

JESIEN/ZIMA 2023

DAF

IN ACTION



**„ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ:
WSPÓLNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ”**

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

SKUPIAMY SIĘ NA ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJU: wspólnej odpowiedzialności

Ktoś kiedyś powiedział, że nie odziedziczyliśmy Ziemi po przodkach, tylko pożyczamy ją od naszych dzieci. Wszyscy musimy brać odpowiedzialność za troskę o naszą piękną planetę, abyśmy mogli przekazać ją w dobrej kondycji naszym dzieciom i przyszłym pokoleniom.

Kiedy przyjrzymy się bliżej sektorowi transportu, zauważymy, że wszystkie podmioty, w tym producenci pojazdów ciężarowych i firmy transportowe, dokładają starań, aby zmniejszyć emisję CO₂ oraz swój wpływ na środowisko. To samo dotyczy również jakości powietrza w naszych miastach.

Firma DAF i jej spółka macierzysta PACCAR poświęcają wiele uwagi opracowywaniu nowych rozwiązań w zakresie czystego i zrównoważonego transportu drogowego. Nie istnieje jednak jedno uniwersalne rozwiązanie do wszystkich zastosowań transportowych, dlatego badamy różne ścieżki: od pojazdów w pełni elektrycznych po hybrydowe oraz od wodoru jako paliwa do silników spalinowych po wodór w ogniwach paliwowych. Trzeba również wziąć pod uwagę istniejące silniki spalinowe, ponieważ w nadchodzących latach będą one nadal najbardziej zrównoważonym i wydajnym rozwiązaniem dla transportu długodystansowego, zwłaszcza gdy będą napędzane paliwem HVO lub, w bardziej odległej przyszłości, nowymi generacjami paliw.

Poszukiwanie bardziej zrównoważonych i przyszłościowych rozwiązań dla prowadzonej działalności biznesowej jest również przedmiotem zainteresowania naszych klientów. Pomagamy im oczywiście w każdy możliwy sposób, ponieważ łączy nas wspólny

cel. W tym wydaniu magazynu „DAF w akcji” można przeczytać o dotychczasowych doświadczeniach naszych klientów oraz ich wizji przyszłości zrównoważonego transportu drogowego.

Należy przy tym pamiętać o roli, jaką w dążeniu do zrównoważonego rozwoju powinny odegrać rządy państw. Unia Europejska wyznaczyła branży transportowej niezwykle ambitne cele, ale zarówno my, jak i nasi klienci oczekujemy czegoś w zamian za nasze wysiłki. Aby pierwsze pojazdy ciężarowe o zerowej emisji spalin mogły wyjechać na drogi, rządy muszą dokonać inwestycji w wymaganą infrastrukturę i stymulować jej rozwój.

Przyszło nam żyć w trudnych czasach, jednak jeśli potężymy wysiłki, to moim zdaniem czeka nas wspaniała przyszłość.

Harald Seidel

Prezes DAF Trucks N.V.



4 „Politycy muszą działać” — tak uważa Patrick Dean, główny inżynier ds. rozwoju pojazdów firmy DAF

9 Firma Vlot Logistics jako pierwsza dodała do swojej floty w pełni elektryczny pojazd EcoCombi

14 Pojazdy ciężarowe DAF XB nowej generacji do dystrybucji miejskiej

21 Battery Electric Truck Trial — spojrzenie w przyszłość

24 Jak bardzo ekologiczna jest firma DAF?

26 PACCAR Parts — świętujemy 50-lecie i patrzymy w przyszłość





Patrick Dean:
**„POLITYCY MUSZĄ
 DZIAŁAĆ”**



Patrick Dean, główny inżynier ds. rozwoju pojazdów firmy DAF:

„BEZ ODPOWIEDNIEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORT BEZEMISYJNY NIE ISTNIEJE”

Nadeszła pora działania i to politycy muszą teraz wykonać ruch. Taki przekaz płynie do europejskich polityków z ust Patricka Deana, głównego inżyniera ds. rozwoju pojazdów firmy DAF. „Nie ma wątpliwości” — mówi Dean. „Bez odpowiedniej sieci stacji ładowania i tankowania wodoru transport neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla po prostu nie ma racji bytu”.

Autor: Henk de Lange

TWÓJ KOMUNIKAT JEST JASNY JAK SŁOŃCE...

„Zgadza się, i taki właśnie ma być. Wszyscy producenci pojazdów ciężarowych, w tym DAF, pracują niezwykle ciężko, aby znaleźć czyste i zrównoważone rozwiązania transportowe. Niezależnie od tego, czy chodzi o pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane wodorem, pojazdy hybrydowe czy pojazdy z ultraczystym silnikiem wysokoprężnym wykorzystujące syntetyczne (czyste) paliwa, DAF albo dysponuje już wymaganą technologią, albo jest na etapie jej testowania. Wiemy również, że na posiadaniu pojazdów

ciężarowych o zerowej emisji spalin zależy zarówno przewoźnikom, jak i ich klientom. Co jednak zrobić w sytuacji, gdy XD Electric wyjeżdża z fabryki i nie można go naładować, ponieważ nie ma wystarczającej liczby stacji ładowania? Nadszedł czas, aby politycy zadbał o budowę infrastruktury dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych. I to możliwie jak najszybciej”.

CO POWINNI ZROBIĆ POLITYCY?

„Europa wyznaczyła ambitne i wymagające cele branży pojazdów ciężarowych. Wszystkie ciężarówki, które w 2025 roku zjadą z naszych linii montażowych, muszą emitować o 15% mniej CO₂ niż pojazdy wyprodukowane w 2019 roku, a zgodnie z najnowszymi informacjami do 2030 r. ta redukcja będzie musiała wynieść 45%. Osiągnięcie tych celów poprzez samą optymalizację istniejących jest po prostu niemożliwa. Jeśli chcemy, aby oprócz wydajnych pojazdów ciężarowych z silnikami wysokoprężnymi, które budujemy już dziś, na drogi wyjeżdżała naprawdę znacząca liczba pojazdów zeroemisyjnych, musimy badać nowe możliwości. Coraz więcej europejskich miast zakazuje dziś wjazdu do swoich centrów ciężarówkom z silnikiem Diesla, co zmusza naszych klientów do przejścia na pojazdy elektryczne lub napędzane wodorem. Jeśli jednak nie będzie pro droższe możliwości naładowania akumulatorów lub uzupełnienia paliwa, półki w sklepach wkrótce zaczną



DAF dysponuje już kompletną serią elektrycznych pojazdów ciężarowych

świecić pustkami. To do polityków — bo to oni przede wszystkim domagają się bezemisyjnych pojazdów ciężarowych w naszych miastach — należy zadbanie o to, żeby pojazdy te mogły faktycznie przemieszczać się bez przeszkód. Muszą oni umożliwić i wspierać inwestycje w niezbędną infrastrukturę”.

JAKĄ POZYCJĘ ZAJMUJE W TYM WSZYSTKIM FIRMA DAF?

„Jeśli chodzi o rozwój pojazdów ciężarowych o zerowej emisji spalin, jesteśmy w ścisłej czołówce. Dysponujemy już kompletną serią pojazdów elektrycznych o zasięgu do 500 kilometrów — mam tu na myśli modele XB, XD i XF. Zakończyliśmy także bardzo pomyślne testy praktyczne pojazdów hybrydowych. Rozwój wodorowego silnika spalinowego o zerowej emisji rysuje się bardzo obiecująco. Ponadto nasza firma macierzysta, PACCAR, przeprowadziła w Stanach Zjednoczonych wraz z Shell'em i Toyotą udany długoterminowy test pojazdów ciężarowych napędzanych ogniwami paliwowymi. Zaowocowało to jeszcze intensywniejszą współpracą w celu opracowania bezemisyjnych wersji modeli Kenworth T680 i Peterbilt 579 wyposażonych w technologię ogniw paliwowych Toyoty oraz wprowadzenia tych pojazdów na rynek. Oczywiście śledzimy te postępy bardzo uważnie”.

SILNIK SPALINOWY NA WODÓR? I OGNIWA PALIWOWE?

„Wodór w pojazdach ciężarowych można zastosować na dwa sposoby: jako paliwo do silnika spalinowego i z wykorzystaniem ogniwa paliwowego. Innymi słowy, można wtrysnąć wodór



Bezemisyjne wersje modeli Kenworth T680 i Peterbilt 579 wyposażone w technologię ogniw paliwowych Toyoty zostaną opracowane i wprowadzone na rynek.

do silnika, ale może on również reagować z tlenem w ogniwie paliwowym. Reakcja chemiczna powoduje wtedy wytwarzanie energii elektrycznej, której można użyć do zasilania silnika elektrycznego w pojeździe. W przypadku każdego układu napędowego wynik jest taki sam: z układu wydechowego wydostaje się wyłącznie para wodna. Jedną z wielkich zalet wodoru jest możliwość bardzo szybkiego tankowania. W ciągu kilku minut pojazd jest gotowy do pokonania kolejnych pięciuset kilometrów”.

TO IDEALNE ROZWIĄZANIE!

„Tak, ale łatwiej powiedzieć, niż zrobić. Do produkcji wodoru potrzeba energii elektrycznej. Ogniwo paliwowe jest technicznie dość skomplikowane i drogie oraz zajmuje dużo miejsca w podwoziu. Bardzo obiecującą i zrównoważoną alternatywą jest jednak silnik spalinowy na wodór. Technicznie rzecz biorąc, jest lepiej poznany, mniej wrażliwy na jakość wodoru, ma mniej więcej taką samą wielkość jak silnik wysokoprężny i bazuje na istniejących technologiach, które mamy tutaj w Europie”.

A CO Z ELEKTRYCZNYMI POJAZDAMI CIĘŻAROWYMI?

„Obecnie elektrycznym pojazdem ciężarowym możemy przejechać około 500 kilometrów, co w przypadku transportu międzynarodowego jest dystansem niewystarczającym. Do tego ładowanie takiego pojazdu jest czasochłonne, a stacji ładowania jest za mało. Jednak obecnie pojazdy elektryczne są najbardziej logicznym rozwiązaniem bezemisyjnym w transporcie regionalnym i miejskim. Inną opcją jest zastosowanie hybryd dieslowsko-elektrycznych i wreszcie pojazdów, które na autostradzie zasilane są wodorem, a w mieście mogą automatycznie przejść na zasilanie elektryczne”.

CZY WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO RZYMU?

„Tak! Nie będzie jednego uniwersalnego rozwiązania do wszystkich zastosowań transportowych, ale DAF będzie nadal badać różne drogi rozwoju. Potrzebujemy wsparcia rządów, aby stworzyć infrastrukturę stacji tankowania i ładowania zarządzanych przez strony trzecie. Czasy są trudne, ale osiągniemy cel, jeśli połączymy siły i będziemy na to ciężko pracować”.

W 2021 roku firma DAF otrzymała nagrodę „Truck Innovation Award 2022” za model XF napędzany silnikiem spalinowym na wodór. Nagroda ta pokazuje, że silnik spalinowy nadal ma bardzo obiecującą przyszłość.



SUPERNOWOCZESNY ZAKŁAD MONTAŻOWY ELEKTRYCZNYCH POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH DAF

Firma DAF pozostaje jednym z liderów prac nad pojazdami ciężarowymi zgodnymi z zasadami zrównoważonego rozwoju. Dzięki modelom XB, XD i XF Electric holenderski producent ma już kompletną serię pojazdów o zerowej emisji spalin i zasięgu do 500 kilometrów. Większość z nich zjedzie wkrótce z linii montażowej nowego zakładu, który ma produkować pojazdy ciężarowe z napędem elektrycznym.

Autor: Henk de Lange

Nowoczesny zakład montażowy elektrycznych pojazdów ciężarowych DAF znajduje się na terenie największej fabryki firmy w holenderskim Eindhoven i zajmuje powierzchnię 5000 m². W zakładzie znajdują się dwie linie montażu podzespołów: na jednej przygotowuje się akumulatory, a na drugiej odbywa się montaż modułu napędu elektrycznego. Moduł ten składa się z przedniego zestawu akumulatorów, skrzynki przekładniowej do podłączenia układów wysokiego napięcia oraz elektrycznych układów pomocniczych. Te podstawowe podzespoły montuje się na podwoziu na głównej linii montażowej — o długości prawie 150 metrów — wraz z silnikiem elektrycznym i zintegrowaną skrzynią biegów.

NOWA GENERACJA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM

Firma DAF otworzyła zakład montażowy elektrycznych pojazdów ciężarowych na potrzeby produkcji najnowszej generacji tego typu ciężarówek. Modele DAF XD i XF Electric są dostępne z różnymi konfiguracjami osi. Są one napędzane przez silniki elektryczne PACCAR i wyposażone w od 2 do 5 zestawów akumulatorów (od 210 do 525 kWh) umożliwiających przejechanie nawet 500 kilometrów. Dzięki modułowej konstrukcji pojazdy te można dostosować do potrzeb klienta. Przy starannym zaplanowaniu tras i ładowania akumulatorów można przejechać w ciągu dnia



Modele DAF XD i XF Electric są dostępne z różnymi konfiguracjami osi. Są one napędzane przez silniki elektryczne produkcji PACCAR i wyposażone w od 2 do 5 zestawów akumulatorów (od 210 do 525 kWh) umożliwiających przejechanie nawet 500 kilometrów.



Nowy zakład montażowy elektrycznych pojazdów ciężarowych DAF został oficjalnie otwarty przez holenderską minister ds. gospodarki i klimatu Micky Adriaansens.

nawet 1000 kilometrów bez emisji spalin. W przypadku szybkiego ładowania (do 350 kW) zestawy akumulatorów można naładować do 80% w ciągu zaledwie 45 minut.

DAF spodziewa się, że w najbliższej przyszłości wyprodukowane egzemplarze będą liczone w tysiącach, zgodnie z rosnącym popytem na w pełni elektryczne pojazdy ciężarowe.

MINISTER: „DAF W CZŁÓWCE”

Nowy zakład montażowy elektrycznych pojazdów ciężarowych DAF został oficjalnie otwarty przez holenderską minister ds. gospodarki i klimatu Micky Adriaansens. „DAF od wielu lat jest wiodącym graczem w produkcji pojazdów ciężarowych” — powiedziała. „DAF jest też obecnie liderem w dziedzinie innowacji w transporcie elektrycznym. Coraz większa czystość produkcji i produktów jest bardzo ważna. Nie tylko dla środowiska, ale także z punktu

widzenia utrzymania konkurencyjności przez Holandię. Nowa fabryka pojazdów ciężarowych z napędem elektrycznym stanowi doskonały przykład tej ambicji”.

WAŻNY KROK

„Otwarcie zakładu montażowego elektrycznych pojazdów ciężarowych DAF stanowi nowy i ważny krok na drodze do czystszej przyszłości” — powiedział Harald Seidel, prezes DAF Trucks. „W naszych wysiłkach na rzecz wsparcia klientów w procesie przechodzenia na bezemisyjny transport drogowy robimy znacznie więcej niż tylko dostarczanie im w pełni elektrycznych pojazdów ciężarowych najwyższej klasy. Nasz kompletny pakiet obejmuje szeroką gamę stacji ładowania, spersonalizowane doradztwo dotyczące planowania tras i ładowania akumulatorów, a także programy szkoleniowe, które pomagają kierowcom w pełni wykorzystać możliwości pojazdów elektrycznych”.

**BERCO**

TRUCK COMPONENTS

AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF

**NIGHT
LOCK**PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM



Pierwszy elektryczny pojazd EcoCombi wyjeżdża na trasę w Holandii

Firma Vlot Logistics jako pierwsza w Holandii dodała do swojej floty w pełni elektryczny pojazd EcoCombi. Podwozie pod zabudowę DAF CF Electric w zestawie z wózkiem dolly i przyczepą/naczepą jest wyposażone w urządzenie hakowe HIAB z napędem elektrycznym w połączeniu z dźwigiem o udźwigu/wysięgu 23 ton/metrów.

Autor: Henk de Lange

Vlot Logistics chce wieść prym w zakresie innowacji i wykorzystania bezemisyjnych pojazdów ciężarowych. Obecnie w swojej flocie ma 10 pojazdów ciężarowych z napędem elektrycznym, w tym nowy DAF CF Electric EcoCombi o łącznej długości 25,25 metra. „Używamy tego zestawu do transportu kontenerów” — mówi Rokus Vlot, dyrektor zarządzający i właściciel Vlot Logistics. „Za pomocą EcoCombi możemy transportować jednocześnie trzy kontenery o długości ok. 610 cm, co pomaga ograniczyć liczbę przejazdów. To korzystne rozwiązanie zarówno pod względem dbałości o klimat, jak i ograniczenia natężenia ruchu”.

CZĘŚĆ NASZEGO DNA

„Transport elektryczny jest całkowicie zintegrowany z naszymi działaniami” — kontynuuje Rokus Vlot. „Kierowcy przyzwyczaili się do prowadzenia tego typu pojazdów, a my dostosowaliśmy harmonogramy tak, aby optymalnie wykorzystać zasięg od 200 do 250 kilometrów i dokładnie wiedzieć, kiedy akumulatory ciężarówek są ładowane”.

Vlot Logistics ma w Rotterdamie własną stację ładującą DC o dużej mocy 300 kW, która może naładować zestaw akumulatorów pojazdu DAF CF Electric do poziomu 80%. Większość energii pochodzi z paneli słonecznych zamontowanych na dachach budynków w siedzibie firmy. Rokus Vlot określa to mianem „obiegu idealnego”.

**„DZIĘKI MODELWI
ECOCOMBI MOŻEMY
TRANSPORTOWAĆ
JEDNOCZEŚNIE TRZY
KONTENERY O DŁUGOŚCI
OK. 610 CM”**



Ewout van Wijk: „Akumulatorowy napęd elektryczny to przyszłość”

„KORZYSTAMY Z OLEJU
NAPĘDOWEGO OD 75 LAT,
ALE WIEMY, ŻE ZMIANA JEST
KONIECZNA”

Ewout van Wijk widzi przyszłość w ciężarówkach elektrycznych:

„W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH KILKU LAT BĘDĘ PRAWDOPODOBNIIE DYREKTOREM DS. ENERGII”

Holenderskie przedsiębiorstwo E. van Wijk Group zamówiło aż dziesięć pojazdów DAF XD Electric. Według dyrektora generalnego Ewouta van Wijka nie ulega najmniejszej wątpliwości, że przyszłość należy do pojazdów z napędem elektrycznym. Spotkaliśmy się z tym dynamicznym przedsiębiorcą, aby porozmawiać o zrównoważonym transporcie. „Bardzo bym się cieszył, gdyby te dziesięć elektrycznych ciężarówek mogło jutro wyjechać na drogę”.

Autor: Guus Peters

Zdjęcia: Marieke van Grinsven

Jest 31 grudnia, są lata 70. Ojciec Ewouta, Ad van Wijk, jest kierowcą ciężarówki DAF 2800. Tego dnia robi przystanek na szczycie przełęczy Brenner, którą biegnie granica między Austrią a Włochami. Ewout przypomina sobie, że klamka zapadła właśnie wtedy: „Ojciec jechał z innym kierowcą. Był Sylwester, a oni nie mogli przekroczyć granicy, więc postanowili świętować na przełęczy Brenner. Pogoda była bardzo

mroźna, a następnego dnia, w Nowy Rok, trzeba było ponownie uruchomić ciężarówki, czemu towarzyszyło mnóstwo hałasu i dym rozchodzący się w czystym górskim powietrzu. «Już wtedy wiedziałem, że dalej tak się nie da» — twierdził mój ojciec. Opowiedział mi tę historię wiele lat temu, kiedy akurat przechodziliśmy z Euro 4 na Euro 5”.



W oczekiwaniu na pierwszy elektryczny pojazd testowy DAF na obiekcie firmy w Giessen zainstalowano ładowarkę DC

MORZE CZARNE

Przekaz jest jasny. Dla E. van Wijk Group, firmy transportowej z siedzibą w holenderskim mieście Giessen, główne priorytety to zrównoważony rozwój i ochrona środowiska. To rodzinne przedsiębiorstwo posiada w swojej flocie 350 pojazdów ciężarowych i specjalizuje się w międzynarodowym transporcie z zachodu na wschód. „Większość naszej działalności odbywa na obszarze między Morzem Północnym a Morzem Czarnym, ale obsługujemy też północne Włochy” — mówi Ewout van Wijk. „Ponad połowę obrotów uzyskujemy dzięki własnym pojazdom ciężarowym, podczas gdy druga połowa pochodzi ze spedycji, co pozwala nam rozszerzyć działalność na całą Europę, a nawet na tak dalekie miejsca, jak Kazachstan i inne kraje w tamtym regionie”. Jak wyjaśnia Ewout, firma od ponad sześćdziesięciu lat korzysta z pojazdów DAF. „Zaczęliśmy tuż po drugiej wojnie światowej od używanych ciężarówek. Pierwszy zakup nowej ciężarówki DAF miał miejsce w 1963 roku”.

WIEDZA

Ewout van Wijk należy do trzeciej generacji van Wijków prowadzących rodzinny biznes, który w tym roku obchodzi 75. rocznicę działalności. Jego dziadek, Ewout (od którego pochodzi „E” w nazwie firmy) rozpoczął działalność w 1948 roku. Następnie pałeczkę przejął ojciec obecnego właściciela, Ad, który z kolei cztery lata temu przekazał rządy Ewoutowi (37). Obecnie firma zatrudnia osiemset osób w dwóch placówkach w Holandii, dwóch w Rumunii i po jednej w Polsce i w Ukrainie. Ewout przejął rolę dyrektora generalnego w bardzo interesującym czasie. Nowy szef podjął wyzwanie i zamierza wykorzystać swoją gruntowną wiedzę na temat alternatywnych rozwiązań elektrycznych. „Może i jestem

dziś dyrektorem generalnym Van Wijka, ale w ciągu najbliższych kilku będę raczej głównym dyrektorem ds. energii” — mówi z uśmiechem.

ALTERNATYWA

Po chwili uśmiech ustępuje miejsca bardziej poważnemu wyrazowi twarzy, kiedy Ewout wyjaśnia, dlaczego branża musi zrozumieć, że transport drogowy potrzebuje alternatywy dla paliw kopalnych. „Wystarczy przyrzeć się nowym przepisom, takim jak ustawa o opłatach od pojazdów transportujących towary ciężkie, która wejdzie w życie w 2026 roku. Europa już teraz wdraża daleko idące środki, zwiększając obciążenia nakładane na olej napędowy, aby zdobyć środki na sfinansowanie transformacji energetycznej, a tutaj w Holandii władze idą jeszcze dalej. Kiedy zdałem sobie sprawę z konsekwencji, wiedziałem, że albo już teraz zaczniemy testy, albo zostaniemy w tyle. Korzystamy z oleju napędowego od 75 lat, ale wiemy, że zmiana jest konieczna. Na początku będą to pojazdy ciężarowe z napędem elektrycznym, jednak nadal nie wiem, co przyjdzie po nich. Nie twierdzą, że technologia wodorowa się nie sprawdzi, ale na pewno trzeba będzie jeszcze trochę na nią poczekać”.

EMISJE CO₂

Teraz staje się jasne, dlaczego Van Wijk zamówił od DAF-a dziesięć nowych ciężarówek elektrycznych. Na obiekcie firmy w Giessen zainstalowano już ładowarkę DC, a Ewout zanurzył się w świat kilowatów, stacji ładowania i zielonej energii. „Na początku nie wiedziałem nawet, jaka jest różnica między kilowatem (kW) a kilowatogodziną (kWh). Ale szybko zdałem sobie sprawę, że jeśli w przyszłości mam mieć pojazdy na prąd, muszę coś zrobić z naszym przyłączem do sieci elektrycznej. Wiele innych firm doszło do takich samych wniosków. W swojej strategii przedstawiliśmy plany, które zakładają, że do 2025 r. zmniejszymy emisję CO₂ o jedną czwartą w porównaniu z rokiem 2020. Podjęliśmy już różne kroki, a nasza firma ma doświadczenie w inwestowaniu w nowy sprzęt, nawet w tak drobne rzeczy jak oświetlenie LED. Nasz budynek jest teraz bardziej przyjazny środowisku, ale musimy też powiedzieć sobie wprost, że największym źródłem emisji CO₂ są nasze pojazdy ciężarowe”.

KILOWATOGODZINY

Van Wijk wiedział, że będzie musiał wniknąć głębiej w świat elektrycznych pojazdów ciężarowych. „Słyszałem różne opowieści o pojazdach elektrycznych: zbyt wiele przeszkód, rząd musi je dotować, klient musi za to zapłacić itp. Ale zanim pójde do klienta lub rządu, chcę wiedzieć, jak to wszystko działa. Moje pierwsze pytanie brzmi: czy będę potrzebował innego przyłącza do sieci? A jeśli tak,

„MOŻNA SIĘ DOWIEDZIEĆ NIE TYLKO,
CO JEST MOŻLIWE, ALE TAKŻE JAK
PORADZIĆ SOBIE Z KWESTIAMI Z POZORU
NIEMOŻLIWYMI DO ROZWIĄZANIA”

ile będzie to kosztować? Tak czy inaczej, nasze bieżące przyłącze nie zapewnia wystarczającej mocy, to na pewno. Z kolei w sieci jest nadwyżka energii elektrycznej, więc nie mogę nawet odsprzedać prądu z powrotem. W końcu zdecydowałem się ubiegać się o największe dostępne przyłącze — 6 MVA — i jesteśmy obecnie na liście oczekujących. W międzyczasie będziemy musieli sami wymyślić kreatywne rozwiązania. Pokryliśmy dach panelami słonecznymi i kupiliśmy akumulator o pojemności 4300 kWh, więc korzystając z akumulatora, paneli słonecznych i naszego aktualnego połączenia z siecią powinniśmy być w stanie zasilac dziesięć ciężarówek z napędem elektrycznym przez następne dwa lub trzy lata”.

OPERATOR SIECI

Van Wijk odkrył też, że warto porozmawiać z operatorem sieci. „Polecam to każdemu. Można się dowiedzieć nie tylko, co jest możliwe, ale także jak poradzić sobie z kwestiami z pozoru

niemożliwymi do rozwiązania” — mówi Van Wijk, który uważa, że cała sprawa jest mniej skomplikowana, niż się powszechnie sądzi, tylko wymaga porządnego namysłu. „Często mówię ludziom: wyobraźcie sobie, że jesteście na stacji paliw i nagle z nieba zaczyna padać olej napędowy. Co robicie? Pewnie zaczynacie szukać wiader, żeby nałapać go jak najwięcej. Nie oczekujemy oczywiście, że z nieba zacznie lecieć ropa, ale mamy przecież słońce. Łapiemy energię słoneczną i wykorzystujemy ją do zasilania naszych ciężarówek. A rząd jeszcze nam za to płaci, ponieważ uważa, że jesteśmy na właściwej drodze”.

UWAGA POŚWIĘCONA ENERGII

Jak mówi Ewout van Wijk, kwestie energetyczne będą bardzo ważne dla firm transportowych. „Każdy przewoźnik codziennie zna cenę oleju napędowego. Ale jeśli spytasz ich, ile dziś kosztuje kilowatogodzina, nie mają pojęcia. To niedobrze, ponieważ ceny

zmieniają się co godzinę. Wczoraj sieć wręcz płaciła za dostarczaną energię! System pozwala mi na handel energią elektryczną, tak jak w branży ogrodniczej. Operator sieci ostatnio zadzwonił z pytaniem, jak duży mamy magazyn energii. Odpowiedziałem, że 4300 kilowatogodzin. Od razu ich to zainteresowało. Widać więc, że operatorzy sieci energetycznych także muszą się zmienić. Jeśli jesteś przewoźnikiem i masz zamiar zakupić dużą flotę ciężarówek elektrycznych, to nie ma rady — w nadchodzących latach będziesz poświęcać energii mnóstwo uwagi”.

HUŚTAWKA

Według Van Wijka wprowadzenie do eksploatacji dziesięciu elektrycznych pojazdów DAF jest poważnym projektem realizowanym z myślą o przyszłości. „Przyjrzymy się w praktyce możliwym obszarom ich wykorzystania i sposobowi ich działania. Postrzegam to jak tworzenie uzasadnienia biznesowego, a ta

dziesiątka może stać się punktem wyjścia do dalszego rozwoju. Oczywiście, wolałbym nie czekać i zobaczyć je na drodze już jutro. Ważne jest również, aby wziąć pod uwagę ekonomiczną stronę zakupu takiej e-ciężarówki. Wiele innych firm nie zdaje sobie sprawy, że na przestrzeni najbliższych kilku lat rząd będzie stosował politykę huśtawki. Oznacza to, że będzie coraz bardziej opodatkowywać branżę, w tym ciężarówki z silnikiem Diesla — moją opinię na ten temat na razie zostawmy — i wykorzystywać pozyskane fundusze na inwestycje w transformację energetyczną. Będzie to obejmować dotacje i system handlu uprawnieniami do emisji CO₂. Przy starannym planowaniu całkowity koszt posiadania (TCO) elektrycznego pojazdu ciężarowego może stać się w bardzo krótkim czasie niższy niż w przypadku ciężarówki z silnikiem wysokoprężnym” — twierdzi Van Wijk. „W tej chwili to prawdopodobnie najpilniej strzeżona tajemnica w całej Holandii”.



Pierwszy nowy DAF wszedł do użytku w firmie E. van Wijk w 1963 roku. Ten model 3600 jest nieco młodszy, ale pozostaje symbolem długiej relacji firmy z marką DAF



„ŁAPIEMY ENERGIĘ SŁONECZNĄ I WYKORZYSTUJEMY JĄ DO ZASILANIA NASZYCH CIĘŻARÓWEK. A RZĄD JESZCZE NAM ZA TO PŁACI”



Pojazdy ciężarowe DAF XB nowej generacji do dystrybucji miejskiej

PORTRET RODZINNY

Pełne odświeżenie oferty zajęło firmie DAF niecałe dwa lata. Po XF/XG/XG+ i XD opublikowano pierwsze informacje dotyczące modelu XB nowej generacji, który zostanie wprowadzony do produkcji pod koniec roku. Wraz z modelem XB DAF wprowadza na rynek nową serię wysokiej jakości pojazdów ciężarowych do dystrybucji miejskiej, które będą również dostępne z w pełni elektrycznym układem napędowym.

Autor: Peter van der Vegt

Wraz z modelem XB nowej generacji DAF wprowadza na rynek serię pojazdów dystrybucyjnych, które są gotowe zmierzyć się z wyzwaniami zrównoważonej przyszłości. Nowe modele XB, dostępne zarówno

z elektrycznymi układami napędowymi, jak i z ekologicznymi silnikami wysokoprężnymi, pomogą firmom transportowym zrobić kolejny krok w kierunku zerowej emisji spalin. XB oferuje dostosowane do indywidualnych potrzeb rozwiązania w klasie od 7,5 do 19 ton



Podobnie jak w przypadku modeli XF i XD podwozie w XB jest wyposażone w sprytnie zaprojektowany układ siatkowy, dzięki czemu jest wyjątkowo przyjazne dla zabudów.



Pojazdy będą dostępne w aż trzech wersjach w pełni elektrycznych — 12-, 16- i 19-tonowej

Wraz z modelem XB nowej generacji DAF wprowadza na rynek serię pojazdów dystrybucyjnych, które są gotowe zmierzyć się z wyzwaniami zrównoważonej przyszłości.

i oczekuje się, że wyznaczy nowy standard w dystrybucji miejskiej i regionalnej. Pojazdy będą dostępne w aż trzech wersjach w pełni elektrycznych — 12-, 16- i 19-tonowej — co sprawi, że zeroemisyjna dystrybucja miejska stanie się rzeczywistością. Te elektryczne ciężarówki są również wyposażone w inteligentne systemy ładowania, z których można korzystać zarówno w trasie, jak i po powrocie do bazy.

WYGODA, BEZPIECZEŃSTWO I ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

W ubiegłym roku firma DAF zaskoczyła branżę nową serią XF/XG/XG+, która podniosła poprzeczkę w zakresie wydajności, emisji spalin, komfortu kierowcy (powiększona

kabina) i bezpieczeństwa. Modele XF/XG/XG+ natychmiast zdobyły tytuł „Truck of the Year 2022”. Rok 2023 to prestiżowe wyróżnienie znów przypadło DAF-owi — tym razem za nowy model XD. A teraz, dzięki serii XB nowej generacji, która obejmuje również pojazd budowlany XBC, segment dystrybucji może korzystać z pojazdów, które zapewniają komfort i bezpieczeństwo w połączeniu ze zrównoważoną technologią.

DUŻA MOC

Zgodność pojazdów z zasadami zrównoważonego rozwoju podkreślają w szczególności elektryczne wersje XB umożliwiające osiągnięcie zerowej emisji spalin w dystrybucji

miejskiej i regionalnej. Dostępna jest niezwykle przyjazna użytkownikowi wersja 12-tonowa z 17,5-calowymi kołami i tylko jednym stopniem wejściowym, a także cięższe wersje 16- i 19-tonowe. Rozstawy osi wahają się od 4,2 do 6,9 metra, co ilustruje ogromny zakres możliwości zabudowy. Silnik elektryczny modelu XB jest dostępny w wersjach o mocy znamionowej 120 lub 190 kW i momencie obrotowym wynoszącym odpowiednio 950 i 1850 Nm. Moce szczytowe silników elektrycznych są jeszcze bardziej zdumiewające: 2600 i 3500 Nm. Z kolei zestawy akumulatorów są przyjazne środowisku — nie zawierają kobaltu ani magnezu — i mogą przyjąć energię od 141 do 282 kWh. Gwarantuje to zasięg ponad 280 kilometrów, który okazał się więcej niż wystarczający do miejskiej dystrybucji.

ROZWIĄZANIA Z ZAKRESU ŁADOWANIA

Nowością w DAF XB Electric jest łączony układ ładowania, który umożliwia uzupełnienie zapasu energii pojazdu ze zwykłej sieci elektrycznej. Jest to idealne rozwiązanie dla większości ciężarówek dystrybucyjnych, ponieważ zwykle wracają one pod koniec dnia do swojej bazy macierzystej, gdzie można je naładować przez noc. Oczywiście możliwe jest również szybkie ładowanie przy użyciu ładowarki prądu stałego 650 V 150 kW, co oznacza naładowanie pojazdu z 20 do 80 procent w ciągu około godziny. Czas ładowania waha się od 40 do 70 minut, w zależności od specyfikacji. Firmie DAF nie brakuje doświadczenia z ciężarówkami elektrycznymi i może ona wspierać klientów w przechodzeniu na pojazdy elektryczne. Obejmują to doradztwo w zakresie planowania tras, ładowania w trasie, szkolenia kierowców i wyboru najbardziej wydajnych stacji ładowania PACCAR.

SZEROKI WYBÓR

Oprócz elektrycznego układu napędowego do modelu XB dostępna jest również szeroka gama nowoczesnych silników wysokoprężnych PACCAR. Zostały one zaprojektowane z myślą o zapewnieniu wyższego momentu obrotowego przy niskich

obrotach, dzięki czemu są bardzo oszczędne. Klienci mogą wybierać pomiędzy 4,5-litrowym silnikiem czterocylindrowym (PACCAR PX-5) i 6,7-litrowym silnikiem sześciocylindrowym (PACCAR PX-7) o mocy od 124 kW/170 KM do 227 kW/310 KM. Obie jednostki są przystosowane do paliwa HVO, które użycie może zmniejszyć emisję CO₂ nawet o 90 procent. Jeśli chodzi o skrzynie biegów, dostępne są manualne przekładnie sześci- i dziewięciobiegowe, a także w pełni automatyczne przekładnie Allison do specjalnych zastosowań. Największą popularnością cieszy się jednak w pełni automatyczna przekładnia Powerline z ośmioma przełoženiami. Umożliwia ona płynną zmianę biegów, co z kolei gwarantuje odpowiednią siłę uciągu, maksymalny komfort i łatwość prowadzenia. Kierowcy docenią też fakt, że pojazd zaczyna poruszać się samoczynnie po zwolnieniu pedału hamulca. To znacznie ułatwia manewrowanie.

MIEJSCE PRACY

Podobnie jak w przypadku serii XF/XG i XD, podczas projektowania modelu XB firma DAF poświęciła wiele uwagi przestrzeni, w której swoją pracę wykonują mężczyźni i kobiety prowadzący pojazd. Model XB jest dostępny z kabiną dzienną Day Cab (z opcjonalnym wydłużeniem) i kabiną sypialną Sleeper Cab. Oba rodzaje kabin są umieszczone nisko i wyposażone w wygodne stopnie zapewniające optymalny dostęp. Wygodne fotele, nowo zaprojektowana kierownica i duży (12-calowy) wyświetlacz cyfrowy sprawiają, że przebywanie i praca w DAF XB stały się jeszcze bardziej atrakcyjne. Wyświetlacz pozwala jednym rzutem oka sprawdzić wszystkie istotne informacje o pojeździe, a jego ustawienia można dostosować do indywidualnych potrzeb kierowcy.

ŁATWOŚĆ ZABUDOWY

Efektywność pojazdu również jest ważnym czynnikiem, a DAF XB z pewnością pod tym względem nie zawodzi. Najmniejszy

rozstaw osi wynosi 4,2 metra, podczas gdy największy jest prawie trzy metry większy: 6,9 metra. Pozwala to na zamontowanie zabudowy o długości do dziewięciu metrów. Masa własna pozostała niskim poziomie, co ułatwia uzyskanie wysokiej ładowności. Podobnie jak w przypadku modeli XF i XD podwozie w XB jest wyposażone w sprytnie zaprojektowany układ siatkowy, dzięki czemu jest wyjątkowo przyjazne dla zabudów. Nowością jest wstępnie zdefiniowany układ przestrzenny podwozia opracowany specjalnie dla zmiatarek ulicznych i wywrotek. Układy wydechowe, akumulatory i zbiorniki powietrza są umieszczone w idealnych miejscach, co pozwala klientowi zaoszczędzić czas i pieniądze.

POJAZD CIĘŻAROWY DLA BRANŻY BUDOWLANEJ

Oprócz pełnej serii pojazdów budowlanych XD i XF firma DAF opracowała serię XBC specjalnie dla segmentu budowlanego,

w którym pojazdy mogą pracować zarówno na drodze, jak i w terenie. Pojazdy XBC mają 19-tonowe podwozie i prześwit nad podłożem wynoszący ponad 25 centymetrów. Kąt natarcia na poziomie 25 stopni, stalowa płyta chłodnicy chroniąca komorę silnika i wyjątkowo wytrzymały przedni zderzak w kolorze lava grey nie pozostawiają wątpliwości, że ta ciężarówka z łatwością poradzi sobie w każdych warunkach.

WARTOŚĆ

Cechy te dotyczą całej serii DAF XB, która wejdzie do produkcji pod koniec roku i z pewnością udowodni swoją wartość w segmencie dystrybucji. Dzięki zrównoważonym rozwiązaniom transportowym zarówno w wersji elektrycznej, jak i spalinowej, doskonalemu komfortowi pracy kierowcy i niesamowitemu zakresowi możliwości zabudowy XB to prawdziwe arcydzieło spod znaku DAF — w każdym znaczeniu tego słowa.

SILNIKI

DAF XB

SILNIKI ELEKTRYCZNE

120 kW	950 Nm (wartość szczytowa: 2600 Nm)
190 kW	1850 Nm (wartość szczytowa: 3500 Nm)

SILNIKI SPALINOWE

PACCAR PX-5 — czterocylindrowy o poj. 4,5 l

124 kW (170 KM)	700 Nm przy 1100–1700 obr./min
139 kW (190 KM)	750 Nm przy 1200–1700 obr./min
153 kW (210 KM)	800–900 przy 1700 obr./min

PACCAR PX-7 — sześciocylindrowy o poj. 6,7 l

167 kW (230 KM)	900 Nm przy 900–1800 obr./min
189 kW (260 KM)	1 000 Nm przy 1000–1700 obr./min
212 kW (290 KM)	1 100 Nm przy 1100–1600 obr./min
227 kW (310 KM)	1 200 Nm przy 1200–1500 obr./min

WYGODNE FOTELE, NOWO ZAPROJEKTOWANA KIEROWNICA I DUŻY (12-CALOWY) WYŚWIETLACZ CYFROWY SPRAWIAJĄ, ŻE PRZEBYWANIE W DAF XB STAŁO SIĘ JESZCZE BARDZIEJ ATRAKCYJNE



JOSEF JÄGER:

„JAKO FIRMA MUSIMY KONCENTROWAĆ SIĘ NA TYM, CO DA SIĘ ZROBIĆ DZISIAJ”.



Szwajcarska firma Camion Transport entuzjastycznie podchodzi do pojazdów elektrycznych

„PATRZYMY DALEJ NIŻ TYLKO NA SAME CIĘŻARÓWKI”

Camion Transport ze zdrową dawką szwajcarskiego rozsądku od wielu lat pracuje nad osiągnięciem prawdziwie zrównoważonego rozwoju w transporcie, a od wiosny 2022 r. ważną rolę w jej ekostrategii odgrywa model DAF CF Electric. W przyszłości flota przedsiębiorstwa powiększy się o trzy kolejne DAF-y.

Autor: Stephan Manfredi

Firma Camion Transport ma pokaźną liczbę oddziałów w Szwajcarii, ale jej siedziba główna znajduje się w mieście Wil, w połowie drogi między Zurychem a Jeziorem Bodeńskim. Ta tradycyjna szwajcarska firma od dawna wyznacza trendy w zakresie ochrony środowiska i odpowiedzialności społecznej. W 2010 roku uruchomiła program zrównoważonego rozwoju Eco Balance by Camion Transport, którego celem było umożliwienie jej podjęcia skutecznych, przyszłościowych i odpowiedzialnych kroków. Program zrównoważonego rozwoju opiera się na ważnej zasadzie przewodniej: „Osiągnięcie wysokiego poziomu wydajności ekonomicznej przy jak najmniejszym wpływie na środowisko”.

ZEROWA EMISJA

Ostatecznym celem całej operacji jest zmniejszenie emisji do zera do 2050 roku, a kroki, jakie firma podejmuje w celu jego osiągnięcia, są ambitne. Obejmują one na przykład budynki, wytwarzanie energii (słonecznej) i wózki widłowe w różnych lokalizacjach. Jeśli chodzi o pojazdy, Camion Transport zamierza do 2025 r. przejść na bezemisyjne dostawy w centrach miast. To samo będzie obowiązywać w szerszych obszarach miejskich od 2030 r., a od 2040 r. zerową emisję będzie mieć ponad połowa jej ciężarówek i innych pojazdów obsługujących końcowe odcinki dostaw.

ZAŁOŻONA W 1925 ROKU FIRMA CAMION TRANSPORT MA DŁUGOLETNIĘ TRADYCJĘ W ZAKRESIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

TO NIE PRZYPADKEM, ŻE CAMION TRANSPORT ZAMIERZA POWIĘKSZYĆ SWOJĄ FLOTĘ O TRZY ELEKTRYCZNE POJAZDY DAF



W Szwajcarii ścieżki dla elektrycznych pojazdów ciężarowych przecierała firma DAF. „To był pierwszy producent, który był w stanie dostarczyć ciągnik w pożądanej konfiguracji” — mówi Jäger.



LF Electric będzie przewoził towary w regionie Bellinzona-Lugano z nowej lokalizacji firmy w Tessiner.

PIERWSZY WYBÓR W SZWAJCARI

W Szwajcarii ścieżki dla elektrycznych pojazdów ciężarowych przecierała firma DAF. „To był pierwszy producent, który był w stanie dostarczyć ciągnik w pożądanej konfiguracji” — mówi Jäger, wyjaśniając decyzję o wyborze marki DAF. CF o mocy szczytowej 240 kW i pojemności akumulatora 315 kWh wyjeżdża na trasę z Vuflens-la-Ville w pobliżu Lozanny, pokonując dziennie dystans 200 kilometrów. Z przystankiem na ładowanie dystans ten można wydłużyć nawet do 300 kilometrów. Jäger potwierdza, że zdobyte doświadczenie okazało się bardzo cenne. Personel przydzielony do pojazdu nie miał żadnych problemów z adaptacją, a kierowcy szybko docenili niezwykle cichą i komfortową jazdę.

CF I XD ELECTRIC

To nie przypadek, że Camion Transport zamierza powiększyć swoją flotę o trzy kolejne elektryczne pojazdy AF. Dwa z nich to modele XD Electric. W Camion Transport zdecydowano się nie wybierać najmocniejszej wersji XD. Jednak wybrany model, z akumulatorem o pojemności 420 kWh i silnikiem o mocy 310 kW, będzie miał większą moc i większy zasięg niż CF. Ciągniki CF i XD będą używane w regionie Lozanny i we wschodniej Szwajcarii. Trzecia ciężarówka to LF z podwoziem pod zabudowę należącym do klasy 18-tonowej. LF Electric z silnikiem o mocy 259 kW i akumulatorem o pojemności 254 kWh będzie przewoził towary w regionie Bellinzona-Lugano z nowej lokalizacji firmy w Tessiner.

WSPARCIE

Firma jest bardzo zadowolona ze wsparcia świadczonego przez oddział DAF w Szwajcarii. Według Josefa Jägera zapewnione profesjonalne wsparcie było niezwykle gruntowne, zwłaszcza że pierwszy pojazd CF Electric jeżdżący dla Camion Transport był również pierwszym elektrycznym pojazdem DAF użytkowanym w Szwajcarii. „Od konfiguracji, przez homologację, aż po uruchomienie, poziom wsparcia technicznego był znakomity” — mówi Jäger. Co ważne, wsparcie nie ograniczało się tylko do pojazdów, ponieważ firma DAF dostarczyła również cenne informacje na temat potrzeb firmy w zakresie infrastruktury do ładowania.

PLAN DZIAŁANIA

Trzy nowe pojazdy DAF Electric wraz z pozostałymi ciężarówkami elektrycznymi pomagają Camion Transport w wytyczeniu drogi ku zrównoważonej przyszłości. Firma uważnie monitoruje rozwój takich technologii e-paliwa, biopaliwa i wodoru, a także przygląda się możliwości doposażenia istniejących ciężarówek z silnikiem Diesla w elektryczne układy napędowe, ponieważ prawdopodobnie będzie to miało wpływ na strategię firmy w przyszłości. „Pracuję w Camion Transport od trzydziestu lat i tempo zmian nigdy nie było tak duże” — mówi Josef Jäger. „Niesie to ze sobą wiele wyzwań, ale także wiele możliwości”.

KOLEJ

Założona w 1925 roku firma Camion Transport ma długoletnie tradycje w zakresie zrównoważonego rozwoju. „Skupiamy się na tym, co możemy zrobić sami” — mówi Josef Jäger, prezes zarządu i dyrektor zarządzający. „Jako firma musimy koncentrować się na tym, co da się zrobić dzisiaj”. Innymi słowy, trzeba być aktywnym w obszarach, które można bezpośrednio kontrolować. „Patrzymy dalej niż tylko na same ciężarówki”. Ambicje Camion Transport były jasne już w 1984 roku, kiedy firma zaczęła wykorzystywać transport kolejowy do przemieszczania ładunków na 340-kilometrowym odcinku między siedzibą główną w Wil a Genewą. Był to pierwszy krok do stworzenia kolejowej sieci transportu wahałowego w całej Szwajcarii, która dziś łączy ze sobą piętnaście różnych oddziałów firmy.

FLOTA INNOWACJI

Flota złożona z ponad sześciu tysięcy pojazdów jest bijącym sercem firmy. Podobnie jak wszystkie inne duże przedsiębiorstwa transportowe Camion Transport musi odpowiedzieć na pytanie, w jaką technologię układu napędowego zainwestować, aby w przyszłości w ekonomiczny sposób osiągnąć poziom zerowej emisji. Mając to na uwadze, Josef Jäger i jego zespół w 2021 roku zbudowali swoją „flotę innowacji”. Obejmuje ona dwadzieścia różnych pojazdów bezemisyjnych, które można wykorzystać do testowania alternatywnych układów napędowych w różnych zastosowaniach. Ich celem jest, aby do 2024 r. opracować strategię zakupową — nie tylko dla pojazdów ciężarowych, ale także dla nowej infrastruktury i technologii informacyjno-komunikacyjnych, które będą wymagane.



Battery Electric Truck Trial:

SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ

Przejście z silnika spalinowego na napęd elektryczny niesie ze sobą szereg wyzwań dla przewoźników i kierowców, jak również dla producentów. Najpewniejszym sposobem na sprostanie tym wyzwaniom jest zdobycie doświadczenia operacyjnego i związanych z nim danych. Taki był cel projektu testów Battery Electric Truck Trial (BETT).

Autor: John Kendall

Why PSQL 2.1E Oil?

The specifications of the New DAF Oil Standard have been developed and tested in 7 performance areas together with Chevron Lubricants, one of the biggest manufacturers of quality lubricants in the world. The PSQL 2.1E oil exceeds ACEA standards in every area. The New Standard:

- Reduces operating costs
- Reduces fuel consumption
- Advanced wear protection
- Clean performance
- Backwards compatible

Every truck deserves the best engine oil. Therefore, use the New DAF Oil Standard for optimum performance of your truck.



Początki projektu sięgają czerwca 2021 roku, kiedy firma DAF Trucks otrzymała środki od InnovateUK, finansowanej przez rząd Wielkiej Brytanii krajowej agencji ds. innowacji, która wspiera innowacje biznesowe we wszystkich sektorach, technologiach i regionach Wielkiej Brytanii. Finansowanie miało objąć wdrożenie 20 elektrycznych pojazdów ciężarowych działających we flotach sektora publicznego w północno-zachodniej Anglii. W celu zapewnienia niezależnego monitorowania i raportowania testów jako podwykonawcę zatrudniono CENEX, niezależną organizację non-profit zajmującą się rozwiązaniami o niskiej emisji dwutlenku węgla i ogniwami paliwowymi. Organizacja ta dostarczyła również dwa narzędzia internetowe.

DOŚWIADCZONY DOSTAWCA

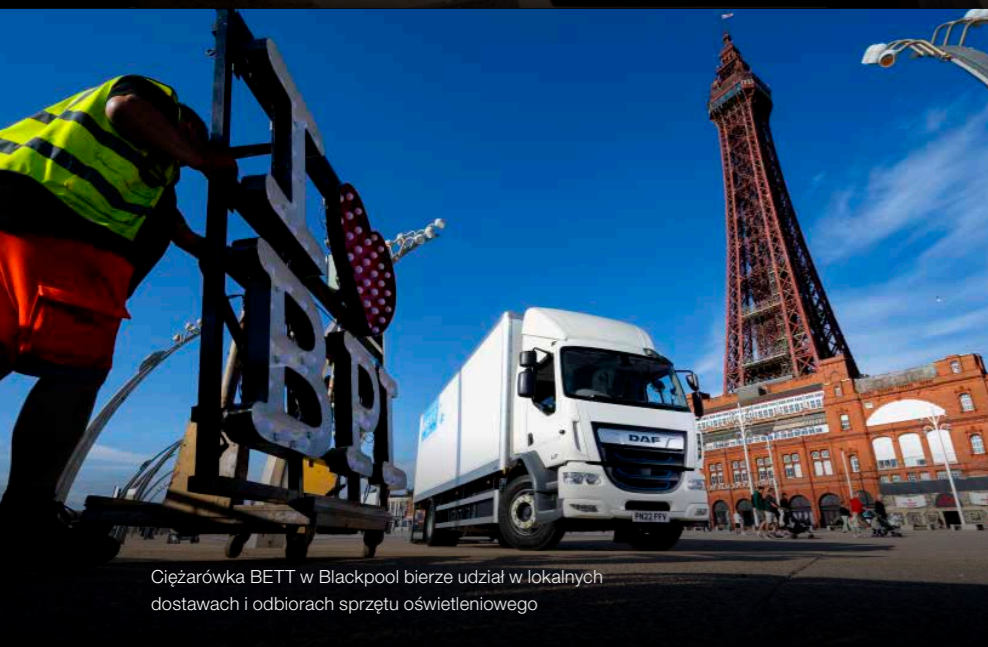
Do udziału w testach wybrano DAF LF Electric. Firma DAF wprowadziła tę ciężarówkę na rynek na początku 2021 roku. i była wówczas pierwszym z głównych europejskich producentów, który miał w ofercie pojazd elektryczny o masie całkowitej (GVW) przekraczającej sześć ton. Pojazdy elektryczne nie były już wtedy niczym nowym dla firmy DAF, jako że wcześniej wprowadziła ona na rynek ciągnik siodłowy CF Electric. Jeszcze wcześniej, bo w 2010 roku, pojawił się model LF Hybrid, łączący silnik wysokoprężny z napędem elektrycznym, podczas gdy model LF Electric musiał przed rynkową premierą wariantu produkcyjnego zaliczyć kilka lat planowania i prób.

SZEŚCIOLETNIA GWARANCJA

W momencie wprowadzenia na rynek model LF Electric był wyposażony w silnik generujący 250 kW mocy znamionowej i 370 kW mocy szczytowej. Szło to w parze ze znamionowym momentem obrotowym wynoszącym 1200 Nm (szczytowo 3700 Nm), dostępnym od zera obrotów na minutę. LF Electric został wyposażony w najnowocześniejsze akumulatory litowo-żelazowo-fosforanowe (LFP). Jeśli chodzi o kwestie ekologiczne, akumulatory LFP nie zawierają kobaltu ani magnezu, a ich skład chemiczny zapewnia najwyższe bezpieczeństwo termiczne. Akumulatory objęte są sześcioletnią gwarancją.



Firma Unipart Logistics użytkuje osiem pojazdów z zabudową o kontrolowanej temperaturze



Ciężarówka BETT w Blackpool bierze udział w lokalnych dostawach i odbiorach sprzętu oświetleniowego



RICHARD WILLIAMS:

„WRAŻENIA KIEROWCÓW SĄ ŚWIETNE. WADY TO ZASIĘG, CZAS ŁADOWANIA I DOSTĘPNA INFRASTRUKTURA DO ŁADOWANIA”.



DWANAŚCIE GODZIN

LF Electric korzysta z możliwości wolnego ładowania prądem przemiennym lub szybkiego ładowania prądem stałym. Korzystając z trójfazowego zasilania prądem przemiennym o napięciu 400 V i mocy 22 kW, akumulator można naładować z 20% do 80% w ciągu sześciu i pół godziny lub w ciągu 12 godzin w przypadku ładowania do 100%. Sprawdza się to dobrze w przypadku tras zakładających powrót do bazy, w przypadku których ładowanie jest wymagane tylko przez noc. Tam, gdzie możliwe jest ładowanie prądem o mocy 150 kW, jak w przypadku niektórych ładowarek w publicznej sieci ładowania, akumulatory można szybko doładować z 20% do 80% w ciągu jednej godziny lub dwóch godzin w przypadku pełnego ładowania. W zależności od warunków i cykli pracy, zestaw akumulatorów o pojemności 282 kWh pozwala na przejechanie do 280 km. Na liście opcji LF Electric znajduje się 400-woltowy układ e-PTO, który może zasilać urządzenia dodatkowe, takie jak łódzka czy dźwig elektrohydrauliczny. Wszystkie pojazdy biorące udział w testach BETT były 19-tonowymi podwoziami pod zabudowę. Model LF Electric miał kilka kluczowych cech, które uczyniły go atrakcyjnym dla projektu — były to między innymi bezemisyjny zasięg przekraczający 160 km, możliwość szybkiego ładowania, brak ograniczeń ładowności ze względu na objętość oraz dostępność e-PTO.

SZPITALA

Firma Unipart Logistics użytkuje osiem pojazdów z zabudową o kontrolowanej temperaturze, kursujących po trasach z wieloma punktami rozładunku w szpitalach NHS w północno-zachodniej Anglii. Każda ciężarówka pokonuje średnio około 195 km dziennie, dostarczając do szpitali rollkontenery z zapasami. „Główną zaletą takiego rozwiązania jest redukcja emisji dwutlenku węgla w porównaniu ze spalaniem oleju napędowego” — mówi Paul Ellis, dyrektor ds. transportu, NHS Supply Chain w Unipart Logistics, „Koszty eksploatacji są niższe, a funkcjonalność jest taka sama jak w przypadku wszystkich naszych pojazdów z silnikiem Diesla”.

ILUMINACJE

Operatorem jednego z pojazdów biorących udział w testach BETT jest Rada Miasta Blackpool, która wykorzystuje go do zupełnie innych zadań niż te wykonywane przez pojazdy Unipart Logistics pracujące dla NHS. Słynne iluminacje w Blackpool rozblęły po raz pierwszy w 1879 roku i od tamtej pory stanowią kluczowy element jesiennych i zimowych atrakcji miasta. Iluminacje znajdują się obecnie na odcinku 10 km wzdłuż promenady w Blackpool. Miejska ciężarówka BETT bierze udział w lokalnych dostawach i odbiorach związanych z oświetleniem i całym powiązaniem z nim osprzętem. Większość przejazdów odbywa się wzdłuż promenady

tego nadmorskiego miasta wypoczynkowego, z okazjonalnymi dostawami i odbiorami w Lancaster, Chorley i Leyland — zawsze w promieniu 75 km od Blackpool. Dzięki technologii oświetlenia LED iluminacje zużywają obecnie około 33 procent energii elektrycznej potrzebnej do ich zasilania 10 lat temu, co stanowi imponującą redukcję zużycia. Korzystanie z pojazdu ciężarowego z napędem elektrycznym, który jest tańszy w eksploatacji i ma zerową emisję spalin, doskonale wpisuje się w ten trend.

PROBLEM

Główna obawa, jaką wyrażali wszyscy operatorzy przed rozpoczęciem testów, dotyczyła zdolności pojazdów do pokonywania dystansów potrzebnych w codziennej pracy. Zapytaliśmy Paula, jak w praktyce radziły sobie pojazdy BETT jeżdżące dla NHS: „Osiągnięto w porządku, a pojemność pojazdów i ich funkcjonalność tak samo dobre, jak w przypadku ciężarówek z silnikiem Diesla. Zasięg nie jest jeszcze tak duży, jak się spodziewaliśmy, bo najlepszy wynik osiągnięto do tej pory to 242 km na pełnym naładowaniu”. W związku z tym, że pojazdy obsługujące łańcuch dostaw NHS pokonują czasem w ramach testów większe dystanse dziennie, w obiektach, do których dojeżdżają, zamontowano urządzenia do szybkiego ładowania. Dzięki ładowarkom o mocy do 187 kW pojazdy można naładować w mniej niż dwie godziny.

INFRASTRUKTURA

Podobne doświadczenia ma Richard Williams, który jest kierownikiem ds. iluminacji w Radzie Miasta Blackpool: „Wrażenia kierowców są świetne. Wady to zasięg, czas ładowania i dostępna infrastruktura do ładowania”. Producenci pojazdów mogą co prawda decydować o pojemności akumulatorów zamontowanych w ciężarówkach, ale jednym z problemów, z którymi borykają się wszyscy operatorzy pojazdów elektrycznych, jest dziś infrastruktura do ładowania w Wielkiej Brytanii.

WYGODA, SZYBKOŚĆ I CICHĄ PRACĄ

Jak ustaliła organizacja CENEX, przed rozpoczęciem testów kierowcy mieli wobec swoich pojazdów bardzo duże oczekiwania, jeśli chodzi o osiągi i komfort. Jak twierdzi Richard, opinie jego kierowców były pozytywne: „Pojazd prowadzi się dobrze i jest wygodny, a przyspieszenie na starcie jest lepsze niż w przypadku maszyn z silnikiem Diesla”. Kierowcy Paula wydają się być równie zadowoleni: „Wrażenia z jazdy są wspaniałe, pojazd porusza się szybko i cicho” — mówi.

Zrównoważony transport, zrównoważony biznes

UWAGA NA ŚRODOWISKO – TO OCZYWISTE

DAF w swojej działalności bardzo poważnie traktuje środowisko naturalne. Nie bez powodu holenderska firma była pierwszym producentem pojazdów ciężarowych, który w 1988 roku otrzymał certyfikat środowiskowy ISO 14001 (patrz tekst dodatkowy).

Autor: Henk de Lange

DAF dąży do jak największego ograniczenia wpływu swoich działań na środowisko. Oznacza to nieustanne skupienie na dalszej redukcji emisji i hałasu oraz jak najostrożniejsze wykorzystywanie wody i energii. Pełne podsumowanie prośrodowiskowych działań firmy zajęłoby wiele stron, ale chcielibyśmy wspomnieć tutaj o kilku najbardziej godnych wyróżnienia.



Dzięki instalacji wysoce zaawansowanego systemu malowania emisję węglowodorów udało się zmniejszyć o połowę

LAKIERNIA KABIN

Weźmy za przykład supernowoczesną lakiernię kabin w Westerlo w Belgii, która została otwarta w 2017 roku. Dzięki instalacji wysoce zaawansowanego i częściowo zrobotyzowanego systemu malowania emisję węglowodorów udało się zmniejszyć o połowę. Zastosowanie specjalnych dysz pozwala na znacznie wydajniejsze wykorzystanie lakieru. Do oczyszczania powietrza z kabin natryskowych przed usunięciem go przez wentylację wykorzystuje się najnowsze techniki filtracji, a odzyskane ciepło resztkowe służy do ogrzewania wanien do obróbki wstępnej i zanurzeniowej.

LAKIERY NA BAZIE WODY

W celu ograniczenia odpadów rozpuszczalnikowych firma DAF już w 1997 r. zaczęła stosować lakiery na bazie wody. Dodając do tego zwiększoną wydajność procesu produkcyjnego, uzyskano spektakularne wyniki. W 2000 r. ilość odpadów rozpuszczalnikowych wynosiła 20,7 kg na ciężarówkę, a obecnie jest to 4,1 kg. Redukcja o 80%!



Lakiernia kabin w Westerlo w Belgii została otwarta w 2017 roku

Wszystkie zakłady produkcyjne mają wewnętrzne cele dotyczące zmniejszenia ilości odpadów pochodzących z opakowań, a cała firma DAF jest w pełni zaangażowana w stosowanie opakowań przyjaznych środowisku zamiast opakowań jednorazowych.

ZUŻYCIE WODY

DAF musi stosować w swoich procesach produkcyjnych dużą ilość wody do spryskiwania, czyszczenia, płukania i chłodzenia. Od ponad dwudziestu lat fabryka DAF w Eindhoven wykorzystuje wodę z pobliskiego kanału o tej samej nazwie (Eindoven Canal). Woda z kanału jest oczyszczana dwa razy: najpierw przed użyciem w fabryce, a następnie przed wpompowaniem z powrotem do kanału. W fabryce osi DAF w Westerlo dokładamy wszelkich starań, aby mądrze gospodarować wodą. Nasze trzy maszyny do hartowania stali mają zamknięty układ chłodzenia, który znacznie zmniejsza zużycie wody.

ENERGIA I EMISJA CO₂

DAF prowadzi aktywny program oszczędzania energii i ograniczania emisji CO₂. Do wytwarzania energii elektrycznej są wykorzystywane na przykład hamulce w komorach testowych silników. Rezultatem jest roczna oszczędność ponad 10 milionów kWh. Wymiana oświetlenia fluorescencyjnego w biurach i fabrykach na wydajne oprawy LED pozwoliła zaoszczędzić 7,5 miliona kWh.

ODPADY: NIC NIE TRAFIA NA SKŁADOWISKO

W 2008 roku firma DAF podjęła decyzję o zaprzestaniu wywożenia odpadów na wysypiska. Wszystkie odpady są teraz poddawane recyklingowi w celu wykorzystania ich jako surowce lub do wytwarzania energii. Na przykład odpady śrutu stalowego są ponownie wykorzystywane w projektach budowy dróg. Nawet fusy z kawy są poddawane fermentacji i służą do wytwarzania biogazu, a ich pozostałości używa się jako polepszacza do gleby lub spala w celu wytworzenia energii. W wyniku tych inicjatyw towarzystwo Lloyd's Register przyznało DAF-owi certyfikat firmy, która nie wywozi żadnych odpadów na wysypiska.

OPAKOWANIA

DAF rozwiązuje problem zużytych opakowań poprzez ponowne wykorzystywanie materiałów w fabryce wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Wszystkie zakłady produkcyjne mają wewnętrzne cele dotyczące zmniejszenia ilości odpadów pochodzących z opakowań, a cała firma jest w pełni zaangażowana w stosowanie opakowań przyjaznych środowisku zamiast opakowań jednorazowych.

WYMIANA OŚWIETLENIA FLUORESCENCYJNEGO W BIURACH I FABRYKACH NA WYDAJNE OPRAWY LED POZWOLIŁA ZAOSZCZĘDZIĆ 7,5 MILIONA KWH

25 LAT TEMU FIRMA DAF JAKO PIERWSZY PRODUCENT POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH OTRZYMAŁA CERTYFIKAT ŚRODOWISKOWY ISO 14001.

Polityka DAF-a w zakresie ochrony środowiska obejmuje wszystkie procesy, usługi i produkty firmy i jest wdrażana we wszystkich jej placówkach, w tym w zakładach produkcyjnych w Holandii i Belgii, u dealerów DAF z warsztatami serwisowymi w Czechach, na Węgrzech, w Niemczech i we Francji oraz w centrach dystrybucji PACCAR (magazynach dystrybucji części) w Holandii (Eindhoven i Geldrop), na Węgrzech (Budapeszt) i w Hiszpanii (Madryt). Europejskie punkty sprzedaży DAF-a również podlegają normie ISO 14001.



Centrum dystrybucji PACCAR w Eindhoven

PACCAR Parts — świętujemy 50-lecie i patrzymy w przyszłość

NIEZAWODNOŚĆ: 99,99 PROCENT

W opisie PACCAR Parts, działu podzespołów spółki macierzystej DAF Trucks, wyróżnia się jedna liczba: 99. PACCAR Parts nie tylko ma 99 oddziałów zajmujących się sprzedażą części (w tym sklepów TRP) w Europie, ale jej wynik w zakresie niezawodności dostaw to również zgrabny rząd dziewiątek: 99,99 procent. Bliżej 100% po prostu się nie da. To wisienka na torcie z okazji 50. urodzin PACCAR Parts.

Autor: Peter van der Vegt

Złożony w 1973 roku dział PACCAR Parts obchodzi w tym roku pięćdziesiąte urodziny. Jest to ważny moment, który warto uczcić, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że w ciągu ostatniego półwiecza dział ten stał się renomowaną dostawcą ponad 180 000 części do pojazdów ciężarowych i przyczep/naczep. Liczba ta stale rośnie, a jedną z przyczyn tego stanu jest trwająca transformacja energetyczną w sektorze transportu. Obecnie PACCAR Parts oferuje kompleksową gamę ultranowoczesnych ładowarek do pojazdów z napędem elektrycznym. „Sukces naszego działu zawdzięczamy zaangażowaniu i wysiłkom naszych pracowników i dealerów, którzy każdego dnia zapewniają klientom niesamowite wsparcie” — mówi Laura Bloch, dyrektor generalny PACCAR Parts i wiceprezes PACCAR.

NIEZAWODNOŚĆ

180 000 części. Pomyślmy o tym przez chwilę. Gdy założyciele pierwszego centrum dystrybucji części (PDC) otwierali swój oddział w 1973 roku, nie mogli nawet marzyć o takim wyniku. Tamten oddział działa do dziś w Renton, mieście w stanie Waszyngton w USA. Liczba centrów PDC wkrótce zaczęła rosnąć, najpierw w Stanach Zjednoczonych, następnie w Europie, a później na całym świecie. Obecnie PACCAR Parts posiada osiemnaście centrów dystrybucji na czterech różnych kontynentach, zajmujących łączną powierzchnię 315 000 m² lub czterdziestu boisk piłkarskich.

Cztery centra dystrybucyjne PACCAR znajdują się w Europie: w Eindhoven (Holandia), Leyland (Lancashire, Wielka Brytania), Budapeszcie (Węgry) i na obrzeżach Madrytu w Hiszpanii. Zaopatrują one dealerów DAF na kontynencie europejskim na najwyższym możliwym poziomie niezawodności — 99,99 procent — co pozostaje wynikiem, jakim w świecie części do pojazdów ciężarowych może pochwalić się tylko PACCAR. Podkreśla on również znaczenie, jakie DAF i PACCAR przywiązują do terminowości dostaw, ponieważ każdy w środowisku transportowym wie, ile kosztuje przestój ciężarówki.

2300 DEALERÓW

Przez pięćdziesiąt lat liczba punktów dealerskich powiązanych z firmą DAF i jej spółkami siostrzanymi Kenworth i Peterbilt stale rosła. W 1973 roku było ich 180, a obecnie to już 2300 punktów na całym świecie, z czego prawie połowa (1100) znajduje się w Europie. To dobra wiadomość dla klientów, ponieważ dostępność części stała się większa, a czasy dostaw krótsze.

KOMPLEKSOWA OBSŁUGA W JEDNYM PUNKCIE

Ważnym krokiem w rozwoju działu było wprowadzenie strategii kompleksowej obsługi w jednym punkcie. W 1995 r. dział PACCAR

Parts uruchomił sieć sklepów pod nazwą TRP (Truck & Trailer Parts), aby zaopatrywać firmy transportowe w uniwersalne części do pojazdów ciężarowych i przyczep/naczep. Asortyment produktów został znacznie rozszerzony i obejmuje ponad 60 000 elementów, części i innego wyposażenia. Rzadko zdarza się, aby sieć TRP nie mogła dostarczyć towaru. Składa się ona z 271 wyspecjalizowanych punktów w 42 krajach na całym świecie, z których ponad jedna trzecia (dokładnie 99) znajduje się w Europie.

E-COMMERCE

Aby zwiększyć widoczność usług i produktów działu, uruchomiono rozbudowany program e-commerce. Klienci mogą znaleźć potrzebne podzespoły przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. PACCAR nawiązał również współpracę z innymi ważnymi dostawcami w celu uruchomienia szeregu nowatorskich inicjatyw, których zamierzeniem jest zwiększenie zadowolenia klientów. Jedną z nich jest usługa PACCAR Parts Fleet Service, z której korzysta ponad 1100 flot w Europie (łącznie 260 000 pojazdów ciężarowych i 140 000 przyczep/naczep).

ŁADOWARKI PACCAR

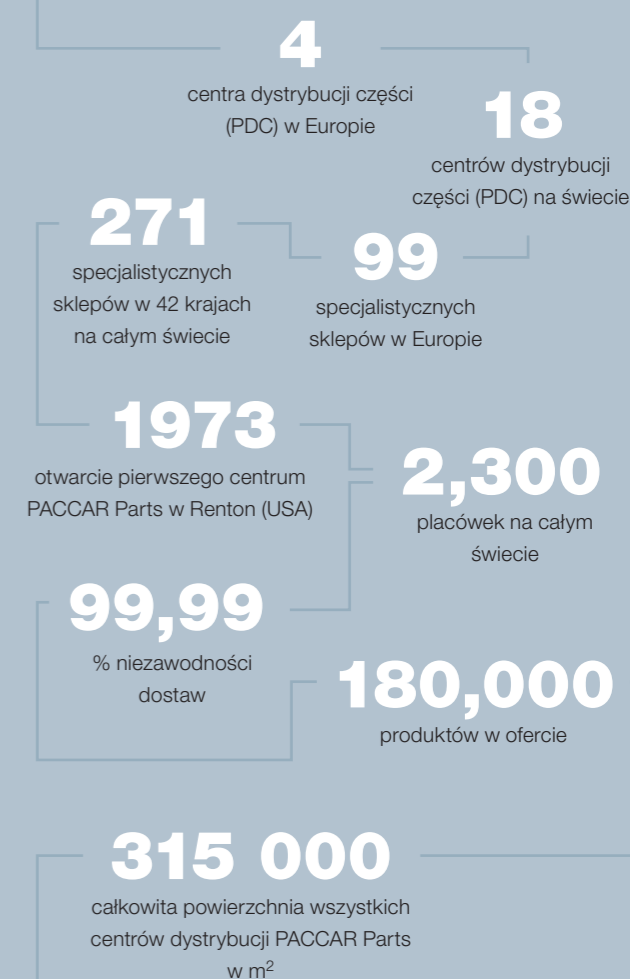
„Jesteśmy całkowicie gotowi, aby pomóc klientom w transformacji energetycznej” — podsumowuje Holender Dick Leek, dyrektor generalny PACCAR Parts Europe. „Za pośrednictwem dealerów DAF stale poszerzamy zakres naszych usług i gamę produktów. W ofercie PACCAR można znaleźć nie tylko pełny wybór mobilnych i stacjonarnych ładowarek PACCAR do wszystkich typów pojazdów elektrycznych, ale także wszystkie wymagane podzespoły.”



Centra dystrybucji części (PDC) zaopatrują dealerów DAF na kontynencie europejskim na najwyższym możliwym poziomie niezawodności dostaw — 99,99 procent.

W ofercie PACCAR można znaleźć nie tylko pełny wybór mobilnych i stacjonarnych ładowarek PACCAR do wszystkich typów pojazdów elektrycznych, ale także wszystkie wymagane podzespoły.

PACCAR PARTS W LICZBACH



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.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF