

DAF

IN ACTION



**„UDRŽITELNOST:
SDÍLENÁ ODPOVĚDNOST“**

EFEKTYWNOŚĆ BEZ KOŃCA



FUELMAX PERFORMANCE

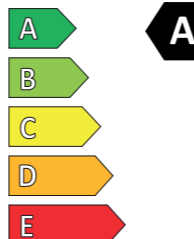
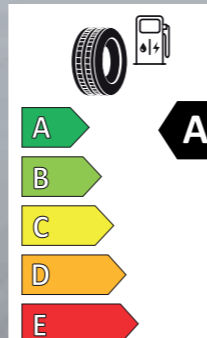
PROSTA DRÓGA
DO EFEKTYWNOŚCI
I ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU

GOODYEAR.EU/TRUCK

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

Odkryj doskonałość opon!
FUELMAX PERFORMANCE!

GOODYEAR



ZAMĚŘENÍ NA UDRŽITELNOST: Společná odpovědnost

Někdo jednou řekl, že jsme nezdědili Zemi od svých předků, ale půjčujeme si ji od svých dětí. Všichni musíme sdílet odpovědnost za péči o naši krásnou planetu, abychom ji mohli předat v dobrém zdraví dětem a budoucím generacím.

Když se na odvětví dopravy podíváme blíže, vidíme, že všechny strany, včetně výrobců nákladních vozidel a dopravních společností, dělají maximum pro snížení emisí CO₂ a jejich vlivu na životní prostředí. Totéž platí i pro kvalitu ovzduší v našich městech.

Společnost DAF a její mateřská společnost PACCAR jsou zaneprázdněny vývojem nových řešení pro čistou a udržitelnou silniční dopravu. Neexistuje však žádné univerzální řešení pro všechny dopravní aplikace, proto zkoumáme několik různých způsobů: Od plně elektrických po hybridní, od vodíku ve spalovacích motorech po vodík v palivovém článku. Stávající spalovací motory musí být také vzaty v úvahu, protože budou v následujících letech i nadále neudržitelnější a neefektivnější volbou pro dálkovou dopravu, zejména pokud budou poháněny HVO nebo, ve vzdálenější budoucnosti, palivy nové generace.

Naši zákazníci také nepřetržitě zkoumají udržitelnější řešení pro své obchodní operace, která obstojí v budoucnu. Samozřejmě jim pomáháme ve všech směrech, protože sdílíme společný cíl. V tomto vydání časopisu DAF in Action se dočtete o zkušenostech našich zákazníků a jejich budoucí vizi udržitelné silniční dopravy.

Nesmíme zapomínat na roli, kterou musí hrát v úsilí o udržitelnost vlády. EU stanovila pro dopravní průmysl mimořádně náročné cíle, ale my i naši zákazníci očekáváme za své úsilí něco, co se nám vrátí. Je odpovědností vlád zajistit, aby investovaly do požadované infrastruktury a stimulovaly ji tak, aby první nákladní vozidla s nulovými emisemi mohla vyrazit na silnici.

Žijeme v náročných časech. Ale když každý zabere, vidím před sebou jasnou budoucnost pro nás všechny.

Harald Seidel

Prezident společnosti DAF Trucks N.V.



4 „Politici musí jednat.“ To je vzkaz od Patricka Deana, hlavního inženýra společnosti DAF pro vývoj vozidel

9 Společnost Vlot Logistics se stala první společností, která do svého vozového parku přidala plně elektrické vozidlo EcoCombi

14 DAF XB nové generace pro městskou distribuci

21 Zkouška elektrického nákladního vozidla napájeného akumulátorem: Prozkoumávání budoucnosti

24 Jak je společnost DAF udržitelná?

26 PACCAR Parts – slaví 50 let a hledí do budoucnosti



9



14



21



24



Patrick Dean:

**„POLITICI MUSÍ
JEDNAT“**



Patrick Dean, hlavní inženýr vývoje vozidel společnosti DAF:

„BEZ SPRÁVNÉ INFRASTRUKTURY NENÍ ŽÁDNÁ DOPRAVA BEZ EMISÍ“

Politici musí začít jednat, už je čas. To je poselství, které posílá politikům Evropy Patrick Dean, hlavní inženýr vývoje vozidel společnosti DAF. Musíme si to uvědomit, říká Dean: Bez správné sítě nabíjecích a plnicích stanic pro vodík není uhlíkově neutrální doprava jednoduše možná.

Autor: Henk de Lange

VAŠE POSELSTVÍ JE NAPROSTO JASNÉ...

„To je a musí být. Všichni výrobci nákladních vozidel, včetně společnosti DAF, tvrdě pracují na tom, aby našli čistá a udržitelná řešení přepravy. Ať už se jedná o elektrická vozidla, vozidla



Společnost DAF již má kompletní řadu elektrických nákladních vozidel

poháněná vodíkem, hybridní vozidla, nebo ultracitá vozidla se vznětovým motorem využívající syntetická (čistá) paliva, společnost DAF již má požadovanou technologii nebo ji testuje. Víme také to, že jak přepravci, tak jejich zákazníci chtějí nákladní vozidla s nulovými emisemi. Pokud však nelze vozidlo naší řady XD Electric nabít poté, co opustí továrnu, protože není dostatek nabíjecích stanic, co potom? Je čas, aby se politici pustili do práce a zajistili, aby byla infrastruktura pro nákladní vozidla s nulovými emisemi na svém místě. Musí k tomu dojít co nejdříve.“

CO MUSÍ POLITICI UDĚLAT?

„Evropa si pro nákladní průmysl stanovila náročný cíl. Všechna nákladní vozidla, která v roce 2025 sjíždějí z našich montážních linek, musí vyprodukovat o 15 % méně CO₂ než vozidla, která jsme vyrobili v roce 2019. Podle nejnovějších informací to bude do roku 2030 45 %. Dosažení těchto cílů optimalizací stávajících technologií není možné. Musíme prozkoumat nové cesty, chceme-li

na silnici dostat dostatečné množství vozidel bez emisí jako doplněk účinných dieselových nákladních vozidel, která v současné době stavíme. Stále více evropských měst nyní odmítá povolit vjezd nákladních vozidel se vznětovým motorem do městských center. Naši zákazníci tedy musí přejít na používání elektrických nebo vodíkových nákladních vozidel. Ale pokud je nemožno dobíjet nebo doplňovat palivo po cestě, police v obchodech budou brzy prázdné. Je tedy na politikách – protože právě oni požadují v našich městech vozidla bez emisí – aby zajistili, že tato nákladní vozidla budou skutečně provozuschopná. Musí umožnit a podporovat investice do požadované infrastruktury.“

KDE STOJÍ SPOLEČNOST DAF?

„Jsme přední společností zabývající se vývojem nákladních vozidel s nulovými emisemi. S našimi řadami XB, XD a XF již máme kompletní sortiment elektrických vozidel s dojezdem až 500 kilometrů a také jsme dokončili velmi úspěšné terénní testy s hybridními vozidly. Vývoj spalovacího motoru s nulovými emisemi vodíku je velmi slibný a v USA naše mateřská společnost PACCAR provedla úspěšný dlouhodobý test společně se společností Shell a Toyota na vozidlech poháněných palivovými články. Tento test vedl k ještě intenzivnějšímu partnerství s cílem vyvinout bezemisní verze modelů Kenworth T680 a Peterbilt 579 vybavené technologií palivových článků Toyota a uvést je na trh. Tento vývoj přirozeně velmi pozorně sledujeme.“



Budou vyvíjeny a na trhu představeny bezemisní verze modelů Kenworth T680 a Peterbilt 579 vybavené technologií palivových článků Toyota.

MOTOR SE SPALOVÁNÍM VODÍKU? PALIVOVÉ ČLÁNKY?

„Existují dvě možnosti použití vodíku v nákladním vozidle: Pomocí palivového článku, nebo vodíku ve spalovacím motoru. Jinými slovy: Vodík můžete vstříkovat do motoru, ale můžete jej také nechat reagovat s kyslíkem v palivovém článku. Chemická reakce produkuje elektřinu, která může být použita k napájení elektrického motoru ve vozidle. V případě každé hnací soustavy je výsledek stejný: vše, co vychází z výfuku, jsou vodní páry. Jednou z velkých výhod vodíku je, že jej můžete velmi rychle doplnit. Za pár minut jste připraveni ujet dalších pět set kilometrů.“

IDEÁLNÍ ŘEŠENÍ!

„Ano, ale není to tak jednoduché, jak to zní. Vodík potřebuje k výrobě elektřinu. Palivový článek je technicky poměrně složitý a drahý a zabírá hodně místa v podvozku. Spalovací motor na vodík je však velmi slibnou a udržitelnou alternativou – technicky vzato je lépe srozumitelný, méně citlivý na kvalitu vodíku, má přibližně stejnou velikost jako dieselový motor a je založen na stávající technologii, kterou již v Evropě máme.“

A CO ELEKTRICKÁ VOZIDLA?

„Dnes můžeme s elektrickým nákladním vozidlem ujet asi 500 kilometrů, což není pro mezinárodní přepravu dostatečné. Nabíjení elektrického vozidla také trvá déle a není k dispozici dostatek nabíjecích stanic. V současné době jsou však elektrická nákladní vozidla nejlogičtějšími řešeními s nulovými emisemi pro regionální i městskou dopravu. Další možností je použít na dálnicích dieselové hybridy a časem i vodíková vozidla, která lze ve městě automaticky přepnout na elektrickou energii.“

VEDOU VŠECHNY CESTY DO ŘÍMA?

„Ano! Nebude totiž k dispozici univerzální řešení pro všechny přepravní aplikace. Společnost DAF však bude i nadále zkoumat několik různých cest. Potřebujeme podporu vlád k vybudování infrastruktury čerpacích a nabíjecích stanic spravovaných třetími stranami. Jsou to náročné časy, ale my je zvládneme, pokud potáhneme za jeden provaz a budeme tvrdě pracovat.“

V roce 2021 získala společnost DAF cenu „Truck Innovation Award 2022“ za řadu XF poháněnou spalovacím motorem na vodík. Ocenění ukazuje, že spalovací motor má stále velmi slibnou budoucnost.



ELEKTRICKÁ VOZIDLA DAF JSOU ŠPIČKOU NA TRHU

Společnost DAF zůstává v čele vývoje udržitelných nákladních vozidel. Díky modelům řady XB, XD a XF Electric má nizozemský výrobce nákladních vozidel již kompletní řadu vozidel s nulovými emisemi s dojezdem až 500 kilometrů. Většina těchto nákladních vozidel sjede brzy z montážní linky ve zcela nové továrně na elektrická vozidla s akumulátorem.

Autor: Henk de Lange

Nová montážní linka elektrických vozidel DAF se nachází v největším výrobním závodě společnosti DAF ve městě Eindhoven (NL) a pokrývá plochu 5 000 m². Továrna má dvě dílčí montážní linky: Jednu pro přípravu akumulátorových zdrojů a jednu pro výrobu modulu elektrického pohonu. Tento modul se skládá z přední jednotky akumulátoru, reléové skříňky pro připojení vysokonapěťových systémů a elektrických pomocných systémů. Tyto primární součásti jsou namontovány na podvozku na hlavní montážní lince, která je dlouhá téměř 150 metrů, spolu s elektromotorem a integrovanou převodovkou.

NOVÁ GENERACE AKUMULÁTOROVÝCH ELEKTRICKÝCH VOZIDEL

Společnost DAF otevřela závod na montáž elektrických vozidel pro výrobu nejnovější generace akumulátorových elektrických vozidel. Řady XD a XF Electric jsou k dispozici v různých konfiguracích náprav. Jsou poháněny elektrickými motory PACCAR a vybaveny 2 až 5 akumulátory (210 až 525 kWh), které umožňují dojezd až 500 kilometrů. Díky modulární konstrukci lze nákladní vozidla přizpůsobit potřebám zákazníka. Při pečlivém plánování tras a nabíjení akumulátorů je možné pokrýt za den 1 000 kilometrů



Vozidla DAF řady XD a XF Electric jsou k dispozici v různých konfiguracích náprav. Jsou poháněny elektrickými motory PACCAR a vybaveny 2 až 5 akumulátory (210 až 525 kWh), které umožňují dojezd až 500 kilometrů.



Nový závod Electric Truck Assembly společnosti DAF byl oficiálně otevřen nizozemským ministrem hospodářství a ochrany klimatu, Micky Adriaansensem.

s nulovými emisemi. Při použití rychlého nabíjení (až 350 kW) lze akumulátory nabít až na 80 % za pouhých 45 minut.

Společnost DAF očekává, že v blízké budoucnosti bude výroba v tisících kusů ročně, což je v souladu s rostoucí poptávkou po plně elektrických vozidlech.

MINISTR: „SPOLEČNOST DAF JDE V ČELE“

Novou montážní linku DAF Electric Truck Assembly oficiálně otevřel nizozemský ministr hospodářství a klimatu Micky Adriaansens. „Společnost DAF je předním hráčem ve výrobě nákladních vozidel již mnoho let,“ řekl. „Společnost DAF nyní také jde v čele vstříc inovacím v oblasti elektrické dopravy. Přejít k čistší výrobě a produktům je velmi důležitý. Nejen pro životní prostředí, ale

také proto, aby byly zajištěna konkurenceschopnost Nizozemska. Tato nová továrna na akumulátorové elektrické vozy je zářným příkladem této ambice.“

DŮLEŽITÝ KROK

„Otevření závodu DAF Electric Truck Assembly představuje nový a důležitý krok na cestě k čistší budoucnosti,“ uvedl Harald Seidel, prezident společnosti DAF Trucks. „Ve snaze podpořit zákazníky při přechodu na silniční dopravu s nulovými emisemi jdeme mnohem dál, než je pouhé poskytování prvotřídních, plně elektrických nákladních vozidel. Náš kompletní balíček obsahuje širokou škálu nabíjecích stanic, na míru šité rady ohledně plánování tras a nabíjení akumulátorů a programy školení, které řidičům pomohou elektromobil co nejlépe využít.“



**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



První elektrická souprava EcoCombi přijíždí na silnice v Nizozemsku

Společnost Vlot Logistics se stala první společností, která do svého vozového parku v Nizozemsku přidává plně elektrickou soupravu EcoCombi. Model DAF CF Electric s tažným vozíkem a přívěsem je vybaven elektricky poháněným hákovým ramenem HIAB v kombinaci s jeřábem o nosnosti 23 tunometrů.

Autor: Henk de Lange

Společnost Vlot Logistics chce být lídrem v oblasti inovací a používání nákladních vozidel „s nulovými emisemi“. Společnost má v současné době ve svém vozovém parku 10 elektricky poháněných vozidel, včetně nového modelu DAF CF Electric EcoCombi, který má celkovou délku 25,25 metru. „Tuto soupravu používáme pro přepravu kontejnerů,“ říká Rokus Vlot, generální ředitel a majitel společnosti Vlot Logistics. „S vozem EcoCombi můžeme přepravovat tři kontejnery o délce 20 metrů najednou, což pomáhá omezit počet jízd. To je výhodné pro klima i z hlediska dopravní zácpy.“

SOUČÁST NAŠÍ DNA

„Elektrická doprava je plně zakotvena v našich operacích,“ pokračuje Rokus Vlot. „Řidiči si už na řízení těchto vozidel zvykají a upravili jsme naše plány tak, abychom optimálně využívali dojezd 200 až 250 kilometrů a přesně věděli, kdy jsou akumulátory vozidel nabity.“

Společnost Vlot Logistics má v Rotterdamu vlastní vysoce výkonnou 300kW nabíjecí stanici se stejnosměrným proudem, která dokáže za hodinu nabít akumulátor modelu DAF CF Electric až na 80 %. Většina energie pochází ze solárních panelů na střechách v prostorách společnosti. Rokus Vlot: „Je to dokonalý kruh!“

**„SE SOUPRAVOU
ECOCOMBI MŮŽEME
PŘEPRAVOVAT TŘI
KONTEJNERY O DÉLCE
20 STOP NAJEDNOU“**



Ewout van Wijk: „Budoucnost jsou elektrická vozidla na akumulátor“

„DIESELOVÉ MOTORY POUŽÍVÁME JIŽ 75 LET, ALE VÍME, ŽE MUSÍME PŘEJÍT NA NĚCO JINÉHO.“



V prostorách společnosti v Giessenu byla v očekávání prvního elektrického testovacího vozidla DAF instalována nabíječka DC

Ewout van Wijk vidí budoucnost v elektrických vozidlech:

„V PŘÍŠTÍCH NĚKOLIKA LETECH BUDU SPÍŠE ŠÉFEM ENERGETIKY.“

Nizozemská skupina E. van Wijk Group objednala celých deset vozidel DAF řady XD Electrics. Pro výkonného ředitele Ewouta van Wijka je naprosto jasné, že elektromobily s akumulátorem jsou budoucností. Setkali jsme se s tímto dynamickým podnikatelem při rozhovoru o udržitelné dopravě. „Rád bych, aby těch deset elektrických nákladních vozidel vyjelo na silnici již zítra.“

Autor: Guus Peters

Fotografie: Marieke van Grinsven

Je 31. prosince, někdy v 70. letech. Ewoutův otec Ad van Wijk řídí vozidlo DAF 2800 a zastavil se na vrcholu Brennerského průmysku na hranici mezi Rakouskem a Itálií. Právě tehdy se to stalo, vzpomíná Ewout. „Můj otec jel tuhle cestu spolu s dalším řidičem. Byl Silvestr a nemohli překročit hranici, takže se rozhodli oslavit Silvestr v Brennerském

průmysku. Mrzlo. Druhý den, na Nový rok, museli nákladní vozy znovu nastartovat, se vším tím obvyklým rachotem a spalínami, které se z výfuku vylily do čistého horského vzduchu. „Tehdy, tam nahoře v Brennerském průmysku, jsem věděl, že takhle nemůžeme pokračovat,“ řekl můj otec. Tento příběh mi vyprávěl před lety, kdy jsme přecházeli z vozidel Euro 4 na Euro 5.“

ALTERNATIVA

Úsměv však brzy střídá vážnější výraz, když vysvětluje, jak dopravní svět potřebuje pochopit, že silniční doprava potřebuje alternativu za fosilní paliva. Stačí se podívat na nové předpisy, jako je zákon o poplatcích za těžké zboží, který vstoupí v platnost v roce 2026. Evropa již provádí dalekosáhlá opatření zvýšením cel na naftu, aby mohla financovat energetický přechod, zatímco zde v Nizozemsku jdeme ještě dál. Když jsem si uvědomil důsledky, věděl jsem, že pokud nezačneme dělat testy už teď, budeme zaostávat. Naftu používáme již 75 let, ale víme, že musíme přejít na něco jiného. Začne to s akumulátorovými elektrickými vozidly, ale stále nevím, co bude potom. Neříkám, že vodíková technologie nebude fungovat, ale určitě se to nestane v krátkodobém horizontu.“

EMISE CO₂

Právě proto si Van Wijk objednal deset nových elektrických vozidel od společnosti DAF. Již nainstalovali nabíječku DC v prostorách společnosti v Giessenu a Ewout se ponořil do světa kilowattů, nabíjecích stanic a zelené energie. „Zpočátku jsem ani nevěděl, jaký je rozdíl mezi kilowattem (kW) a kilowatthodinou (kWh). Ale netrvalo dlouho a uvědomil jsem si, že kdybych chtěl mít v budoucnu elektrická nákladní vozidla, musel bych něco udělat s připojením k elektrické síti. Ke stejnému závěru došlo i mnoho dalších společností. Ve své strategii jsme stanovili plány na snížení emisí CO₂ o čtvrtinu v roce 2025 ve srovnání s rokem 2020. Již jsme podnikli různé kroky a společnost má historii investic do nového vybavení, a to i v drobnostech, jako je osvětlení LED. Naši budovu jsme udělali udržitelnější, ale musíme čelit skutečnosti, že největším zdrojem emisí CO₂ jsou naše nákladní vozidla.“

KILOWATTHODINY

Van Wijk věděl, že se bude muset hlouběji ponořit do světa elektrických vozidel. „O elektromobilech bylo všude mnoho příběhů: příliš mnoho překážek, vláda je musí dotovat, účet zaplatí zákazník atd. Ale chci vědět, jak to všechno funguje, než zákazník nebo vládu oslovím. Moje první otázka zněla: Budu potřebovat jiné připojení k síti? Pokud ano, co to bude stát? V každém případě naše současné připojení neposkytuje dostatek kilowattů, to je jisté. V síti je také přebytek elektřiny, takže ji nemůžu ani prodat zpět. Nakonec jsem se rozhodl požádat o nejvýkonnější dostupné připojení – 6 MVA – a momentálně jsme na čekacím seznamu. Do té doby budeme muset přijít s kreativními řešeními sami. Pokryli jsme střechu solárními panely a koupili 4 300kWh akumulátor, takže s akumulátorem, solárními panely a připojením naší aktuální sítě bychom měli být schopni napájet deset elektrických nákladních vozidel další dva nebo tři roky.“

ČERNÉ MOŘE

Poselství je jasné. Udržitelnost a ochrana životního prostředí jsou hlavními prioritami skupiny E. van Wijk, dopravní společnosti se sídlem v nizozemském městě Giessen. Tato rodinná firma má ve svém vozovém parku 350 nákladních vozidel a specializuje se na mezinárodní dopravu ze západu na východ. „Většina našeho podnikání se nachází v regionu mezi Severním a Černým mořem, ale operujeme také v severní Itálii,“ říká Ewout van Wijk. „Polovinu obratu vytváříme vlastními nákladními vozidly, zatímco druhá polovina je „forwardována“, jak se v tomto průmyslu říká, což rozšiřuje naše působení tak, že zahrnuje celou Evropu a dokonce i tak vzdálená místa, jako je Kazachstán a další země v regionu.“ Společnost používá vozidla DAF již více než šedesát let, vysvětluje Ewout. „Začali jsme s ojetými kamiony hned po druhé světové válce. Poprvé jsme si koupili nové vozidlo DAF v roce 1963.“

ZNALOSTI

Ewout van Wijk patří ke třetí generaci van Wijků, která řídí rodinný podnik, který letos slaví 75. výročí. Jeho dědeček Ewout (písmeno „E“ v názvu společnosti) začal podnikat v roce 1948, než předal otěže Ewoutovu otci Adovi, který je následně předal před čtyřmi lety Ewoutovi (37). Společnost v současné době zaměstnává osm set lidí na dvou místech v Nizozemsku, dva lidi v Rumunsku a po jednom člověku v Polsku a na Ukrajině. Ewout se ujal role generálního ředitele ve velmi zajímavé době. Nový šéf přijal výzvu, v níž hodlá uplatnit své důkladné znalosti elektrických alternativ. „Možná jsem generálním ředitelem podniku Van Wijk, ale v příštích několika letech budu spíše šéfem energetiky,“ říká s úsměvem.

„ZJISTIT NEJEN TO, CO JE MOŽNÉ, ALE TAKÉ TO, JAK ŘEŠIT „NEMOŽNÉ“ VĚCI.“

SÍŤOVÝ OPERÁTOR

Van Wijk také zjistil, že je užitečné si promluvit se svým síťovým operátorem. „Poradil bych všem, aby to udělali. Zjistíte nejen to, co je možné, ale také jak se vypořádat s „nemožným“ věcmi,“ říká Van Wijk, který věří, že je to všechno méně komplikované, než byste si mohli myslet, pokud jste připraveni se zevrubně informovat. Často říkám lidem: Představte si, že jste na čerpací stanici a najednou začne pršet nafta. Co byste dělali? Pravděpodobně byste šli a našli tolik kbelíků, kolik dokážete unést. Nepředpokládáme, že začne pršet nafta, ale co například všechno to slunce? Zachytáváme zde sluneční energii a využíváme ji k napájení vozidel. Vláda nám za to dokonce platí, protože věří, že jsme na správné cestě.“

ZÁJEM O ENERGII

Zájem o energii bude pro dopravní společnosti velmi důležitý, říká Ewout van Wijk. „Každý dopravce zná cenu nafty každý den. Ale pokud se ho zeptáte: „Co dnes stojí kilowatthodina?“, nemá ponětí. Což není zrovna užitečné, protože se mění každou hodinu. Včera nám síť dokonce zaplatila za naše kilowatthodiny! Systém mi vlastně umožňuje obchodovat s elektřinou, stejně jako v odvětví zahradnictví. Nedávno mi zavolal síťový operátor a zeptal se: „Jak velká je ta vaše baterie?“ Řekl jsem: „4 300 kilowatthodin“. Okamžitě měl zájem. Vidíte, že se musí měnit i provozovatelé sítí. Pokud jste přepravcem a chystáte se získat velký vozový park elektrických nákladních vozidel, nevyhnete se v příštích letech intenzivnímu zaměření na energetiku.“

HOUPAČKA

Uvedení deseti elektrických vozidel DAF do provozu je podle Van Wijka nesnadným projektem, při němž je třeba se zaměřit na budoucnost. „Podíváme se na věci, jako je to, kde je lze použít a jak budou fungovat v praxi. Vidím to jako obchodní případ, který můžeme vystavět na těch desítkách elektrických nákladních vozidlech. Samozřejmě, že bych je chtěl mít na silnici zítra, ne až později. Je také důležité zvážit hospodárnost pořízení elektrického vozidla. Mnoho dalších společností neví, že vláda bude v příštích několika letech používat politiku „houpačky“. To znamená, že bude více daní průmysl – včetně dieselových nákladních vozidel, ale to, co si myslím, že právě teď není relevantní – a získané finanční prostředky využije k investicím do energetické tranzice. To bude

zahrnovat dotace a obchodní systém pro emisní povolenky týkající se CO₂. Pokud budete pečlivě plánovat, mohou být během velmi krátké doby vaše celkové náklady na vlastnictví (TCO) elektrického nákladního vozidla nižší, než jsou náklady na dieselové vozidlo,“ říká Van Wijk. „To je pravděpodobně v současné době v Nizozemsku to nejstřeženější tajemství.“



První nové vozidlo DAF bylo v roce 1963 provozováno ve společnosti E. van Wijk. Tento model 3600 je o něco mladší, ale je symbolem dlouhodobého vztahu společnosti se společností DAF



„ZACHYUJEME ZDE SLUNEČNÍ ENERGIÍ A VYUŽÍVÁME JI K NAPÁJENÍ VOZIDEL. VLÁDA NÁM ZA TO DOKONCE PLATÍ.“



Nová generace nákladních vozidel DAF XB pro městskou distribuci

RODINNÝ PORTRÉT

Společnosti DAF trvalo méně než dva roky, než kompletně přepracovala své portfolio. Po uvedení řady XF/XG/XG+ a XD byly zveřejněny první informace týkající se řady XB nové generace, která bude uvedena do výroby na konci roku. S modelem XB uvádí společnost DAF na trh novou řadu vysoce kvalitních nákladních vozidel pro rozvoz zboží ve městech, která budou k dispozici také s plně elektrickou hnací soustavou.

Peter van der Vegt

Prostřednictvím tohoto modelu XB nové generace představuje společnost DAF řadu distribučních vozidel, která jsou připravena na udržitelnou budoucnost. Nové modely XB, které jsou k dispozici jak s elektrickými

poháněcími soustavami, tak s čistými vznětovými motory, pomohou přepravním společnostem učinit další krok směrem k nulovým emisím. Řada XB nabízí řešení šitá na míru ve třídě 7,5 až 19 tun a očekává se, že se stanou novým standardem v městské



Stejně jako u modelu XF a XD je podvozek modelu XB vybaven důmyslně navrženým mřížkovým vzorem, díky němuž je mimořádně šetrný k nástavbě



Vozidla jsou k dispozici ve třech plně elektrických verzích, 12, 16 a 19tunové

S řadou XB nové generace představuje společnost DAF distribuční vozidla, která jsou připravena na udržitelnou budoucnost

a regionální distribuci. Vozidla jsou k dispozici ve třech plně elektrických verzích, 12, 16 a 19 tun, které učiní rozvoz bez emisí realitou. Tato elektrická nákladní vozidla jsou také vybavena inteligentními nakládacími systémy jak pro silnici, tak pro základnu.

POHODLNÁ, BEZPEČNÁ, UDRŽITELNÁ

Společnost DAF minulý rok překvapila svět nákladních vozidel díky nové řadě XF/XG/XG+, která zvýšila laťku v oblasti efektivity, emisí, pohodlí řidiče (tolik prostoru!) a bezpečnosti. Řada XF/XG/XG+ byla okamžitě zvolena „nákladním vozidlem roku 2022“. O rok později odešla společnost DAF znovu s prestižním oceněním „nákladní

vozidlo roku“ za novou řadu XD. Nyní, s novou generací řady XB, která zahrnuje také vozidlo XBC určené pro stavebnictví, může segment distribuce těžit z vozidel, která nabízejí pohodlí a bezpečnost v kombinaci s udržitelnými technologiemi.

DOSTATEK VÝKONU

Udržitelnost nákladních vozidel je podtržena zejména elektrickými verzemi řady XB, které umožní nulové emise pro městskou a regionální distribuci. K dispozici je navíc k těžším 16tunovým a 19tunovým verzím také mimořádně uživatelsky přívětivá 12tunová verze s 17,5palcovými koly a pouze jedním nástupním schodem. Rozvory kol se

po pohybují od 4,2 do 6,9 metru, což ilustruje obrovskou škálu možností nástavby. Elektrický motor řady XB je k dispozici s jmenovitým výkonem motoru 120 nebo 190 kW a točivými momenty 950 a 1 850 Nm. Špičkové výkony elektromotorů ohromí ještě více: 2 600 a 3 500 Nm. Akumulátory jsou šetrné k životnímu prostředí – neobsahují kobalt ani hořčík – a mohou být dodávány s výkonem od 141 do 282 kWh. To zaručuje dojezd více než 280 kilometrů, což se ukázalo pro městskou distribuci jako více než dostačující.

ŘEŠENÍ PRO NAKLÁDÁNÍ

Novinkou je kombinovaný nabíjecí systém řady DAF XB Electric, který umožňuje nabíjení vozidla pomocí běžné elektrické sítě. To je ideální pro většinu distribučních vozidel, protože se obvykle vracejí na konci dne do své domovské základny, kde je lze přes noc nabíjet. Rychlé nabíjení je samozřejmě možné také pomocí 650V, 150kW nabíječky DC, přičemž vozidlo lze přibližně za hodinu nabít z 20 na 80 procent. Doba nabíjení se pohybuje od 40 do 70 minut, v závislosti na specifikacích. Společnosti DAF rozhodně nechybějí zkušenosti s elektrickými vozidly a může zajistit zákazníkům podporu při přechodu na elektrickou energii. Například poskytne rady ohledně plánování trasy, nabíjení na trase, školení řidičů a výběru nejefektivnějších nabíjecích stanic PACCAR.

NEJLEPŠÍ VOLBA

Kromě e-Driveline je pro řadu XB k dispozici také široká nabídka moderních vznětových motorů PACCAR. Ty byly navrženy tak, aby poskytovaly vyšší točivý moment při nízkých otáčkách, což je činí velmi úspornými. Zákazníci si mohou vybrat mezi čtyřválcovým motorem o objemu 4,5 litru (PACCAR PX-5) a šestiválcovým

motorem o objemu 6,7 litru (PACCAR PX-7) s výkonem od 124 kW/170 k do 227 kW/310 k. Oba motory jsou vhodné pro použití HVO, což může snížit emise CO₂ až o 90 procent. Pro převodovku jsou k dispozici manuální převodovky se šesti a devíti převodovými stupni a také plně automatické převodovky Allison pro speciální aplikace. Nejlepší volbou je však plně automatická převodovka Powerline s osmi rychlostními stupni. Umožňuje plynulé řazení rychlostních stupňů, což zaručuje tažný výkon, maximální pohodlí a snadnou jízdu. Řidiči také ocení skutečnost, že se vozidlo začne pohybovat po uvolnění brzdového pedálu. Manévrování je tak mnohem snazší.

PRACOVIŠTĚ

Stejně jako u řady XF/XG a XD, i při navrhování řady XB věnovala společnost DAF velkou pozornost prostoru, ve kterém pracují muži a ženy řídící vozidlo. Řada XB je k dispozici s kabinami Day Cab (s volitelným prodloužením) a kabinami Sleeper Cab, které jsou pro optimální přístup umístěny nízko a vybaveny chytrými schůdky. Pohodlná sedadla, nově navrhovaný volant a velký (12palcový) digitální displej dělají z modelu DAF XB ještě přitažlivější místo k životu i práci. Na displeji se zobrazují všechny relevantní informace o vozidle, stačí jediný pohled a nastavení lze upravit tak, aby vyhovovalo každému řidiči.

ŠETRNOST K NÁSTAVBÁM

Důležitým faktorem je také efektivita vozidla a vozidla DAF řady XB rozhodně nezklamou. Nejmenší rozvor je 4,2 metru, zatímco největší je téměř o tři metry větší: 6,9 metru. To umožňuje nástavbám délku až devět metrů. Čistá hmotnost se udržela nízko, což umožňuje

vysoké zatížení. Stejně jako u řady XF a XD je podvozek řady XB opatřen důmyslně navrženým mřížkovým vzorem, díky němuž je mimořádně šetrný k nástavbě. Novou funkcí je předdefinovaná konstrukce podvozku speciálně navržená pro zametače a sklápěče. Výfukové systémy, akumulátory a vzduchojemy jsou umístěny v ideální poloze, což šetří čas i peníze zákazníka.

NÁKLADNÍ VOZIDLO PRO STAVEBNICTVÍ

Společnost DAF vyvinula řadu XBC speciálně pro segment stavebnictví, a to navíc ke kompletní řadě vozidel pro stavebnictví XD a XF, protože tato řada může pracovat na silnici i mimo ni. Vozidla XBC mají 19tunový podvozek a světlou výšku přes 25 centimetrů. Nájezdový úhel 25 stupňů, ocelová deska chladiče, která chrání

motorový prostor, a mimořádně robustní přední nárazník v odstínu lava grey jsou jasným důkazem toho, že toto vozidlo si snadno poradí v jakémkoli prostředí.

HODNOTA

Tyto kvality platí napříč celou řadou vozidel DAF XB, která na konci roku vstoupí do výroby a prokáže svou hodnotu v segmentu distribuce. Díky udržitelným dopravním řešením pro elektrické i palivové verze, mimořádnému pohodlí řidiče a neuvěřitelné řadě možností nástavby je XB v každém smyslu slova mistrovským dílem společnosti DAF.

MOTORY

DAF XB

ELEKTROMOTORY

120 kW	950 Nm (špička: 2 600 Nm)
190 kW	1 850 Nm (špička 3 500 Nm)

SPALOVACÍ MOTORY

PACCAR PX-5 – 4,5 litru, čtyřválec

124 kW (170 k)	700 Nm při 1 100–1 700 ot/min.
139 kW (190 k)	750 Nm při 1 200–1 700 ot/min.
153 kW (210 k)	800 Nm – 900 při 1 700 ot/min

PACCAR PX-7 – 6,7 litru, šestiválec

167 kW (230 k)	900 Nm při 900–1 800 ot/min.
189 kW (260 k)	1 000 Nm při 1 000–1 700 ot./min
212 kW (290 k)	1 100 Nm při 1 100–1 600 ot/min.
227 kW (310 k)	1 200 Nm při 1 200–1 500 ot/min.

POHODLNÁ SEDADLA, NOVĚ NAVRŽENÝ VOLANT A VELKÝ (12PALCOVÝ) DIGITÁLNÍ DISPLEJ ČINÍ ŽIVOT NA PALUBĚ JEŠTĚ PŘITAŽLIVĚJŠÍM



JOSEF JÄGER:

„JAKO SPOLEČNOST SE MUSÍME ZAMĚŘIT
NA TO, CO MŮŽEME UDĚLAT DNES.“

”

Švýcarská firma Camion Transport je elektromobily nadšená

„DÍVÁME SE DÁL, NEŽ JEN NA
SAMOTNÁ NÁKLADNÍ VOZIDLA.“**S řádnou dávkou švýcarského zdravého rozumu pracuje společnost Camion Transport již mnoho let na dosažení skutečné udržitelnosti v dopravě a od jara 2022 hraje důležitou roli v ekologické strategii společnosti řada CF Electric společnosti DAF. Do vozového parku budou přidány další tři vozidla DAF.**

Stephan Manfredi

Camion Transport má ve Švýcarsku značný počet poboček, ale sídlo společnosti se nachází ve městě Wil, na půli cesty mezi Curychem a Bodamským jezerem. Tato tradiční švýcarská firma již dlouho udává krok v oblasti životního prostředí a společenské odpovědnosti. V roce 2010 zahájila společnost Camion program udržitelnosti „Eco Balance by Camion Transport“, aby mohla přijmout efektivní a odpovědné kroky, díky nimž v budoucnu obstojí. Její program udržitelnosti je založen na důležitém hlavním principu: „Dosažení vysoké úrovně hospodářské výkonnosti s co nejmenším ekologickým dopadem.“

NULOVÉ EMISE

Konečným cílem celé operace jsou nulové emise do roku 2050 a kroky, které jsou k dosažení tohoto cíle podnikány, jsou ambiciózní. Patří mezi ně například budovy, výroba energie (solární) a vysokozdvizné vozíky na různých místech. Pokud jde o vlastní vozidla, usiluje společnost Camion Transport o to, aby do roku 2025 operovala v centrech měst bez emisí. Totéž platí pro širší městské oblasti do roku 2030 a do roku 2040 bude mít více než polovina nákladních vozidel a vozidel „poslední míle“ této společnosti také nulové emise.

**SPOLEČNOST CAMION TRANSPORT, ZALOŽENÁ V ROCE 1925, MÁ DLOUHOLETOU TRADICI
V OBLASTI UDRŽITELNOSTI**NENÍ NÁHODOU, ŽE SPOLEČNOST CAMION TRANSPORT DO SVÉHO VOZOVÉHO PARKU PŘIDÁ TŘI
ELEKTROMOBILY DAF

Elektrické nákladní vozidlo DAF bylo pro Švýcarsko první svého druhu. „Společnost DAF byla prvním výrobcem, který dokázal dodat tahač v požadované konfiguraci,“ říká Jäger.



Řada LF Electric bude přepravovat zboží v regionu Bellinzona-Lugano z města Tessiner, nového působiště společnosti Camion Transport.

PRVNÍ PRO ŠVÝCARSKO

Elektrické nákladní vozidlo DAF bylo pro Švýcarsko první svého druhu. „Společnost DAF byla prvním výrobcem, který byl schopen dodat tahač v požadované konfiguraci,“ vysvětluje Jäger své rozhodnutí vybrat si vozidlo DAF. Model CF s maximálním výkonem 240 kW a kapacitou baterie 315 kWh operuje z města Vufflens-la-Ville nedaleko Lausanne a každý den ujede vzdálenost 200 kilometrů. Se zastávkou na dobítí lze tuto vzdálenost dokonce prodloužit na 300 kilometrů. Získané zkušenosti se ukázaly jako velmi cenné, potvrzuje Jäger. Zaměstnanci přidělení k vozidlu neměli potíže s adaptací a řidiči byli brzy ohromeni mimořádně tichou a pohodlnou jízdou.

CF A XD ELECTRIC

Není náhodou, že se společnost Camion Transport chystá do svého vozového parku přidat tři elektromobily DAF. Dva z nich budou modely XD Electric. Společnost Camion Transport se rozhodla nevybrat tu nejvýkonnější verzi XD. Vozidlo s kapacitou akumulátoru 420 kWh a výkonem motoru 310 kW, které si vybrali, bude ale výkonnější a bude mít větší dojezd než model CF. Tahače CF a XD budou použity v regionu Lausanne a na východě Švýcarska. Třetí nákladní vozidlo má podvozek LF s pevnou nástavbou a patří do třídy 18 tun. Tento model LF Electric s výkonem motoru 259 kW a kapacitou akumulátoru 254 kWh bude přepravovat zboží v regionu Bellinzona-Lugano z města Tessiner, nového působiště společnosti Camion Transport.

PODPORA

Společnost je velmi spokojená s podporou, kterou nabízí švýcarská organizace DAF. Podle Josefa Jägera byla poskytnutá profesionální podpora mimořádně všestranná, zejména proto, že první model CF Electric společnosti Camion Transport byl také prvním elektrickým vozidlem DAF, které bylo ve Švýcarsku provozováno. Od konfigurace přes homologaci až po spuštění byla úroveň technické podpory vynikající, říká Jäger. Tato podpora nebyla omezena pouze na vozidla, protože společnost DAF také poskytla cenné informace týkající se potřeb společnosti, pokud jde o nabíjecí infrastrukturu.

MAPA

Tři nová nákladní vozidla řady DAF Electrics a další elektrická nákladní vozidla pomáhají společnosti Camion Transport vytvořit mapu směřující k udržitelné budoucnosti. Společnost Camion Transport pečlivě sleduje vývoj technologií, jako jsou e-paliva, biopaliva a vodík a také možnost dodatečné montáže elektrických hnacích soustav do stávajících nákladních vozidel se vznětovými motory, protože v budoucnu budou mít pravděpodobně dopad na strategii společnosti. „Za mých třicet let ve společnosti Camion Transport nebylo nikdy tempo změn tak rychlé, jak je nyní,“ říká Josef Jäger. To přináší spoustu výzev, ale také spoustu příležitostí.“

ŽELEZNICE

Společnost Camion Transport, založená v roce 1925, má dlouholetou tradici v oblasti udržitelnosti. „Soustředíme se na to, co můžeme udělat sami,“ říká Josef Jäger, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Camion Transport. „Jako společnost se musíme zaměřit na to, co můžeme udělat dnes.“ Jinými slovy, být aktivní v oblastech, kde můžete vykonávat přímou kontrolu. „Díváme se dál než jen na samotná nákladní vozidla.“ Ambice společnosti Camion Transport byly již jasné v roce 1984, kdy začala používat železniční dopravu k přesunu nákladu mezi hlavní kanceláři ve městě Wil a Ženevou na vzdálenost 340 kilometrů. To byl první krok při budování železniční kyvadlové sítě po celém Švýcarsku, která propojuje patnáct různých poboček společnosti.

INOVAČNÍ VOZOVÝ PARK

Srdcem firmy je vozový park čítající přes šest tisíc vozidel. Stejně jako všechny ostatní velké dopravní společnosti také Camion Transport čelí otázce, do které hnací soustavy by měla investovat, aby v budoucnu dosáhla úsporným způsobem nulových emisí. Josef Jäger se svým týmem proto v roce 2021 zřídil svůj inovační vozový park. Ten obsahuje dvacet různých bezemisních vozidel, která lze použít k testování alternativních hnacích soustav pro různé aplikace. Jejich cílem je vytvořit strategii nákupu do roku 2024, nejen pro nákladní vozidla, ale také pro novou infrastrukturu a informační a komunikační technologie, které budou vyžadovány.



Zkouška elektrických nákladních vozidel s akumulátorem:

ZKOUMÁNÍ BUDOUCNOSTI

Proč používat olej PSQL 2.1E?

Specifikace nového standardu oleje DAF byly vyvinuty a testovány v 7 oblastech výkonu společně s mazivou značky Chevron, jednoho z největších výrobců kvalitních maziv na světě. Standard oleje PSQL 2.1E překonává standardy ACEA ve všech oblastech. Nový standard:

- Snižuje provozní náklady
- Snižuje spotřebu paliva
- Pokročilá ochrana proti opotřebení
- Čistý výkon
- Zpětně kompatibilní

Každé vozidlo si zaslouží nejlepší motorový olej. Proto používejte nový standard oleje DAF, abyste dosáhli optimálního výkonu vašeho vozidla.



Přechod od spalovacího motoru k elektrickému pohonu přináší řadu výzev pro provozovatele přepravy, řidiče i výrobce. Nejjistější způsob, jak tyto výzvy vyřešit, je získat provozní zkušenosti a data, která s nimi přicházejí. To bylo cílem zkoušky elektromobilu s akumulátorem (BETT).

John Kendall

Projekt začal v červnu 2021, kdy společnost DAF Trucks získala finanční prostředky od britské státní inovační agentury InnovateUK, která podporuje inovace vedené podniky ve všech odvětvích, technologiích a regionech Velké Británie. Finanční prostředky byly určeny k pokrytí nasazení 20 elektrických nákladních vozidel provozovaných ve vozových parcích veřejného sektoru v severozápadní Anglii. Společnost CENEX, nezávislé, neziskové středisko s nízkými emisemi uhlíku

a palivovými články pro vynikající organizaci, byla smluvně najata, aby nezávisle sledovala zkoušky a podávala o nich zprávy. Organizace také poskytla dva webové nástroje.

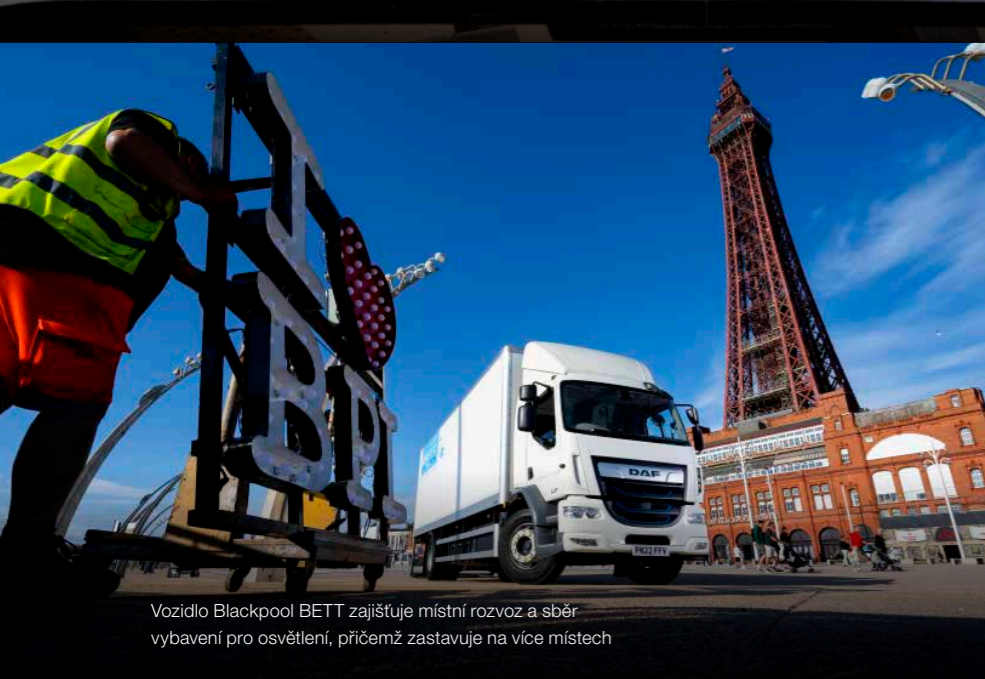
ŽÁDNÝ NOVÁČEK

K účasti na zkoušce bylo vybráno vozidlo DAF řady LF Electric. Společnost DAF uvedla na trh nákladní vozidlo na začátku roku 2021 a byla prvním z hlavních evropských výrobců nákladních vozidel v té době, kteří přišli na trh s elektrickým vozidlem s celkovou hmotností vozidla nad šest tun. Společnost DAF nebyla na trhu elektrických vozidel žádným nováčkem, protože již uvedla elektrický tahač řady CF. Ještě předtím se objevilo v roce 2010 hybridní vozidlo řady LF, které kombinovalo vznětový a elektrický pohon. Výroba modelu LF Electric prošla několikaletým plánováním a zkouškami, než byla na trh uvedena výrobní varianta.

ŠESTILETÁ ZÁRUKA

Při uvedení modelu LF na trh byl tento model dodán s motorem o jmenovitém výkonu 250 kW a špičkovém výkonu 370 kW. To bylo doplněno nominálním točivým momentem 1 200 Nm (3 700 Nm špička), který byl k dispozici od 0 ot/min. Model LF Electric byl

Unipart Logistics provozuje osm vozidel s nástavbou s regulovanou teplotou



Vozidlo Blackpool BETT zajišťuje místní rozvoz a sběr vybavení pro osvětlení, přičemž zastavuje na více místech



RICHARD WILLIAMS:

„ZÁŽITEK Z JÍZDY JE SKVĚLÝ. NEVÝHODOU JE DOJEZD, DOBA NABÍJENÍ A DOSTUPNÁ INFRASTRUKTURA PRO NABÍJENÍ.“

vybaven nejmodernějšími akumulátory využívajícími chemii lithium ferro fosfát (LFP). Pokud jde o udržitelnost, neobsahují akumulátory LFP kobalt ani hořčík a chemické složení akumulátoru zajišťuje nejvyšší tepelnou bezpečnost. Na akumulátory se vztahuje šestiletá záruka.

DVANÁCT HODIN

Model LF Electric těží z možnosti používat pomalé nabíjení střídavým proudem nebo rychlé nabíjení stejnosměrným proudem. Při použití třífázového střídavého napájení 400 V/22 kW lze akumulátor nabít z 20 % na 80 % za šest a půl hodiny nebo nabít plně za 12 hodin. To funguje dobře pro operace „zpět na základnu“, které vyžadují pouze nabíjení přes noc. Je-li možné nabíjení ze 150kW zdroje, což zahrnuje některé nabíječky ve veřejné nabíjecí síti, lze akumulátory rychle nabít z 20 procent na 80 procent za hodinu, nebo za dvě hodiny na plně nabití. V závislosti na podmínkách a provozních cyklech může akumulátor s kapacitou 282 kWh pohánět model LF až 280 km. V seznamu variant řady LF Electric je 400V systém e-PTO, který dokáže napájet pomocné vybavení, jako je chladnička nebo elektrohydraulický jeřáb. Všechna vozidla, která se účastnila projektu BETT, byla 19tunová s podvozkem. Řada LF Electric nabízí několik klíčových funkcí, které ji pro projekt učinily atraktivními. Ty

zahrnovaly denní dojezd s nulovými emisemi překračující 100 km, schopnost rychle vozidlo nabít, žádnou ztrátu užitečného zatížení podle objemu a dostupnost elektronického PTO.

NEMOCNICE

Společnost Unipart Logistics provozuje osm vozidel s nástavbou s regulovanou teplotou na trasách do nemocnic NHS s rozvozem na více míst po severozápadě Anglie, které pokrývají v průměru 195 km na vozidlo denně a dodávají pojízdné klece se zásobami do nemocnic. „Hlavní výhodou je snížení uhlíkové produkce ve srovnání s naftou,“ říká Paul Ellis, vedoucí dopravy dodavatelského řetězce NHS Supply Chain společnosti Unipart Logistics, „provozní náklady na palivo jsou nižší než u nafty, jinak je funkce stejná jako u všech našich dieselových vozidel.“

OSVĚTLENÍ

Radnice města Blackpool provozuje jedno z vozidel účastnicích se projektu BETT a zabývá se velmi odlišným druhem práce, než který vykonávají vozidla NHS Unipart Logistics. Proslulé osvětlení Blackpool Illuminations bylo poprvé zapnuto v roce 1879 a od té doby je klíčovou součástí podzimních a zimních návštěvnických

atrakcí města. Toto osvětlení nyní pokrývá celkovou vzdálenost 10 km podél promenády ve městě Blackpool. Vozidlo BETT zajišťuje rozvoz a sběr osvětlení, příslušenství a souvisejícího vybavení, přičemž zastavuje na více místech. Většina tras vede podél promenády v Blackpoolu, s příležitostnými dodávkami a vyzvedáváním v Lancasteru, Chorley a Leylandu, vše v okruhu 75 km od přímořského města. Díky technologii osvětlení LED spotřebuje nyní osvětlení přibližně 33 % elektrické energie potřebné před 10 lety, což je působivé snížení spotřeby energie. Elektricky poháněné vozidlo, jehož provoz stojí méně a které generuje nulové emise výfukových plynů, za osvětlením v oblasti úspory energie nijak nezaostává.

PROBLÉM

Největší obavou všech operátorů před zahájením zkoušky byla schopnost vozidel pokrýt dojezd potřebný pro každodenní provoz. Zeptali jsme se Paula, jak to funguje s vozidly NHS BETT v praxi: „Výkon je dobrý, kapacita vozidla a provozní funkce stejně dobré jako u nafty. Dojezd ještě není tak dobrý, jak se očekávalo, s maximálním dojezdem 150 mil (242 km) na plně nabití, což je dosud nejlepší výsledek.“ Pro vozidla NHS Supply Chain, která během zkoušky pokrývají některé z větších denních vzdáleností, byly

na pracovištích, kde vozidla operují, nainstalovány rychlonabíjecí jednotky. S nabíječkami schopnými dodávat až 187 kW lze vozidla znovu nabít za méně než dvě hodiny.

INFRASTRUKTURA

Richard Williams je manažer osvětlení na radnici města Blackpool a má podobné zkušenosti: „Zážitek z jízdy je skvělý. Nevýhodou je dojezd, doba nabíjení a dostupná infrastruktura pro nabíjení.“ Zatímco výrobci nákladních vozidel se mohou rozhodnout, jakou kapacitu akumulátoru do vozidla zabudovat, nabíjecí infrastruktura ve Velké Británii je v současné době jedním z problémů, kterým čelí všichni provozovatelé elektrických vozidel.

POHODLNÉ, RYCHLÉ A TICHÉ

Společnost CENEX zjistila, že před zahájením zkušebního provozu měli řidiči velká očekávání ohledně svých vozidel, pokud jde o výkon a pohodlí. Richard uvedl, že zpětná vazba od jeho řidičů byla pozitivní: „Vozidlo jezdí dobře a je pohodlné, zrychlení po startu je lepší než u vznětového motoru.“ Zdá se, že Paulovi řidiči jsou stejně nadšení: „Je to skvělý zážitek z jízdy“, říká, „jede rychle a tiše.“

Udržitelná doprava, udržitelné podnikání

SAMOZŘEJMÉ ZAMĚŘENÍ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Společnost DAF bere prostředí ve svých obchodních operacích velmi vážně. Nebylo to bezdůvodně, že v roce 1988 byla tato nizozemská společnost prvním výrobcem nákladních vozidel, který získal certifikát ISO 14001 týkající se ochrany životního prostředí (viz další text).

Autor: Henk de Lange

Společnost DAF se snaží co nejvíce omezit dopad svých aktivit na životní prostředí. To znamená neustálé snižování emisí a hluku a co nejspolehlivější využívání vody a energie. Shrnutí veškeré aspekty zaměření společnosti na životní prostředí by zabralo mnoho stránek, ale rádi bychom zde zmínili alespoň několik hlavních bodů.



Díky instalaci vysoce pokročilého systému lakování se emise uhlovdíků snížily na polovinu

LAKOVNA KABIN

Vezměme si například ultramoderní lakovnu v belgickém Westerlo, která byla otevřena v roce 2017. Díky instalaci vysoce pokročilého a částečně robotizovaného systému lakování se emise uhlovdíků snížily na polovinu. Speciální trysky jsou nyní při použití barvy mnohem efektivnější. K čištění vzduchu produkovaného ve stříkacích boxech před ventilací se používají nejnovější čisticí techniky a zbytkové teplo se používá k ohřevu předúpravy a ponorných lázní.

VODOU ŘEDITELNÉ BARVY

V roce 1997 začala společnost DAF používat barvy na vodní bázi s cílem snížit vypouštění rozpouštědel. K tomu přičítáte zvýšenou efektivitu výrobního procesu a výsledky jsou opravdu mimořádné. V roce 2000 byla úroveň vypouštění rozpouštědel na nákladní vozidlo 20,7 kg, dnes je to 4,1 kg. Snižování o 80 %!

Lakovna kabin ve Westerlo v Belgii byla otevřena v roce 2017

SPOTŘEBA VODY

Společnost DAF musí ve svých výrobních procesech používat velké množství vody pro postřikování, čištění, oplachování a chlazení. Již více než dvacet let používá továrna DAF v Eindhoven vodu z nedalekého kanálu Eindhoven. Voda z kanálu se čistí dvakrát: Nejprve před použitím v továrně a pak předtím, než se čerpá zpět do kanálu. V závodě společnosti DAF na výrobu náprav ve Westerlo je vynaloženo veškeré úsilí, aby byla voda používána chytře. Tři stroje na kalení oceli využívají uzavřený chladicí systém, který výrazně snižuje spotřebu vody.

ENERGIE A EMISE CO₂

Společnost DAF má aktivní program úspory energie a omezení emisí CO₂. Brzdy v testovacích člancích motoru se například používají k výrobě elektřiny. Výsledkem je roční úspora přes 10 milionů kWh. Výměna zářivkového osvětlení v kancelářích a továrnách za efektivní LED svítidla vedla k úspoře 7,5 milionu kWh.

Všechna výrobní zařízení mají interní cíle pro snížení odpadu, který vzniká z obalů a společnost DAF plní svůj závazek používat udržitelné místo jednorázových obalů

ODPAD: NULOVÝ ODPAD NA SKLÁDKU

V roce 2008 se společnost DAF rozhodla zastavit vypouštění odpadu. Veškerý odpad je nyní recyklován pro použití jako suroviny nebo pro výrobu energie. Například ocelový odpad se znovu používá při stavebních projektech. Dokonce i mletá káva je fermentována k výrobě bioplynu a zbytek se používá jako půdní kondicionér, nebo se spálí k výrobě energie. V důsledku těchto iniciativ společnost Lloyd's Register certifikovala DAF jako „společnost s nulovým odpadem na skládky“.

OBALY

Společnost DAF řeší problém použitých obalů opakovaným použitím balicího materiálu, kdykoli je to v továrně možné. Všechna výrobní zařízení mají interní cíle pro snížení odpadu, který z obalů vzniká, a společnost DAF plní svůj závazek používat udržitelné místo jednorázových obalů.

**VÝMĚNA ZÁŘIVKOVÉHO OSVĚTLENÍ V KANCELÁŘÍCH
A TOVÁRNÁCH ZA EFEKTIVNÍ LED SVÍTIDLA VEDLA K ÚSPORĚ
7,5 MILIONU KWH**

**PŘED 25 LETY BYLA SPOLEČNOST
DAF PRVNÍM VÝROBCEM
NÁKLADNÍCH VOZIDEL, KTERÝ
ZÍSKAL CERTIFIKÁT ISO 14001
TÝKAJÍCÍ SE OCHRANY ŽIVOTNÍHO
PROSTŘEDÍ.**

Politika ochrany životního prostředí společnosti DAF zahrnuje všechny procesy, služby a produkty společnosti a je implementována ve všech pobočkách společnosti, včetně výrobních závodů v Nizozemsku a Belgii, servisních dealerů DAF se servisní dílnou v České republice, Maďarsku, Německu a Francii a distribučních centrech PACCAR (distribuční sklady dílů) v Nizozemsku (Eindhoven a Geldrop), Maďarsku (Budapešť) a Španělsku (Madrid). Evropské pobočky společnosti DAF také spadají pod normu ISO 14001.



Distribuční centrum společnosti PACCAR v Eindhoven

PACCAR Parts – slaví 50 let a hledí do budoucnosti

SPOLEHLIVOST: 99,99 %

Při popisu společnosti PACCAR Parts, divize zajišťující díly pro mateřskou společnost DAF Trucks, vyniká jedno číslo: 99. Společnost PACCAR Parts má v Evropě nejen 99 poboček na prodej dílů (neboli TRP), ale její skóre spolehlivosti dodávek je také úhlednou řadou devítek: 99,99 %. Více se přiblížit 100 % je prostě nemožné. To je třešničkou na narozeninovém dortu k padesátinám společnosti PACCAR Parts.

Autor: Peter van der Vegt

Společnost byla založena v roce 1973 a letos je to již padesát let působení společnosti PACCAR Parts na trhu. Milník, který stojí za to oslavit, zejména vzhledem k tomu, že za poslední půlstoletí se divize stala uznávaným dodavatelem více než 180 000 dílů pro nákladní vozidla a přívěsy. Toto číslo se neustále zvyšuje, částečně kvůli současné energetické transformaci ve světě dopravy. Společnost PACCAR Parts dnes nabízí komplexní sortiment ultramoderních nabíječek pro elektricky poháněná vozidla. „Úspěch naší divize spočívá v odhodlání a úsilí našich zaměstnanců a servisních dealerů, kteří poskytují našim zákazníkům každý den vynikající podporu,“ říká Laura Bloch, generální ředitelka společnosti PACCAR Parts a také viceprezidentka společnosti PACCAR.

SPOLEHLIVOST

180 000 dílů. Jen se nad tím chvíli zamysleme, jde totiž o číslo, o kterém se zakladatelům prvního distribučního centra dílů (PDC) nemohlo ani zdát, když v roce 1973 otevřeli dveře první pobočky. Tato pobočka dodnes působí v Rentonu, městě ve státě Washington v USA. Počet center PDC brzy začal růst, nejprve v USA a poté v Evropě, pak se centra rozšířila po celém světě. Dnes má společnost PACCAR Parts osmnáct center PDC na čtyřech různých kontinentech, která pokrývají celkovou plochu 315 000 m²

neboli čtyřicet fotbalových hřišť. Společnost PACCAR má v Evropě čtyři distribuční centra: Eindhoven (NL), Leyland (Lancashire, Velká Británie), Budapešť (Maďarsko) a na předměstí Madridu ve Španělsku. Dodávají servisním dealerům DAF na evropském kontinentu nejvyšší možnou úroveň spolehlivosti: 99,99 %, což je číslo, které zůstává jedinečné pro společnost PACCAR ve světě dílů pro nákladní vozidla. Také zdůrazňuje význam, který společnosti DAF a PACCAR připisují včasným dodávkám, protože každý ve světě přepravy zná náklady na nečinné vozidlo.

2 300 DEALERŮ

Více než padesát let neustále roste počet servisních dealerů přidružených ke společnosti DAF a jejím sesterským společnostem Kenworth a Peterbilt. V roce 1973 to bylo 180, dnes počet celosvětově dosáhl 2 300, z čehož se téměř polovina (1 100) nachází v Evropě. Dobrá zpráva pro zákazníka, protože dostupnost dílů se zvyšuje a dodací lhůty se zkracují.

VŠE V JEDNOM OBCHODĚ

Důležitým krokem v růstu divize bylo zavedení strategie „Vše v jednom obchodě“. V roce 1995 společnost PACCAR Parts uvedla na trh řetězec obchodů pod názvem TRP (Truck & Trailer Parts),

který zásobuje přepravní společnosti univerzálními díly pro nákladní vozidla a přívěsy. S více než 60 000 položkami, díly a dalším vybavením se sortiment produktů nesmírně rozšířil a jen zřídka se stane, že řetězec TRP nemůže zboží poskytnout. Síť TRP se skládá z 271 specializovaných prodejen ve 42 zemích po celém světě, z nichž více než jedna třetina (přesněji 99) se nachází v Evropě.

E-KOMERCE

Byl spuštěn rozsáhlý program elektronického obchodu, který zviditelní služby a produkty divize. Zákazníci mají k programu nepřetržitý přístup a mohou najít potřebné součásti. Společnost PACCAR se také spojila s dalšími významnými dodavateli, aby spustila řadu inovativních programů zaměřených na zvýšení spokojenosti zákazníků. Patří mezi ně služba PACCAR Parts Fleet Service, jejímiž zákazníky je více než 1 100 vozových parků v Evropě (celkem 260 000 nákladních vozidel a 140 000 přívěsů).

NAKLADAČE PACCAR

„Jsme více než připraveni pomoci našim zákazníkům s energetickou transformací,“ říká Holanďan Dick Leek, generální ředitel společnosti PACCAR Parts Europe. „Prostřednictvím našich servisních dealerů DAF neustále rozšiřujeme nabídku služeb a produktů. Společnost PACCAR nabízí nejen kompletní sortiment mobilních a stacionárních nabíječek PACCAR pro všechny typy elektrických vozidel, ale také všechny potřebné komponenty.“



PDC dodávají servisním dealerům DAF na evropském kontinentu s nejvyšší možnou úrovní spolehlivosti: 99,99 %.

PACCAR PARTS V ČÍSLECH

4

Distribuční centra dílů (PDC) v Evropě

18

PDC ve světě

271

specializovaných obchodů ve 42 zemích po celém světě

99

specializovaných obchodů v Evropě

1973

V Rentonu (USA) bylo otevřeno první středisko společnosti PACCAR Parts

2 300

míst po celém světě

99,99

% spolehlivosti dodávek

180 000

položek v sortimentu

315 000

m² celkové plochy všech distribučních center společnosti PACCAR Parts

Společnost PACCAR nabízí nejen kompletní sortiment mobilních a stacionárních nabíječek PACCAR pro všechny typy elektrických vozidel, ale také všechny požadované komponenty.

NOVÁ GENERACE DAF XB



Přejděte na elektrická vozidla DAF

Představujeme novou generaci DAF XB Electric - nákladní vozidlo do města s nulovými emisemi. Čistý, tichý, mimořádně bezpečný a výborně ovladatelný vůz DAF XB je ideální na rušné městské silnice, od distribuce až po svoz odpadu. V dnešních městech šetrných k životnímu prostředí je nový DAF XB jako doma!

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF