnie największą zaletą jest jednak obciążenie statyczne na poziomie 34 ton. Jest to szczególnie przydatne podczas ładowania i rozładowywania ciężkich kontenerów.

Nowe modele dla branży budowlanej

Ponadto firma DAF ma coś nowego dla klientów, których praca często wymaga jazdy po bardziej wymagającym terenie. Na przykład nowy zestaw podwójnych

osi napędzanych (26 ton) ze zwolnicą, które dzięki nowej obudowie i szybszym przełożeniom doskonale wpisują się w filozofię stosowaną przez firmę DAF w całej serii, tj. redukcji prędkości silników. Oznacza to, że teraz mogą pracować przy znacznie niższej prędkości obrotowej, co jeszcze bardziej zwiększa oszczędność paliwa oraz, co jest istotną korzyścią dla kierowcy, generując zadziwiająco niski poziom hałasu. Według zespołu DAF w Eindhoven, nowe podwozie pod zabudowę CF 8x4 jest nawet o 300 kg lżejsze niż poprzednie, nie wspominając o tym, że olej w nowych podwójnych osiach wymaga wymiany co aż trzy lata lub 450 000 kilometrów. ▶

Oleje i smary firmy DAF — oszczędność czasu i pieniędzy

Produkty z serii Premium i Xtreme zostały opracowane, stworzone i przetestowane specjalnie dla DAF Trucks przez Chevron Lubricants, jednego z największych producentów olejów wysokiej jakości na świecie. Zaprojektowano je w jednym celu: aby oszczędzić czas i pieniądze właścicieli dzięki dostarczeniu optymalnej ochrony i wydajności wszystkich ruchomych części układu napędowego. Dzięki temu zmniejsza się zużycie paliwa, emisja CO₂ oraz częstość wymiany oleju.



DAF Xtreme 75W-85
DAF Xtreme 75W-90
Oleje przekładniowe DAF
zmniejszające zużycie paliwa

DAF Xtreme 75W-80
DAF Premium 75W-80
Oleje przekładniowe DAF
zmniejszające zużycie paliwa

DAF Xtreme LD-FE 5W-30
DAF Xtreme LD-FE 10W-30
DAF Xtreme FE 10W-30
Oleje silnikowe DAF zmniejszające zużycie paliwa

DAF Xtreme Longlife Coolant





„BMW serii 1 w segmencie VW Golfa” – właśnie tak jeden z rzeczników DAF sklasyfikował nowy model LF.

Aby pozostać przy sektorze budowlanym: obecnie DAF produkuje także lekkie podwozie 8x4 dla serii CF na

Europę, które sprawdza się szczególnie w przypadku betoniarek. Dzięki dwóm osiom skrętnym (7,1 t) oraz podwójnej osi z pojedynczą zwolnicą (19 t) podwozie waży zaledwie 9 ton, co jest zupełnie niespotykane na rynku. Jeszcze niedawno tyle ważyły zwykłe ciągniki.

Niewiarygodna cisza i spokój w kabinie

Wrażenia z jazdy oferowane przez nowe modele CF i XF łatwo dorównują doskonałym osiągom ich odpowiedników wdrożonych we wcześniejszym okresie tego roku. Firma DAF słynie z najlepszych właściwości jezdnych, w tym doskonałej stabilności i łatwego prowadzenia ze świetnym „czuciem”, a nowe modele też podtrzymują tę reputację. Najbardziej zauważalną zaletą jest cisza i spokój w kabinie. Silniki nowej generacji PACCAR MX-11 i MX-13 oferują większą moc i moment obrotowy. Umożliwiają pojazdowi ciężarowym jazdę z prędkością 85 km/h, podczas gdy wskazanie obrotomierza nawet nie dochodzi do 1000 obrotów na minutę. To z kolei sprzyja bardziej odprężającym wrażeniom z jazdy. Nowe skrzynie biegów TraXon oferują wysoki komfort pracy, a dodatkowym inteligentnym rozwiązaniem są wbudowane

standardowo strategię zmiany biegów. Po prostu naciskając przycisk, kierowca może dostosować zachowanie skrzyni biegów do warunków jazdy: transport cieczy, transport terenowy lub transport długodystansowy. Ponadto skrzynia biegów jest wyposażona w specjalne programy do transportu ciężkiego i Ecocombis, ale one są wybierane automatycznie, gdy po dwóch zmianach biegu skrzynia biegów wykrywa konieczność ciągnięcia cięższego ładunku. Inteligentne i praktyczne, takie jak „układ monitorowania stanu akumulatora” i „monitorowanie ciśnienia w oponach”, które ciągle monitorują akumulatory i ciśnienie w oponach.

Nowy strój dla najmniejszego dziecka

Oczywiście fala innowacji przepływająca przez DAF nie ominęła najmniejszego dziecka w rodzinie. Nowa seria LF ma wiele wspólnych cech z większymi braćmi, choć drugie okno w drzwiach po stronie pasażera jest montowane tylko w dystrybucyjnym pojeździe ciężarowym marki DAF. Pojawiły się natomiast nowe kolory wnętrza, centralny wyświetlacz na desce rozdzielczej pokazuje więcej informacji, a większy moment obrotowy umożliwia

silnikowi, w połączeniu z szybszymi układami napędowymi, pracować z niższymi prędkościami obrotowymi, co przekłada się na obniżenie

zużycia paliwa nawet o 6% w nowej generacji.

Nowy silnik

Wielką rewelacją podczas prezentacji dla mediów międzynarodowych w Hiszpanii był nowy silnik PACCAR PX-4 o pojemności 3,8 litra. Wytwarza 115 kW/152 KM i 127 kW/172 KM i należy do poziomu podstawowego linii, ale to absolutnie żaden wstyd. Silnik PX-4 jest dostępny wyłącznie w segmencie 7,5 t i na pewno będzie przebojem wśród firm transportowych, które specjalizują się w lekkiej dystrybucji, ale oczekują, że ich pojazd ciężarowy wciąż będzie w doskonałym stanie po 5 czy 10 latach. „BMW serii 1 w segmencie VW Golfa” – właśnie tak jeden z rzeczników DAF sklasyfikował nowy model LF z nowym układem napędowym. Dzięki mniejszemu rozstawowi osi i doskonałej zwrotności, seria LF z „małym” silnikiem PX-4 skupiła na sobie całą uwagę w Hiszpanii. Wersje wieloosiowe serii CF i XF także wywarły duże wrażenie. ■



Więcej informacji na temat nowej linii produktów DAF można znaleźć na stronie www.daf.com/inaction

Grupa Révész:

„Firma DAF spełniła swoje obietnice!”

Grupa Révész jest jedną z największych firm transportowych i logistycznych na Węgrzech. W latach 80. ubiegłego wieku założył ją Balint Révész, który nadal jest dyrektorem generalnym firmy. Pod jego okiem firma rodzinna stała się liderem wschodnioeuropejskiego rynku transportu gazów i cieczy luzem oraz ważnym graczem w obszarze usług logistycznych.



Zoltán Sipos: „Firma DAF wie, jak doskonale
połączyć wszystkie nasze wymagania”

Firma DAF cieszy się szczególnymi relacjami z Grupą Révész: w 2015 r. premier Holandii Mark Rutte przekazał kluczyki do milionowego pojazdu ciężarowego DAF wyprodukowanej w Eindhoven właścielowi i dyrektorowi generalnemu, Bálintowi Révészowi.



Podstawę działalności transportowej firmy tworzy flota ponad 450 pojazdów ciężarowych. Większość z nich ma znaczek DAF na kracie wlotu powietrza. Zoltán Sipos, dyrektor spółki Lerton Trans Ltd należącej do Grupy Révész wyjaśnia, dlaczego firma wybrała holenderskiego producenta pojazdów ciężarowych. „Nasze pojazdy ciężarowe pokonują średnio 130 000 kilometrów rocznie, dlatego niezawodność i niskie koszty eksploatacji są dla nas kluczowymi czynnikami w wyborze producenta. Komfort kierowcy to też ważna kwestia; nasi kierowcy często są w drodze przez wiele dni, więc zasługują na dobre łóżko, dużo miejsca i wygodną jazdę. Firma DAF wie, jak doskonale połączyć wszystkie te wymagania”.

Stosunek ceny do wydajności

Kilka miesięcy temu Grupa Révész zamówiła 400 pojazdów ciężarowych nowych serii CF i XF firmy DAF, aby zastąpić dotychczasowe pojazdy i rozbudować swoją flotę. Choć Grupa Révész jest lojalnym klientem DAF od wielu lat, w żadnym wypadku nie było z góry przesądzone, że DAF otrzyma zamówienie. Sipos: „Porównaliśmy wielu producentów, jak zawsze przy dużych zamówieniach. Firma DAF zaoferowała najlepszy stosunek ceny do wydajności, a także osiągnęła najlepszy wynik pod względem niskich kosztów eksploatacji”.

Test porównawczy

Ważnym elementem procesu zakupów był test porównawczy nowego modelu XF i jego już niezwykle przecież oszczędnego poprzednika. „Nie ma lepszego testu niż drogowy” — mówi Sipos. „Gdy firma DAF wprowadziła nowe modele CF i XF, obiecała oszczędność paliwa na poziomie 7% w porównaniu z poprzednimi modelami. Brzmi atrakcyjnie, ale czy obietnica została spełniona? Postanowiliśmy przeprowadzić kompleksowy test na dystansie 3 500 km, z Holandii do Węgier i z powrotem.

Firma DAF spełniła swoją obietnicę: test wykazał, że nowy model XF jest o 7,3% bardziej efektywny niż poprzedni model”.

Od CF do XF

„Dotychczas nasza flota składała się w większości z pojazdów ciężarowych CF” — mówi Gábor Maczkó, dyrektor Révész Trans Ltd. — „To przede wszystkim dzięki bardzo małej masie pojazdów ciężarowych. Ostatecznie w transporcie luzem i cysternami każdy kilogram się liczy. Firma DAF ograniczyła masę flagowego modelu XF, dlatego postanowiliśmy wdrożyć kabinę Super Space Cab serii XF. To zapewni naszym kierowcom jeszcze wyższą przestronność i wygodę, a sama firma skorzysta na niższych kosztach paliwa i wyższej ogólnej efektywności transportu. Innymi słowy — dwie pieczenie na jednym ogniu. Nie wspominając o tym, że nasi kierowcy bardzo entuzjastycznie podchodzą do imponującego momentu obrotowego i ogólnych wrażeń z jazdy”. ■



Test przeprowadzony przez Grupę Révész wykazał, że nowy model XF zapewnia oszczędność paliwa na poziomie 7,3%”.





**Wyższy poziom pracy.
Niższe zużycie paliwa.**



**Linia opon FUELMAX.
Więcej przebiegu, mniej paliwa.**

Dzięki oponom Goodyear FUELMAX oferującym nawet o 10% niższe opory toczenia* teraz potrzebujesz mniej paliwa, by przejechać dalej.

* Testy porównawcze przeprowadzone przez Centrum Innowacji Goodyear w Luksemburgu na oponach w rozmiarze 315/70R22.5 wykazały, że nowe opony na osi sterującej FUELMAX S i na osi napędowej FUELMAX D oferują niższe opory toczenia od 6% do 10%, odpowiednio w stosunku do opon Goodyear Marathon LHS II+ i LHD II+.

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

Sprzężenie – sposób DAF:

„Kierowca zawsze będzie potrzebny”



Sprzężenie pojazdów ciężarowych przyciąga coraz więcej uwagi. Jednak choć wszystkie zaangażowane strony zgadzają się w sprawie ostatecznego celu, nadal toczy się żywa dyskusja o tym, jak go osiągnąć. Doprowadziło to do rozbieżności wizji między firmami transportowymi a kierowcami. Firma DAF przywiązuje wielką wagę do czystej i realistycznej wizji.

AUTOR **BERT ROOZENDAAL**

Dla całej branży pojazdów ciężarowych głównym powodem badań nad sprzężeniem jest wyższa oszczędność paliwa i wynikowa redukcja emisji. Wszystkie strony zgadzają się, że sprzężenie sprzyja bezpieczeństwu drogowemu, efektywnemu wykorzystaniu dróg i płynności ruchu.

0,3 s

Firma DAF jest liderem branży w sprzężeniu pojazdów ciężarowych. Jest jedynym producentem pojazdów ciężarowych, któremu udało się sprzężenie trzech pojazdów ciężarowych, które jechały z odstępem czasowym 0,3 s na pojazd ciężarowy. To zaledwie 6,6 metra między kolejnymi pojazdami w sprzężeniu! Osiągany efekt podciśnienia pozwala obniżyć zużycie paliwa pojazdu ciężarowego z tyłu o co

najmniej 10%. Pierwszy pojazd ciężarowy także zużywa mniej paliwa, ponieważ pojazd bezpośrednio za nim eliminuje znaczną część zawirowań powietrza wytwarzanych przez pierwszy pojazd. Podczas badania firma DAF odkryła także, że efekt podciśnienia przy odstępach czasowych 0,3 s jest zbliżony do tego przy 0,5 i 0,8 s.

Rola kierowcy

Ponadto firma DAF wierzy, że sprzężenie może ograniczyć zużycie paliwa, poprawić płynność ruchu, zwiększyć bezpieczeństwo jazdy i podnieść efektywność transportu. Unikalnym aspektem wizji DAF jest rola kierowcy. Sprzężenie ma wspomagać kierowcę, a nie zastąpić go. ►



Alarm

Firma DAF zamierza w każdym przypadku zachować rolę kierowcy w pojazdach.

„Aby kierowca nie tracił czujności, musi być zajęty” — mówi inżynier Menno Beenackers, kierownik projektu sprzężenia w firmie DAF. „Wierzymy, że najlepszym sposobem na zagwarantowanie tego jest pozwolenie kierowcy, aby rzeczywiście prowadził pojazd, niezależnie od tego, czy używa pomocy elektronicznych w kierownicy, które informują kierowcę o potrzebie skorygowania lub pozwalają układom pojazdu ciężarowego zrobić to samodzielnie”. To rozszerzenie postępów, które zostały już dokonane w elektronice obecnych pojazdów. Oznacza kolejny krok w pomaganiu kierowcy w zrobieniu tego, co jest jego zadaniem: dopilnować, aby on i pojazd ciężarowy bezpiecznie dotarli do celu. To faza druga naszego czterofazowego planu, który obejmuje każdy etap od pełnej kontroli kierowcy do autonomicznych pojazdów ciężarowych. Teraz kierowcy mogą nawet chwilowo puścić kierownicę, jak w Tesli. Jednak do pojazdów autonomicznych pozostała jeszcze długa droga. Zajmiemy się tym w fazie trzeciej”.

Wyzwania

Powyższe wydaje się odpowiedzią na pytanie, czy odstęp czasowy 0,3 s stanie się normą na drodze. Zdaniem firmy DAF jeszcze nie. Fakt pomyślnego wykonania testu przez firmę DAF oznacza, że inżynierowie dokładnie znają także inne wyzwania, które czają się za rogiem. Jedno z tych wyzwań stało się całkiem oczywiste po wejściu do kabiny w celu wykonania testu:

Przy odstępie czasowym 0,3 s tył poprzedzającego pojazdu ciężarowego wypełnia całą przednią szybę.

całą przednią szybę wypełnia poprzedzający pojazd. To niezbyt komfortowa sytuacja dla kierowcy. „Wierzymy, że najlepiej będzie zająć się tym w fazie czwartej” — mówi Beenackers. „W tej fazie wszystkie pojazdy ciężarowe za pierwszym będą autonomiczne, tzn. będą poruszać się bez kierowcy albo bez ingerencji kierowcy. Nie uważamy jednak, aby tego typu jazda autonomiczna była możliwa w najbliższej przyszłości, w szczególności zważywszy na umiarkowane korzyści i wymagane technologie. Myślę, że obecnie będziemy pracować przy odstępach czasowych 0,5 do 0,8 s między pojazdami z zachowaniem pełnej kontroli kierowcy”.

Przepisy

Sprzężenie umożliwi pojazdom ciężarowym jazdę blisko siebie w konwoju sprzężonym, co przyczynia się do bardziej efektywnego wykorzystania dróg, w tym efektywnego transportu towarów. „Wymaga to jednak także ogólnoeuropejskich uzgodnień i przepisów określających bezpieczny odstęp czasowy między pojazdami w konwoju sprzężonym” — mówi Beenackers. „To dopiero musi zostać uzgodnione: większość krajów Europy ma już przepisy dotyczące odległości między pojazdami, ale nadal nie ma normy europejskiej. Zalecana odległość bywa określana jako 50 metrów, jako dwie sekundy, a czasami całkowicie według uznania miejscowej policji. Sprzężenie będzie wymagało uniwersalnych przepisów”.

Protokół komunikacyjny

Inną przeszkodą na horyzoncie jest potrzeba uniwersalnego protokołu komunikacyjnego. Zdaniem ACEA sprzężenie pojazdów wielu marek stanie się rzeczywistością do 2023 r. Oznacza to jednak, że wszystkie pojazdy ciężarowe, niezależnie od marki, będą musiały być w stanie „rozmawiać” ze sobą. Ale to nie wszystko.

Trzeba także odpowiedzieć na pytanie jak w rzeczywistości będą powstawać konwoje sprzężone. Większość pojazdów ciężarowych nadal będzie wjeżdżała na autostradę jako pojedyncze pojazdy, zanim podejmą próby doraźnego utworzenia konwojów sprzężonych z innymi pojazdami ciężarowymi. Oczywiście istnieje także możliwość, że niektóre firmy transportowe będą wysyłać po trzy pojazdy, które wówczas będą mogły utworzyć konwój sprzężony na autostradzie. Ponadto nic nie wyklucza współpracy między firmami transportowymi.

Ramy prawne


W skrócie: istnieje wiele pytań, które wymagają odpowiedzi, zanim sprzężenie stanie się w pełni rzeczywistością. Oczywiście odpowiedzi będą się pojawiać, ale to trochę potrwa. Ostatecznie oprócz udoskonalenia układów i zapewnienia zgodności między nimi należy także uzgodnić ramy prawne. Innymi słowy: jakie będą zasady gry? To pytanie, które wpływa na społeczeństwo jako całość i które będzie wymagało odpowiedzi od polityków, a rola branży będzie czysto doradcza. Im bardziej istotny będzie ten proces, tym bardziej sprawnym energetycznie i przyjaznym dla środowiska będziemy chcieli go uczynić. Obecnie zakładamy, że konwoje sprzężone będą składać się z dwóch lub trzech zestawów ciągnik-przyczepa/naczepa. Jednak im więcej, tym lepiej. Ponadto czy konwoje sprzężone będą złożone z EcoCombis. Być może odstęp czasowy 0,3 s okaże się bardziej efektywny, ale można go osiągnąć tylko przy pojazdach autonomicznych, ponieważ w razie potrzeby tylko urządzenie elektroniczne może zareagować dostatecznie szybko w tak krótkim czasie. To nie tylko kwestia znalezienia właściwego oprogramowania. Wymaga to także akceptacji ogółu społeczeństwa. ■

DAF Trucks weźmie udział w teście sprzężenia w Anglii

Firma DAF Trucks weźmie udział w dwuletnim teście sprzężenia pojazdów ciężarowych w Anglii, prowadzonym przez British Transport Research Laboratory (TRL). Wspólnie z partnerami, firmami TNO, Ricardo PLC i DHL, firma DAF Trucks została wybrana przez brytyjskie ministerstwo transportu do przeprowadzenia testów sprzężenia pojazdów ciężarowych z Highways England na różnych trasach brytyjskiej sieci autostradowej. Zgodnie z planem pierwsze sprzęgnięte pojazdy ciężarowe testowe DAF powinny wyruszyć na trasy testowe w nadchodzących miesiącach.

Brytyjskie władze mają nadzieję, że ten test sprzężenia pojazdów ciężarowych przyniesie więcej informacji o tym innowacyjnym rozwiązaniu i jego potencjalnym wkładzie w poprawę efektywności transportu drogowego.





Heino i Thies Anhalt: „Nowy model XF to pojazd klasy premium, który wyznacza nowe standardy technologiczne”.

Anhalt Logistics

Teza udowodniona

Firma Anhalt Logistics, wyspecjalizowana w transporcie cieczy, oferuje klientom, jak to określa, „płynne rozwiązania”. Najnowsza generacja DAF XF ma ważny wkład w zapewnienie płynnego przepływu usług do klientów firmy.

Przy wprowadzeniu nowej generacji pojazdów firma DAF obiecała oszczędność paliwa na poziomie nie niższym niż 7%. Taka obietnica musiała przyciągnąć uwagę większości firm transportowych. Oczywiście taka obietnica musiała prędzej czy później wywołać pytanie: czy jest prawdziwa? W firmie Anhalt Logistics w Niemczech instruktor Ove Thomsen i kierowca Marco Bielefeld postanowili sami sprawdzić, czy nowy układ napędowy spełnił swoją obietnicę. Zrobili to, odbywając kilka podróży z północy Niemiec do Thüringen. To trasa, którą zwykli pokonywać pojazdem ciężarowym

innej marki, spalającym około 28 litrów paliwa na 100 kilometrów.

Niskie obroty silnika

„Na początku zaskoczyła nas niska prędkość obrotowa silnika nowego modelu XF” — dodaje Bielefeld. „Ponadto bardzo nietypowe było to, że podczas jazdy pod górę pojazd ciężarowy sam obniżał prędkość obrotową silnika. A potem moc przy ponownym przyspieszeniu — byliśmy naprawdę pod wrażeniem”. Zdaniem Thomsena jeszcze bardziej imponujące były wartości zużycia paliwa: „Poniżej 23 litrów na

100 kilometrów w porównaniu z innym pojazdem ciężarowym w tych samych warunkach. To 5 litrów różnicy!” Bielefeld: „Po trzech dniach byliśmy przyzwyczajeni do niskich obrotów, które przy okazji sprzyjają atmosferze odprężenia w kabinie. Zmiana biegów jest tak płynna, że czasami nawet niezauważalna. Zawieszenie też jest lepsze, podobnie jak osiągi pojazdu ciężarowego na drodze”.

Wnętrze

Oswojenie się z gustownie zaprojektowanym wnętrzem nie zajmuje wiele czasu. „Po wejściu do kabiny DAF-a od razu

chce się rozpocząć pracę” — mówi Bielefeld. „Firma DAF doskonale wie, czego chcą kierowcy. Wszystko jest rozmieszczone zgodnie z oczekiwaniami i łatwo dostępne. Wysuwany stół jest genialny”. Ponadto Bielefeld jest pełen podziwu dla wygodnych foteli i rozległego łóżka.

Nowe standardy

Obydwaj dyrektorzy, Heino i Thies Anhalt, też są bardzo entuzjastycznie nastawieni do osiągnięć pojazdu ciężarowego. Nic dziwnego, że zamówili 100 nowych XF, które zostaną dostarczone w ciągu najbliższych 12 miesięcy. „Jeździmy pojazdami ciężarowymi marki DAF od lat 90. ubiegłego wieku. W tamtych czasach powody były bardziej praktyczne. W pojazdach ciężarowych nie było tyle elektroniki, były niezawodne, a ich kabiny były przestronne” — mówi Heino Anhalt. „Obecnie, w roku 2017, najnowsza generacja XF wyewoluowała z prostego pojazdu ciężarowego w pojazd klasy



Instruktor Ove Thomsen:
„Spośród siedmiu europejskich producentów pojazdów ciężarowych zawsze wybrałbym firmę DAF”.

premium, który wyznacza nowe standardy technologiczne. Jednocześnie zachowuje ważne zalety, takie jak solidność i niezawodność”.

Rodzinną tradycją

Szacunek dla kierowców firmy jest jednym z kamieni węgielnych rodzinnej tradycji firmy Anhalt. Obydwaj dyrektorzy spędzili pierwsze trzy lata kariery w firmie na drogach, a obecnie w ciągu każdego roku pokonują co najmniej jedną długą trasę, podczas której spędzają za kierownicą wiele dni. „Dzięki temu lepiej znamy potrzeby naszych klientów, a także mamy

szansę napotkać wyzwania, z jakimi mierzą się nasi kierowcy” — mówi Heino Anhalt. W codziennej działalności firma Anhalt Logistics robi wszystko, co może, aby jej kierowcy byli zadowoleni. „Jeśli chcą, mogą pojechać do Szwecji lub Hiszpanii albo obsługiwać krótsze trasy, aby móc spędzać każdą noc w domu” — mówi Thies Anhalt. „Wystarczy tylko poprosić”.

Pełny zakres usług

Firma Anhalt Logistics oferuje swoim klientom pełny zakres usług. Oprócz transportu substancji chemicznych i produktów spożywczych, bardzo istotne stały się także usługi serwisu i wynajmu. „Wynajmujemy około 25 procent floty, z kierowcami, innym firmom” — wyjaśnia Thies Anhalt. „Nasi kierowcy muszą mieć po dwa serca. Jedno dla zespołu Anhalt i wszystkich korzyści, które wynikają z bycia członkiem zespołu, a drugie dla naszych klientów i ich produktów, z którymi też muszą umieć się utożsamiać”.

Biały

Wynajmowane pojazdy można rozpoznać po białym kolorze i subtelnym logo firmy Anhalt. Klient, jeśli chce, może dodać własną nazwę marki. Na terenie firmy w Rehde Flehden-Bargen jako pierwsze w oczy rzucają się białe DAF XF z nowej serii, a reszta floty jest pomalowana na bardziej znajomy niebieski metallic firmy Anhalt. Znacznie ważniejsze od kolorów są jednak charakterystyczne cechy firmy, jej kierowcy i pojazdy. Cechy, o które w przypadku firmy Anhalt Logistics nigdy nie trzeba się martwić. ■

Wynajmowane pojazdy można rozpoznać po białym kolorze i subtelnym logo firmy Anhalt. Klient, jeśli chce, może dodać własną nazwę marki.



1500 kilometrów czystej satysfakcji

Obecnie całą Europę dotyka duży niedobór kierowców i kierowcy mają coraz większy udział w procesie decyzyjnym przy zakupie nowego pojazdu ciężarowego. Dziennikarz Iep van der Meer odbył w nowej kabinie Super Space Cab serii XF podróż z Hiszpanii do Holandii i przekonał się, dlaczego flagowy model firmy DAF jest ulubionym pojazdem ciężarowym kierowców międzynarodowych.

AUTOR **I EP VAN DER MEER**



„Aires de Montélimar” w porannym świetle.

Jest 7 rano i właśnie obudziłem się po nocy przespanej w bardzo wygodnej kabinie Super Space Cab. Dzięki grubemu, wygodnemu materacowi i doskonałemu systemowi regulacji temperatury spałem tak dobrze, że prawie musiałem spojrzeć dwa razy, aby

upewnić się, że nie jestem w domu, we własnym łóżku. Gdy budzik wyrwał mnie ze snu, sprawdziłem iPhone'a, aby zobaczyć, gdzie jestem. „Aires de Montélimar” — przeczytałem na ekranie. Około 700 kilometrów od granicy z Luksemburgiem. To mój następny

przystanek, ponieważ chcę wyjechać z Francji, zanim niedzielny zakaz ruchu pojazdów ciężarowych zatrzyma mnie na dwadzieścia cztery godziny. Powinienem być w stanie pokonać ten dystans bez większych kłopotów, dlatego pozwolę sobie na pyszne śniadanie złożone ze



Spokój i wygoda w kabinie Super Space Cab.

świeżych rogalików i wyśmienitej kawy na stacji obsługi Rasta.

Stabilność podczas jazdy

Wczoraj wyruszyłem z hiszpańskiego Sitges „moim” pojazdem ciężarowym DAF XF530 FAN z przyczepą. Ten niesamowity zestaw jest w pełni wyposażony w nowy styl DAF „Pure Excellence”. Po otrzymaniu niezbędnych instrukcji wyjechałem z miasta przez bulwar w kierunku autostrady. Priorytetem numer jeden było dotarcie do francuskiej granicy na czas. Na szczęście ten odcinek podróży jest względnie spokojny, nie licząc intensywnego ruchu w okolicach Barcelony, typowego w piątkowe wieczory. Szybko zauważam, że wyjeżdżam z Hiszpanii ku wietrznej Francji. Na zewnątrz mistral budzi burzę, ale mój DAF jest stabilny podczas jazdy.

Dobra wiadomość dla szefa

Najnowsza generacja DAF jest jak stary przyjaciel, a dzięki silnikowi MX o mocy 530 KM/390 kW i nowej skrzyni biegów Traxon prowadzenie pojazdu ciężarowego to przyjemność. Włączam funkcję przewidującego tempomatu i ustawiam obniżenie i podwyższenie prędkości na

pięć kilometrów na godzinę. Dzięki temu pojazd ciężarowy utrzymuje stabilną i efektywną prędkość. To dobra wiadomość dla szefa... Tempomat aktywuje także funkcję EcoRoll, przyspiesza podczas jazdy pod górę i puszcza pedał przy każdej okazji. Teraz oprogramowanie jest tak zaawansowane, że nawet ja zauważam, jak DAF zupełnie samoczynnie włącza funkcję EcoRoll nawet przy lekkim nachyleniu. Komputer robi to, gdy oblicza, czy pojazd ciężarowy ma dość energii kinetycznej, aby móc przejechać przez szczyt wzniesienia bez przyspieszania. Z całym szacunkiem dla kierowców, chyba nikt nie zrobiłby tego lepiej.

Odprężenie

Niektórzy kierowcy mogą potrzebować trochę czasu, aby się do tego przyzwyczaić, ale to niesamowite, jak doskonała technologia zarządza osiąganiami pojazdu. Dzięki funkcji przewidującej zmiany biegów układ napędowy jest zawsze gotowy we właściwej chwili, a podczas zjazdu ze wzniesienia hamulec silnikowy MX dowodzi, że obecnie retarder jest zbyteczny. W rzeczywistości technologia jest tak zaawansowana, że nawet zmienia bieg na niższy w razie konieczności dostosowania prędkości silnika podczas zjazdu ze wzniesienia. Połączenie tych wszystkich rozwiązań sprawia, że jazda jest bardzo odprężająca i wygodna, a jednocześnie przynosi znakomite wyniki w dziedzinie oszczędności paliwa. Potwierdza to asystent wydajności kierowcy (DPA) na desce rozdzielczej, tzn. osobisty cyfrowy trener kierowcy firmy DAF. DPA nagradza mnie zielonym kciukiem w górę i imponującym wynikiem 94%.

Stale

Nowa generacja DAF jest wyposażona we wszystkie najnowsze systemy. Ponadto warto wspomnieć, że pojazdy

ciężarowe są standardowo wyposażone w układ aktywnego tempomatu (ACC). Zawsze byłem wielkim zwolennikiem tego systemu bezpieczeństwa, ponieważ ciągle monitoruje poprzedzające pojazdy ciężarowe, nawet gdy kierowca odwraca wzrok na chwilę lub dwie.

Wygoda

Kilometry lecą, a spokój i cisza w kabinie są, delikatnie mówiąc, bardzo odprężające. W zasadzie to samo można powiedzieć o całym pojeździe. Zawieszenie pneumatyczne sprawia, że zachowanie pojazdu ciężarowego przypomina duży autobus dalekobieżny. Radioodbiornik, system nawigacji, a nawet telefon, są w pełni zintegrowane, co bardzo ułatwia życie. Nowy system regulacji temperatury też jest dużą zaletą. Jest znacznie bardziej przyjazny dla użytkownika i współpracuje z nagrzewnicą postojową. Firma DAF skonfigurowała to całkiem sprytnie, ponieważ po włączeniu automatycznie wykorzystuje pozostałe ciepło z silnika. To oznacza bezpłatne ciepło, a lepiej być nie może.

Po spędzeniu nocy na granicy belgijsko-luksemburskiej, w niedzielny poranek docieram do bram fabryki DAF w Eindhoven. Mój pojazd ciężarowy ma właściwe kolory, dlatego ochrona po prostu mnie wpuściła! ■



Fantastyczne połączenie.

Nowa lakiernia kabin: Najwyższy poziom nowoczesności na świecie

144 metry długości, 58 metrów szerokości i 26 metrów wysokości. Jadąc autostradą z Antwerpii do Liège po prostu nie można jej nie zauważyć: nowa lakiernia kabin firmy DAF w Westerlo to najnowocześniejszy obiekt tego typu na świecie. Jest gotowa, aby sprostać równie wspaniałym ambicjom firmy DAF.



Nowa lakiernia kabin ma 144 metry długości, 58 metrów szerokości i 26 metrów wysokości. Można ją zobaczyć z autostrady z Antwerpii do Liège.

Zdjęcie po lewej stronie: roboty dokładnie pokrywają kontury kabiny, co ogranicza nadmiar natryskiwanego lakieru do minimum.



Zdjęcie po prawej stronie: nowy system transportujący to też duża innowacja: umożliwia rzeczywiste obracanie kabiny w kąpiel.





W 1966 r. firma DAF otworzyła nową fabrykę w Westerlo, gdzie — oprócz wysokiej jakości kabin — produkuje również wysokowydajne osie. Dzisiaj w zakładzie DAF w Westerlo pracuje 2 600 osób, dzięki czemu jest jednym z największych pracodawców w regionie.

Wzrost mocy produkcyjnych o 50%

Według przewidywań firmy DAF popyt na pojazdy ciężarowe w Europie w nadchodzących latach będzie wzrastał. Ponadto holenderski producent pojazdów ciężarowych planuje zwiększyć swój udział na rynku europejskim w klasie ciężkiej do 20%. Ponadto jeśli producent pojazdów ciężarowych chce rozszerzyć swój sukces poza granicami Europy, tak naprawdę istnieje tylko jedna opcja: inwestować w dodatkowe moce produkcyjne. Właśnie dlatego zbudowaliśmy nową lakiernię kabin w DAF Trucks Vlaanderen. To inwestycja o wartości ponad 100 milionów euro. Wynik: zwiększenie produkcji o 50% w dotychczasowej fabryce. Albo dokładniej: teraz malujemy natryskowo 330 kabin dziennie, łącznie 70 000 rocznie. I to w 3 000 różnych kolorów!

Najnowocześniejszy obiekt tego typu na świecie

Nowa lakiernia kabin firmy DAF należy do najnowocześniejszych w swoim rodzaju na świecie. Na przykład dysze natryskowe ultranowoczesnych robotów lakierniczych mogą pracować z prędkością 50 000 obrotów na minutę. Roboty dokładnie pokrywają kontury kabiny, co ogranicza nadmiar natryskiwanej farby do minimum. Wynikiem jest mniejsze marnotrawstwo farby i rozpuszczalnika, na czym korzysta nie tylko firma DAF, ale także środowisko.

Nową lakiernię kabin otworzyli wicepremier Belgii, Kris Peeters, oraz Mark Pigott, prezes wykonawczy firmy PACCAR.

Koncentracja na środowisku

Projektując nową lakiernię kabin firma DAF poświęciła wiele uwagi nie tylko jakości i efektywności, ale także środowisku. Przykładowo firma DAF zainwestowała w najnowsze technologie oczyszczania oparów wytwarzanych przez kabiny i piece lakiernicze. Sprężone powietrze będzie mieć względnie dużą zawartość rozpuszczalników, a te będą spalane automatycznie w temperaturze od 700 do 800 stopni bez konieczności spalania gazu. Ponadto proces spalania wytwarza dość energii do ogrzewania kabin. To nowe rozwiązanie skutkuje ograniczeniem zużycia energii i obniżeniem emisji CO₂. W rzeczywistości jedyną emitowaną substancją jest para wodna.

Innowacyjny system transportujący

Nowy system transportujący to też duża innowacja: umożliwia rzeczywiste obracanie kabiny w kąpiel. To oznacza mniej pozostałości, co prowadzi do poprawy jakości i efektywności. Praktycznie nie trzeba mówić, że cały proces jest bardzo przyjazny dla środowiska.

Opieramy się na mocnej tradycji

Nową lakiernię kabin otworzyli wicepremier Belgii, Kris Peeters, oraz Mark Pigott, prezes wykonawczy firmy PACCAR. „Ta ważna inwestycja stanowi kontynuację silnie ugruntowanej tradycji wyznaczania przemysłowych standardów w zakresie jakości produktów, obsługi klienta i najwyższej troski o środowisko naturalne” — mówi Pigott. „W ciągu ostatnich 15 lat koncern PACCAR i firma DAF zainwestowały ponad 600 milionów euro w naszą fabrykę kabin i osi. Z niecierpliwością oczekujemy bardzo świetlanej przyszłości w Belgii.”

„Kolejny rozdział w bogatej historii”

„Chciałbym pogratulować firmie DAF Trucks tej inwestycji w innowacyjną i przyjazną dla środowiska lakiernię” — powiedział wicepremier Kris Peeters podczas oficjalnej ceremonii otwarcia. „To kolejny wspaniały rozdział w już bogatej historii firmy”. ■



DAF 2600:

przodek międzynarodowego pojazdu ciężarowego

W chwili premiery w roku 1962 model DAF 2600 wywołał sensację na targach w Amsterdamie. To nic dziwnego, ponieważ nowy pojazd ciężarowy marki DAF był jednym z pierwszych zaprojektowanych z myślą o kierowcy: doskonała ergonomia, świetna widoczność wokół pojazdu, fotele z zawieszeniem i kabina sypialna z leżankami. Minęło 50 lat i DAF 2600 nadal jest wzorem dla międzynarodowych pojazdów ciężarowych.

AUTOR **HENK DE LANGE**



Oto lśni w promieniach słońca: imponujący DAF 2600 Rolanda Sledersa z trzyosioową przyczepą DAF. To jeden z późnych egzemplarzy z roku 1970, który samodzielnie odrestaurował. Dla Slendersa to nie tylko kolejny egzemplarz 2600. To ta sama ciężarówka, którą jego ojciec, Frans, jeździł w latach 70-tych, gdy pracował w firmie Jan Kuijken.

Specjalne

„Egzemplarz 2600 był eksploatowany do roku 1983, gdy został zaparkowany na dobre po przejechaniu 1,2 miliona kilometrów” — mówi Slenders, który sam jest kierowcą pojazdu ciężarowego. „Kilka lat temu, gdy firma Jan Kuijken została zamknięta, otrzymałem możliwość wykupienia ciężarówki. Odrestaurowanie zajęło mi kilka lat, ale obecnie to

prawdopodobnie najlepiej zachowany egzemplarz 2600. To, że mój ojciec nią jeździł, czyni ją jeszcze bardziej szczególną”.

Buraki cukrowe

Frans (75 lat, zdrowy jak ryba) lubi rozmawiać o czasie, który spędził za kierownicą „swojego” 2600. „Od października do stycznia woziłem buraki cukrowe w



W latach 60. ubiegłego wieku okładki broszur DAF były produkowane przez holenderskiego ilustratora, Charlesa Burkiego. Jego oryginalne ilustracje są dziś dużo warte i, co nie zaskakuje, poszukiwane.

Holandii. Przez resztę roku woziłem stal i betonowe płyty do zagranicznych odbiorców” — mówi. „W tamtych czasach wożenie ładunków do 30 ton nie było czymś niezwykłym. A mieliśmy tylko 230 KM!” Podczas swojego ostatniego przewozu buraków cukrowych, tuż przed wycofaniem 2600 z eksploatacji, silnik uległ awarii. „Nie mogliśmy przerwać pracy, a nie mieliśmy innej ciężarówki — wspomina Slenders senior. „Dlatego dealer poświęcił całą noc na zamontowanie zastępczego silnika. Jak się okazało, mój syn, Roland, miał dużo szczęścia, ponieważ silnik w ciężarówce jest nadal jak nowy”.

Długie dni

Przed wynalezieniem tachografu długie dni w drodze nie były czymś niezwykłym. Frans Slenders opisuje zwykły dzień pracy: „Wyjazd o 2 nad ranem i półtorej godziny jazdy, aby odebrać ładunek betonowych płyt na budowę w Luksemburgu. Załadunek ciężarówki trwał kilka godzin, dlatego musiałem czekać do

5 rano, nim mogłem wyruszyć z 30 tonami betonu w kierunku belgijskich Ardenów. Przy mocy zaledwie 230 KM, która w tamtych czasach nie była niska, czasami trudno było jechać szybciej niż 20 km/h po stromych wzniesieniach, dlatego podróż do Luksemburga często trwała nawet 7 godzin. Gdy przyjeżdżałem popołudniem, rozładunek trwał kolejne kilka godzin. Dopiero po nim mogłem pojechać po ładunek stali kilka kilometrów dalej. Powrót trwał kolejne sześć lub siedem godzin, więc wracałem do domu około 22 po 22 godzinach pracy”.

Koc

Dziś trudno uwierzyć w historię Fransa Slendersa. „I nikt nie narzekał” — mówi. „Przynajmniej nie ja, ponieważ moje 2600 było bardzo przestronne i wygodne na tamte czasy. Może i w kabinie panował hałas, ale po położeniu koca nad komorą silnika było bardziej znośnie. Z kolei łóżko było dobre, choć czasami nocą moje ubrania przymarzały do stalowej ramy”.

Dwa palce

Opowieść o Slendersach, ojcu i synu, oraz ich ciężarówce DAF 2600 nie byłaby kompletna bez przejażdżki ciężarówką. Fotel z zawieszeniem zaskakuje wygodą, a w kabinie jest dużo miejsca. Może i nie można stanąć prosto, jak w kabinie Super Space Cab serii XF, ale to drobny brak. Roland Slenders uruchamia silnik, który przyjemnie dudni, gdy ożywa. Trzymając dosłownie dwa palce na kierownicy, wyprowadza zestaw na drogę. Pod względem osiąągów model 2600 jest, delikatnie mówiąc, żywotny. Błyskawicznie reaguje na pedał przyspieszenia i szybko osiąga prędkość maksymalną 100 km/h (bez ogranicznika prędkości). „Szczерze mówiąc, to nie do końca fair” — mówi Slenders — „ponieważ ciężarówka jest tylko lekko obciążona, ale w tamtych czasach ciężarówka z mocą 230 KM była jedną z najlepszych, o ile nie trzeba było zbyt często jeździć w góry”. W końcu dojeżdżamy do szopy, w której przechowywana jest ciężarówka. Ojciec i syn z radością pozują do zdjęcia ze swoim 2600. Obydwaj są zadowoleni i dumni. „Pamiętam, jak siedziałem w fotelu pasażera, gdy mój ojciec prowadził ciężarówkę” — mówi Slenders junior „Teraz role się odwróciły. Czy można chcieć więcej?” ■



Slendersi, ojciec i syn: zadowoleni i dumni.

Richard Zink, dyrektor ds. marketingu i sprzedaży:

„Łączność to przyszłość”

Facebook, What's App, Instagram — w dzisiejszym świecie wszyscy są „połączeni”. Pojęcie „łączności” weszło do sektora transportu. Choć idea nie jest nowa, zainteresowanie systemami zarządzania flotą szybko rośnie, zwłaszcza dlatego, że osiąganie najwyższego zwrotu na kilometr stało się priorytetem numer jeden większości operatorów. Nic nie pokazuje tego bardziej dobitnie niż popularność DAF Connect.

AUTORZY **ROB VAN GOOL | HENK DE LANGE**



Według Richarda Zinka wartość systemu DAF Connect nie jest definiowana głównie przez możliwości techniczne. Jego zdaniem chodzi bardziej o pewny sposób myślenia. „Jak mogę zwiększyć zwrot na kilometr?”

Według Richarda Zinka, członka zarządu firmy DAF odpowiedzialnego za marketing i sprzedaż, to nic dziwnego, że klienci zaczynają zaznaczać „DAF Connect” na liście opcji. „Co jest najważniejsze w dzisiejszej branży transportowej? Terminowe dostawy przy jak najniższych kosztach” — podsumował. „Dzięki DAF Connect każdy operator może monitorować swoją flotę na ekranie komputera lub laptopa z każdego miejsca na świecie. Niezależnie od tego, czy chcemy sprawdzić wyniki całej floty czy poszczególnych kierowców, czy zmienić harmonogram lub ładunki, DAF Connect pozwala robić to wszystko online w czasie rzeczywistym. Doświadczenie pokazuje, że klienci, którzy już zainwestowali w ten innowacyjny system, oszczędzają około 1300 euro rocznie. Licząc na każdy pojazd ciężarowy, a nie na całą flotę. Wyobraźcie sobie oszczędności przy flocie złożonej z dziesiątek, a nawet setek pojazdów ciężarowych”.

Szybki rozwój

DAF Connect przechodzi przez fazę szybkiego rozwoju. Szczegółowe raporty dotyczące zużycia paliwa i wykorzystania floty są już standardowymi funkcjami menu, a ponadto teraz operator może także monitorować wyniki asystenta wydajności kierowcy na ekranie, który pomaga kierowcy jeździć

efektywniej i bezpieczniej oraz jest montowany standardowo w każdym nowym pojeździe DAF. Liczba funkcji i opcji ciągle rośnie. Na przykład teraz baza automatycznie otrzymuje sygnał, jeśli pojazd ciężarowy ulegnie poważnej awarii technicznej. Podobny sygnał jest wysyłany, gdy wskazanie paliwa spadnie o ponad 15% w krótkim czasie... to odpowiednia chwila, aby zadzwonić do kierowcy i poprosić o sprawdzenie, czy ktoś nie kradnie oleju napędowego z jego pojazdu ciężarowego...

Poprawa czasu pracy

Według Richarda Zinka wartość systemu DAF Connect nie jest definiowana głównie przez możliwości techniczne. Jego zdaniem chodzi bardziej o pewny sposób myślenia. „Jak mogę zwiększyć zwrot na kilometr? Jak mogę sprawić, aby moi kierowcy jeździli bardziej ekonomicznie? Jak mogę zoptymalizować wykorzystanie moich pojazdów ciężarowych? Jak mogę poprawić czas pracy? DAF Connect potrafi odpowiadać na takie pytania. To jego najmocniejsza strona, która będzie rozwijać się w przyszłości. Operatorzy podejmujący decyzję o korzystaniu z systemu DAF Connect zdecydowanie będą dobrze przygotowani na przyszłość. Już wkrótce dealerzy będą kontaktować się z klientami automatycznie, aby ustalić termin



System obsługi floty DAF Connect

Innowacyjny system zarządzania flotą DAF Connect zapewnia operatorowi transportu aktualne informacje o wydajności pojazdów i kierowców. Informacje o lokalizacji, zużycie paliwa, przebieg, wykorzystanie możliwości i przestoje są wyświetlane na panelu internetowym, który można dostosowywać do indywidualnych potrzeb. Przyjazna dla użytkownika deska rozdzielcza umożliwia także generowanie raportów dotyczących zużycia paliwa. DAF Connect umożliwia porównywanie aktualnych i najnowszych informacji o pojazdach i kierowcach. Funkcja „Live Fleet” dostarcza kierownikowi floty całej gamy informacji o lokalizacji pojazdów, trasach i czasach podróży, co umożliwia programowanie.

obsługi profilaktycznej. Ponadto usługa International Truck Service firmy DAF będzie wykorzystywać system DAF Connect, aby zapewnić jeszcze wyższy poziom obsługi. To sytuacja win-win! Maksymalna dostępność pojazdów, niższe koszty eksploatacji i optymalna efektywność logistyki — zalety systemu DAF Connect są oczywiste. „Czy chcecie poprawić efektywność? W takim razie musicie najpierw wybrać markę DAF, a następnie system DAF Connect” — mówi Zink. „Ponadto oferujemy także rozwiązania dla flot mieszanych. Dzięki unikalnej i otwartej platformie system DAF Connect jest do tego doskonale przygotowany. Wiem, co wybrałbym, gdybym był operatorem!” ■



Vonk & Co: „Coraz więcej opcji”

Holenderska firma Vonk & Co jest jednym z klientów wdrażających system DAF Connect. „To dla nas kluczowy instrument poprawy efektywności w firmie” — mówi kierownik floty John van Hattem. „Jest niezwykle przyjazny dla użytkownika i ciągle rozszerzany o kolejne opcje”.

Vonk & Co to międzynarodowa firma transportowa z siedzibą w holenderskim Tiel. Firma specjalizuje się w transporcie AGD. Towary są najpierw transportowane z Niemiec, Austrii i Włoch do centralnego magazynu firmy, skąd trafiają do sprzedawców detalicznych i klientów.

„System DAF Connect jest montowany w seriach XF i LF” — wyjaśnia Van Hattem. „Im więcej kilometrów pokonujemy, tym więcej danych otrzymujemy. To ułatwia porównywanie i analizowanie. Dlaczego jeden pojazd ciężarowy zużywa więcej paliwa niż inny? Czy to ze względu na zróżnicowanie tras lub kierowców czy czasów pracy na biegu jałowym? System DAF Connect dostarcza nam odpowiedzi na te pytania. W efekcie już zdążyliśmy zredukować koszty”.



Więcej informacji na temat DAF Connect można znaleźć na stronie www.daf.com/inaction

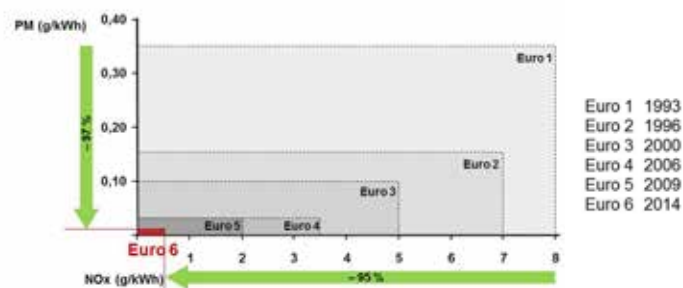
Czy filtr DPF wymaga wymiany? Jeśli tak, wybierzcie regenerowany filtr DAF!

Dosłownie zupełnie jak nowe

Wprowadzenie w roku 2012 serii pojazdów DAF spełniających wymagania normy Euro 6 jeszcze raz wyraźnie pokazuje, jak wielki postęp osiągnięto względem emisji w bardzo krótkim okresie czasu: na przykład współczesny pojazd ciężarowy spełniający wymagania normy Euro 6 emituje 97% mniej cząstek niż pojazd ciężarowy zgodny z normą Euro 1 z roku 1993.



Emission regulations



Ogromna redukcja emisji (zob. mały czerwony prostokąt na wykresie powyżej) to w znacznej mierze efekt stosowania filtra cząstek stałych w każdym pojeździe ciężarowym DAF spełniającym wymagania normy Euro 6.

Odpany

Filtr zapobiega uwalnianiu do powietrza cząstek sadzy z procesu spalania. Regularna i w pełni automatyczna „regeneracja” zapobiega blokowaniu filtra. To może wydawać się skomplikowane, ale oznacza po prostu, że cząstki w filtrze zostają wypalone i pozostaje tylko popiół. Cały proces zwykle następuje, gdy pojazd ciężarowy jest w drodze i kierowca nawet tego nie zauważa.

Nieplanowany przestój

Po pewnym czasie (i setkach tysięcy kilometrów) w filtrze będzie tyle popiołu,

że będzie wymagał wymiany. Zapelniony filtr ma negatywny wpływ na osiągi pojazdu. W najgorszym przypadku może to nawet doprowadzić do nieplanowanego przestoju. A tego nikt nie chce.

Filtr regenerowany

Gdy filtr cząstek stałych wymaga wymiany, 99% wszystkich operatorów decyduje się na montaż filtra regenerowanego. Filtr regenerowany DAF jest dosłownie jak nowy, ale kosztuje znacznie mniej niż nowy. Proces regeneracji firmy DAF jest bardzo drobiazgowy: filtr jest starannie czyszczony, testowany, a następnie sprawdzany według planu krok-po-kroku. Filtr regenerowany DAF jest zawsze lepszy niż „zwykły” filtr wyczyszczony, ponieważ sprawdzenie dokładności

procesu czyszczenia jest praktycznie niemożliwe.

Kiedy?

Wymiana filtra cząstek stałych DAF jest elementem regularnej obsługi pojazdu ciężarowego, dlatego nie wymaga oddzielnej wizyty w warsztacie. Dokładne określenie czasu wymaganej wymiany filtra zależy od eksploatacji i typu silnika (zob. wykres). Aby uzyskać więcej informacji, zawsze można skonsultować się z dealerem DAF. ■

	MX Engine	PX Engine
1	3 years max. 200.000 km	5 years
2	3 years max. 500.000 km	5 years
3	max. 500.000 km	5 years

PACCAR WORLD



Centrum Innowacji PACCAR w Dolinie Krzemowej

Niedawno firma PACCAR otworzyła „Centrum Innowacji PACCAR” w samym sercu Doliny Krzemowej — dokładnie w Sunnyvale w Kalifornii. To centrum koordynuje wszystkie działania dotyczące rozwoju produktów „nowej generacji” i prowadzi badania nad nowymi technologiami, takimi jak pojazdy autonomiczne, sprzężenie pojazdów ciężarowych, łączność pojazdów ciężarowych i elektryfikacja układu napędowego. Centrum służy najnowszym urządzeniami badawczymi i stanowiskami pracy. „Lokalizacja w Dolinie Krzemowej była celowym wyborem” — mówi Darrin Siver, starszy wiceprezes firmy PACCAR. „To doskonałe miejsce, w którym można rozwijać współpracę z innymi firmami technologicznymi”. ■

Ikona limitowanej edycji

Niedawno, aby uczcić 150. rocznicę Konfederacji Kanady, wprowadziliśmy limitowaną edycję ikonicznego pojazdu Peterbilt Model 389. Peterbilt przeszedł metamorfozę, dzięki której wygląda jeszcze bardziej imponująco. Na przykład chromowana krata wlotu powietrza czerpie inspirację z modelu Peterbilt 351 z lat 50. ubiegłego wieku, a specjalne logo „Canada 150” widnieje na pionowych rurach wydechowych, chromowanym zderzaku i skórzanych fotelach. Ten wyjątkowy pojazd ciężarowy ma także wyjątkowe chromowane akcenty, takie jak osłona przeciwsłoneczna, zbiorniki i błotniki — wszystko perfekcyjnie wypolerowane. Ostatnim wykończeniem jest ekskluzywny czerwony kolor, naturalnie pod nazwą „Legendary Canadian”. ■



Chodzi o osiągi: Michael Shank Racing imponuje pojazdami ciężarowymi Kenworth T680

Świat wyścigów samochodowych opiera się na precyzji i niezawodności. W przypadku zespołu Michael Shank Racing dotyczy to nie tylko dwóch samochodów wyścigowych Acura NSX GT3, ale także dwóch pojazdów ciężarowych Kenworth T680s używanych do transportowania samochodów na tory w całych Stanach Zjednoczonych.



„Najważniejszymi kryteriami w poszukiwaniu nowych pojazdów ciężarowych były bezpieczeństwo i niezawodność” — mówi właściciel zespołu Michael Shank. „Chciałem także, aby pojazd ciężarowy miał aerodynamiczny wygląd. Nasze działania są mocno wspierane przez sponsorów i producenta samochodów, którzy wyznaczają wysokie standardy dla naszej organizacji, wizerunku i profesjonalizmu. Model T680 wzmacnia ten wizerunek: zapewnia osiągi i wygląd, których wymagamy. Ponadto model T680 to bardzo wygodne środowisko pracy dla naszych kierowców, którzy często muszą spać w kabinie”. ■

Transport Hyperloop

Ładunek lotniczy w próżni

Transport pasażerów lub ładunku w rurze z prędkością do 1000 km/h — to właśnie cel Hyperloop. Pomysł Elona Muska przewiduje oferowanie usług transportowych w środowisku zbliżonym do próżni. Amsterdam-Berlin w 60 minut! Możliwe dzięki holenderskiej wiedzy.

AUTOR **BERT ROOZENDAAL**

To brak oporu powietrza odpowiada za sprawność energetyczną i możliwość osiągnięcia prędkości do 1000 km/h. Musk nie zamierza rozwijać koncepcji Hyperloop samodzielnie. Dlatego ogłosił konkurs na najlepszą koncepcję: Hyperloop Pod Competition (HPC). Zwycięski projekt został przedłożony przez studentów politechniki w Delft w Holandii. W istocie projekt w znacznym stopniu odbiega od pierwotnego pomysłu Muska. On myślał o systemie, w którym transportery byłyby zasilane przez sprężarki powietrza, natomiast studenci z Delft zaproponowali system MagLev oparty na liniowym silniku indukcyjnym. Hyperloop może jeszcze nie być gotowy do produkcji, ale praktyczność zasady działania została

zweryfikowana i ma ogromny potencjał dla sektora transportu.

Pomysł nigdy się nie przyjął

Choć brzmi futurystycznie, idea napędu elektromagnetycznego to nic nowego. Wielu pamięta pociąg MagLev firmy Siemens. Ponadto w Holandii był podobny projekt, który cieszył się dużym zainteresowaniem w roku 1973. W nim także uczestniczyła firma DAF. Jednak z wyjątkiem 26-kilometrowego odcinka torów w Szanghaju koncepcja tak naprawdę nigdy się nie przyjęła. Największy problem: wysokie koszty obsługi względem oszczędności czasu, współczynnik hałasu i względnie marginalne zyski energetyczne.

Warunki zbliżone do próżni

Właśnie dlatego pomysł politechniki w Delft, aby umieścić pociąg MagLev w warunkach zbliżonych do próżni, jest tak atrakcyjny: wszystkie trzy wspomniane wyżej problemy można rozwiązać za jednym zamachem. Co więcej, zużycie eksploatacyjne jest ograniczone do minimum, ponieważ kapsuła nie jest narażona na działanie czynników atmosferycznych. Opór powietrza jest niemal zerowy, co oznacza zużycie energii na poziomie jednej dziesiątej tradycyjnego pociągu. Z kolei rura umożliwia znaczne ograniczenie poziomu hałasu. Doskonała próżnia oczywiście byłaby jeszcze lepsza, ale znacznie trudniejsza do osiągnięcia pod względem technologicznym. Jest bardziej wrażliwa, a także



Hyperloop z Delft wykorzystuje lekką kapsułę, która jeździ na czterech płozach po aluminiowej płycie.

Podczas próby na dystansie jednej mili transporter politechniki w Delft osiągnął prędkość 94 km/h. Może się wydawać, że to niewiele, ale była to jedna z pierwszych prób, w których technologia lewitacji magnetycznej została wykorzystana w połączeniu z próżnią.

Politechnika w Delft wygrała konkurs Hyperloop Pod Competition nie osiągniętą prędkością, ale koncepcją jako całością.

znacznie bardziej kosztowna z powodu wymagań energetycznych.

Lekka kapsuła

Hyperloop z Delft wykorzystuje lekką kapsułę, która jeździ na czterech płozach po aluminiowej płycie. Transporter studentów utrzymuje kurs dzięki prowadnicy w środku. Za unoszenie się i stabilność transportera odpowiadają bardzo mocne stałe magnesy neodymowe. Magnesy umieszczone po bokach zapobiegają stykowi z prowadnicą. Magnesy na płozach zapewniają zarówno unoszenie się, jak i napęd. Rura i transporter wspólnie tworzą silnik liniowy o takiej samej długości, jak sama linia. Jeśli nie ma energii elektrycznej, nic się nie dzieje: kapsuła pozostaje na płozach. Jednak w blasze aluminiowej znajdują się cewki elektromagnetyczne, a po ich aktywowaniu pola magnetyczne kapsuły i szyny odpychają się, powodując unoszenie się transportera. Napęd jest rezultatem inteligentnej elektroniki, która włącza i wyłącza elektromagnesy, powodując ciągły ruch do przodu transportera przy użyciu własnych magnesów stałych. Z uwagi na niemal pozbawiony tarcia charakter procesu, do osiągnięcia wysokich prędkości wystarcza bardzo mało energii. Oznacza to niesamowite możliwości łączenia miast.

Macie spotkania w Amsterdamie, Paryżu i Kolonii w tym samym dniu? Żaden problem: wszystkie trzy podróże mogą zająć łącznie trzy godziny! Chcecie pracować w Hamburgu, ale mieszkać w Berlinie? Bułka z masłem.

Towary

Elon Musk pierwotnie planował wdrożyć swój projekt w transporcie osób. Jednak studenci z Delft dostrzegli także jego przydatność w transporcie towarów. W rzeczywistości jest to łatwiejsze do osiągnięcia. Transporter nie musiałby nawet być szczelny. Można to porównać do pociągów w tunelu pod kanałem, w których wagony pasażerskie są hermetycznie uszczelnione, a wagony towarowe są otwarte. Jeszcze lepszym scenariuszem byłoby uzyskanie dość dużej średnicy rury, aby umożliwić transport standardowych kontenerów do transportu lotniczego w kapsułach w systemie Hyperloop.

Nowy sposób myślenia

Największą przeszkodą nie jest zatem technologia, ale raczej fakt, że system Hyperloop to nowy sposób myślenia. Drogi i tory już mamy. Hyperloop wymaga zupełnie nowej infrastruktury, która mogłaby zastąpić koleje wysokich prędkości i odciążać naszą przestrzeń powietrzną. Wymaga to jednak odważnych decyzji i silnej woli politycznej. Według zespołu z Delft instalacja jednego kilometra Hyperloop nie jest bardziej kosztowna niż położenie jednego kilometra normalnych torów kolejowych. Jednocześnie poziom energii wymagany do pracy systemu jest co najmniej dziesięciokrotnie niższy ze względu na koszty obsługi, a prędkości mogą być trzykrotnie wyższe. W szczególności w przypadku towarów lekkich system Hyperloop stanowi poważną alternatywę dla transportu lotniczego towarów. ■



NOWY LF PURE EXCELLENCE

Najlepszy pojazd ciężarowy do dystrybucji



Nowy LF oferuje szeroki zakres innowacyjnych rozwiązań, dzięki którym ten znakomity pojazd do dystrybucji staje się jeszcze doskonalszy. Mocniejszy i bardziej elastyczny silnik zużywa znacznie mniej paliwa, umożliwiając duże oszczędności. Lekkie, ale wytrzymałe podwozie zapewnia jeszcze większą ładowność. Zaprojektowany na bazie naszych sprawdzonych, cieszących się uznaniem pojazdów ciężarowych Euro 6, nowy LF wyznacza nowe standardy w zakresie wydajności transportu dystrybucyjnego. Przetestuj go u najbliższego dealera DAF lub sprawdź www.daftrucks.pl