

OUTONO/INVERNO 2023

DAF

IN ACTION



**"SUSTENTABILIDADE:
UMA RESPONSABILIDADE
PARTILHADA"**

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

NON-STOP EFFICIENCY



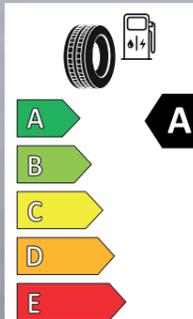
FUELMAX PERFORMANCE

A STRAIGHT LINE TO EFFICIENCY AND SUSTAINABILITY

The motorway specialist tyre that provides the highest fuel economy and lowest emissions. Discover the excellence of FUELMAX PERFORMANCE tyres, all carrying an outstanding A-label rating for fuel efficiency!



GOODYEAR.EU/TRUCK



FOCO NA SUSTENTABILIDADE: uma responsabilidade partilhada

Alguém disse, em tempos, que não herdámos a Terra dos nossos antepassados, tomámo-la de empréstimo às gerações futuras. Todos nós temos de partilhar a responsabilidade de cuidar do nosso bonito planeta para que o possamos deixar em bom estado para os nossos filhos e gerações futuras.

Quando analisamos de perto o setor dos transportes, constatamos que todas as partes, incluindo fabricantes de camiões e empresas de transporte, estão a empreender todos os seus esforços para reduzir as emissões de CO₂ e diminuir o seu efeito no ambiente. O mesmo também se aplica na qualidade do ar nas nossas cidades.

A DAF e a sua empresa-mãe, a PACCAR, estão empenhadas em desenvolver novas soluções com vista a um transporte rodoviário limpo e sustentável. No entanto, não existe uma solução única para todas as aplicações de transporte e este é o motivo pelo qual estamos a explorar diferentes vias: de uma solução de motores totalmente elétricos a híbridos e de hidrogénio em motores de combustão a hidrogénio numa célula de combustível. Os motores de combustão existentes também devem ser tidos em consideração, uma vez que continuarão a ser a opção mais sustentável e eficiente para o transporte de longa distância nos próximos anos, especialmente quando alimentados por HVO ou, num futuro mais distante, por novas gerações de combustível.

Os nossos clientes também procuram soluções mais sustentáveis e adaptadas ao futuro para as suas operações empresariais. Naturalmente, estamos a ajudá-los de todas as formas possíveis, porque partilhamos um objetivo comum. Nesta edição da revista

DAF in Action, pode ler as experiências dos nossos clientes e a sua visão do futuro no que se refere ao transporte rodoviário sustentável.

Não devemos esquecer o papel que os governos têm de desempenhar neste percurso até à sustentabilidade. A UE definiu objetivos extremamente desafiantes para a indústria dos transportes, mas tanto nós como os nossos clientes esperamos algo em troca pelos nossos esforços. É da responsabilidade dos governos garantir que investem e estimulam a infraestrutura necessária para que os primeiros camiões com zero emissões possam chegar à estrada.

Os tempos que vivemos são desafiadores, mas se todos colocarmos as mãos no volante, consigo ver um futuro brilhante para todos nós.

Harald Seidel
Presidente da DAF Trucks N.V.



- 4** "Os políticos têm de agir." Esta é a mensagem de Patrick Dean, chefe de máquinas da DAF no desenvolvimento de veículos
- 9** A Vlot Logistics tornou-se a primeira empresa a adicionar o EcoCombi totalmente elétrico à sua frota
- 14** Nova geração de camiões de distribuição urbana DAF XB
- 21** Teste de camiões elétricos a bateria: explorar o futuro
- 24** Quão sustentável é a DAF?
- 26** PACCAR Parts – A celebrar 50 anos e a olhar para o futuro





Patrick Dean:
"OS POLÍTICOS
TÊM DE AGIR"



Patrick Dean, chefe de máquinas da DAF no desenvolvimento de veículos:

"NÃO TEREMOS UM TRANSPORTE SEM EMISSÕES SEM A INFRAESTRUTURA ADEQUADA"

Os políticos têm de adotar uma posição; chegou a hora de agir. Esta é a mensagem que está a ser enviada aos políticos europeus por Patrick Dean, chefe de máquinas da DAF no desenvolvimento de veículos. É bastante claro, afirma Dean: sem a rede certa de estações de carregamento e abastecimento de hidrogénio, o transporte neutro em carbono simplesmente não é possível.

Por: Henk de Lange

A MENSAGEM É BASTANTE CLARA...

"É e tem de ser. Todos os fabricantes de camiões, incluindo a DAF, estão a trabalhar arduamente para encontrar soluções de transporte limpas e sustentáveis. Quer se trate de camiões

elétricos, camiões a hidrogénio, veículos híbridos ou camiões diesel ultralimpos que utilizam combustíveis sintéticos (limpos), a DAF já possui a tecnologia necessária ou está a testá-la. Também sabemos que as transportadoras e os respetivos clientes querem camiões com zero emissões. No entanto, se não for possível carregar o XD Electric depois de este sair da fábrica porque não existem estações de carregamento suficientes, o que sucede? Este é o momento de os políticos começarem a garantir que existem infraestruturas para camiões com zero emissões. E tem de ser o mais rapidamente possível."

O QUE É QUE OS POLÍTICOS TÊM DE FAZER?

"A Europa definiu objetivos desafiantes e exigentes para a indústria de camiões. Todos os camiões que saírem das nossas linhas de montagem em 2025 têm de emitir menos 15% de CO₂ do que os veículos fabricados em 2019. Além disso, de acordo com as informações mais recentes, este valor terá de aumentar para 45% até



A DAF já tem uma série completa de camiões elétricos

2030. Alcançar estes objetivos recorrendo apenas à otimização de tecnologias existentes é simplesmente impossível. Temos de explorar novas vias se pretendemos ter um número significativo de camiões livres de emissões na estrada, além dos eficientes camiões a diesel que estamos presentemente a construir. Cada vez mais cidades europeias estão agora a recusar permitir que camiões com um motor a diesel entrem nos seus centros de cidade. Desta forma, os nossos clientes têm de mudar para a utilização de camiões elétricos ou alimentados a hidrogénio. Porém, se não lhes for possível recarregar ou reabastecer ao longo do caminho, em breve, as prateleiras nas lojas irão ficar vazias. Cabe assim aos políticos, pois são estes que exigem camiões sem emissões nas cidades em primeiro lugar, garantir que esses camiões conseguem realmente circular. Têm de permitir e incentivar o investimento na infraestrutura necessária."

QUAL A POSIÇÃO DA DAF?

"Estamos na vanguarda do desenvolvimento de camiões com zero emissões. Com os nossos XB, XD e XF, já dispomos de uma série completa de camiões elétricos com uma autonomia até 500 quilómetros e também concluímos testes de campo muito bem-sucedidos com veículos híbridos. O desenvolvimento do motor de combustão de hidrogénio com zero emissões é muito promissor e, nos EUA, a nossa empresa-mãe, a PACCAR, realizou um teste de longo prazo bem-sucedido, juntamente com a Shell e a Toyota, em camiões alimentados por células de combustível. Este teste resultou numa parceria ainda mais intensiva com o objetivo de desenvolver versões sem emissões do Kenworth T680 e do Peterbilt 579, equipadas com a tecnologia de células de combustível da Toyota, e de as lançar no mercado. Estamos, evidentemente, a acompanhar muito de perto estes desenvolvimentos."



Irão ser desenvolvidas e lançadas no mercado versões sem emissões do Kenworth T680 e do Peterbilt 579, equipadas com a tecnologia de células de combustível da Toyota.

UM MOTOR DE COMBUSTÃO A HIDROGÉNIO? E CÉLULAS DE COMBUSTÍVEL?

"Existem duas opções para a utilização de hidrogénio num camião: através de células de combustível ou hidrogénio num motor de combustão. Por outras palavras: é possível injetar hidrogénio num motor, mas também fazer com que reaja com oxigénio em células de combustível. A reação química produz eletricidade que pode ser utilizada para alimentar o motor elétrico num veículo. No caso de cada sistema de transmissão, o resultado é o mesmo, ou seja, tudo o que sai do escape é vapor de água. Uma das grandes vantagens do hidrogénio é que o reabastecimento é muito rápido. Em poucos minutos, pode conduzir durante mais quinhentos quilómetros."

A SOLUÇÃO IDEAL!

"Sim, mas não é tão fácil como parece. Isto, porque o hidrogénio necessita de eletricidade para o produzir. A célula de combustível é tecnicamente bastante complexa e dispendiosa, além de ocupar muito espaço no chassis. Todavia, o motor de combustão a hidrogénio é uma alternativa muito promissora e sustentável, proporcionando uma compreensão mais fácil do ponto de vista técnico, uma menor sensibilidade à qualidade do hidrogénio, uma dimensão semelhante à de um motor a diesel e baseando-se na tecnologia existente de que dispomos aqui na Europa."

E QUANTO AOS CAMIÕES ELÉTRICOS?

"Atualmente, conseguimos percorrer cerca de 500 quilómetros com um camião elétrico, mas esta distância não é suficiente para o transporte internacional. O carregamento de um veículo elétrico é também mais demorado e não existem estações de carregamento suficientes. No entanto, neste momento, os camiões elétricos são a solução mais lógica para o transporte regional e urbano com zero emissões. Outra opção consiste na utilização de híbridos diesel-elétricos e, eventualmente, com a possibilidade de mudar automaticamente os veículos de hidrogénio para energia elétrica na cidade."

TODOS OS CAMINHOS LEVAM A ROMA?

"Sim! Não irá existir uma solução única para todas as aplicações de transporte, mas a DAF vai continuar a explorar vários caminhos diferentes. Necessitamos do apoio dos governos para implementar uma infraestrutura de estações de carregamento e abastecimento gerida por terceiros. Estes são tempos desafiantes, mas sairemos vencedores se trabalharmos em conjunto e arduamente."

Em 2021, a DAF recebeu o "Truck Innovation Award 2022" pelo seu XF alimentado por um motor de combustão a hidrogénio. O prémio mostra que o motor de combustão ainda tem um futuro muito promissor.



DAF CONTA COM FÁBRICA DE MONTAGEM DE CAMIÕES ELÉTRICOS DE ÚLTIMA GERAÇÃO

A DAF continua na vanguarda do desenvolvimento de camiões sustentáveis. Com os seus XB, XD e XF Electric, o fabricante neerlandês de camiões já dispõe de uma série completa de veículos com zero emissões que oferece uma autonomia de até 500 quilómetros. A maioria destes camiões irá sair em breve da linha de montagem da novíssima fábrica de camiões elétricos a bateria da empresa.

Por: Henk de Lange

A nova fábrica de montagem de camiões elétricos DAF encontra-se nas maiores instalações de produção da DAF na cidade de Eindhoven (NL) e abrange uma área de 5000 m². A fábrica tem duas linhas de submontagem: uma para a preparação de baterias e outra para a construção do módulo da transmissão elétrica. Este módulo é composto por uma bateria dianteira, uma caixa de relés para ligar os sistemas de alta tensão e os sistemas elétricos auxiliares. Estes componentes principais são montados no chassis na linha de montagem principal, que mede cerca de 150 metros de comprimento, juntamente com o motor elétrico e a caixa de velocidades integrada.

NOVA GERAÇÃO DE CAMIÕES ELÉTRICOS A BATERIA

A DAF abriu a sua fábrica de montagem de camiões elétricos para a produção da sua última geração de camiões elétricos a bateria. Os DAF XD e XF Electric estão disponíveis numa variedade de configurações dos eixos. São alimentados pelos motores elétricos PACCAR e equipados com 2 a 5 baterias (210 a 525 kWh), permitindo uma autonomia de até 500 quilómetros. Graças ao seu design modular, os camiões podem ser adaptados às necessidades do cliente. Com um planeamento cuidadoso das rotas e do carregamento da bateria, é possível percorrer 1000 quilómetros com zero emissões por dia. As baterias podem



O DAF XD e XF Electric estão disponíveis numa variedade de configurações dos eixos. São alimentados pelos motores elétricos PACCAR e equipados com 2 a 5 baterias (210 a 525 kWh), permitindo uma autonomia de até 500 quilómetros.



A nova fábrica de montagem de camiões elétricos da DAF foi oficialmente inaugurada pela Ministra da Economia e do Clima neerlandesa, Micky Adriaansens.

ser carregadas até 80% em apenas 45 minutos ao utilizar o carregamento rápido (até 350 kW).

A DAF espera que a produção chegue aos milhares anualmente no futuro próximo, o que está em linha com a crescente procura de camiões totalmente elétricos.

MINISTRA: "A DAF LIDERA O CAMINHO"

A nova fábrica de montagem de camiões elétricos da DAF foi oficialmente inaugurada pela Ministra da Economia e do Clima neerlandesa, Micky Adriaansens. "A DAF é um interveniente líder na produção de camiões há muitos anos", afirmou. "Além disso, a DAF está agora também a liderar o caminho em termos de inovações no transporte elétrico. A transição para uma produção e produtos mais limpos é muito importante. Não só para o ambiente, mas também para assegurar que os Países Baixos mantêm a sua

competitividade. Esta nova fábrica para camiões elétricos a bateria é um exemplo brilhante desta ambição."

PASSO IMPORTANTE

"A abertura da fábrica de montagem de camiões elétricos DAF representa um novo e importante passo na estrada para um futuro mais limpo", de acordo com Harald Seidel, presidente da DAF Trucks. "Nos esforços que empreendemos para apoiar os nossos clientes na transição para o transporte rodoviário com zero emissões, vamos muito mais longe do que apenas fornecer camiões totalmente elétricos de primeira classe. O nosso portefólio completo inclui uma vasta gama de estações de carregamento, aconselhamento personalizado sobre o planeamento de rotas e o carregamentos da bateria, e programas de formação que ajudam os condutores a tirar o máximo partido do seu veículo elétrico."





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



O primeiro EcoCombi elétrico faz-se à estrada nos Países Baixos

A Vlot Logistics tornou-se na primeira empresa a adicionar um EcoCombi totalmente elétrico à sua frota nos Países Baixos. A combinação de rígido CF Electric da DAF com plataforma e reboque está equipada com um braço de gancho HIAB elétrico em combinação com um guincho de 23 toneladas/metro.

Por: Henk de Lange

A Vlot Logistics tem como objetivo liderar o caminho no que diz respeito à inovação e à utilização de camiões com zero emissões. Atualmente, a empresa tem 10 camiões elétricos na sua frota, incluindo o novo DAF CF Electric EcoCombi, que tem um comprimento total de 25,25 metros. "Utilizamos esta combinação para o transporte de contentores", afirma Rokus Vlot, diretor-geral e proprietário da Vlot Logistics. "Com o EcoCombi podemos transportar três contentores de 20 pés em simultâneo, o que ajuda a limitar o número de viagens. Uma situação vantajosa para o clima e para o congestionamento de trânsito."

PARTE DO NOSSO ADN

"O transporte elétrico está totalmente integrado nas nossas operações", continua Rokus Vlot. "Os condutores habituaram-se a conduzir os veículos e ajustámos os nossos horários para tirar o máximo partido da autonomia de 200 a 250 quilómetros e para saber exatamente quando as baterias dos camiões foram carregadas."

A Vlot Logistics tem a sua própria estação de carregamento de CC de 300 kW de alta potência em Roterdão, que pode carregar a bateria do DAF CF Electric até 80%. A maior parte da energia provém de painéis solares nos telhados das instalações da empresa. Rokus Vlot: "É o círculo perfeito!"

**"COM O ECOCOMBI,
PODEMOS
TRANSPORTAR TRÊS
CONTENTORES DE
20 PÉS EM SIMULTÂNEO!"**



"UTILIZAMOS DIESEL HÁ 75 ANOS, MAS SABEMOS QUE TEMOS DE MUDAR PARA OUTRA ALTERNATIVA"



Foi instalado um carregador de CC nas instalações da empresa em Giessen, antecipando o primeiro veículo de teste elétrico DAF

ALTERNATIVA

O sorriso é rapidamente substituído por um semblante mais sério quando explica como o mundo dos transportes necessita de compreender que o transporte rodoviário precisa de uma alternativa aos combustíveis fósseis. "Basta considerar os novos regulamentos, como a lei relativa à taxa de utilização das estradas por veículos pesados, que entrará em vigor em 2026. A Europa já está a implementar medidas abrangentes, aumentando os encargos sobre o gasóleo com vista ao financiamento da transição energética, enquanto aqui, nos Países Baixos, estamos a ir ainda mais longe. Quando me apercebi das implicações, soube que se não começarmos a fazer testes agora, vamos ficar para trás. Utilizamos diesel há 75 anos, mas sabemos que temos de mudar para outra alternativa. Vamos começar pelos elétricos a bateria, mas ainda não sei o que vai acontecer depois. Não estou a dizer que a tecnologia de hidrogénio não vai funcionar, mas certamente não vai acontecer a curto prazo."

EMISSÕES DE CO₂

É por isso que a Van Wijk encomendou dez novos camiões elétricos à DAF. Já instalaram um carregador de CC nas instalações da empresa em Giessen e Ewout mergulhou no mundo dos quilowatts, estações de carregamento e energia verde. "Inicialmente, nem sabia a diferença entre um quilowatt (kW) e um quilowatt-hora (kWh). Porém, não demorei muito a perceber que, se pretendesse ter camiões elétricos no futuro, teria de fazer algo sobre a nossa ligação à rede elétrica. Muitas outras empresas também descobriram o mesmo. Na nossa estratégia, elaborámos os nossos planos para reduzir as nossas emissões de CO₂ até um quarto em 2025, em comparação com 2020. Já adotámos várias medidas e a empresa tem uma história de investimento em novos equipamentos, mesmo em pequenas coisas como iluminação LED. Tornámos o nosso edifício mais sustentável, mas temos de enfrentar o facto de os nossos camiões serem a maior fonte de emissões de CO₂."

QUILOWATT-HORA

Van Wijk sabia que teria de mergulhar mais profundamente no mundo dos camiões elétricos. "Existiam muitas histórias sobre veículos elétricos: existem demasiados obstáculos, são necessários subsídios governamentais, o cliente tem de suportar o custo, etc. Todavia, quero saber como tudo funciona antes de contactar o cliente ou o governo. A minha primeira pergunta foi: "Vou precisar de uma ligação à rede diferente? E se for o caso, qual será o custo? De qualquer forma, a nossa ligação atual não fornece quilowatts suficientes, isso é certo. Existe também um excedente de eletricidade na rede, que nem sequer posso voltar a vender."

Ewout van Wijk vê o futuro nos camiões elétricos:

"NOS PRÓXIMOS ANOS, TENHO MAIS PROBABILIDADES DE ME TORNAR O DIRETOR EXECUTIVO DE ENERGIA"

O grupo neerlandês E. van Wijk encomendou não menos do que dez DAF XD Electric. Para o CEO, Ewout van Wijk, é absolutamente claro que os veículos elétricos a bateria são o futuro. Encontrámo-nos com este empreendedor dinâmico para uma conversa sobre transportes sustentáveis. "Adoraria ter esses dez camiões elétricos na estrada amanhã."

Por: Guus Peters
Fotografias: Marieke van Grinsven

E stávamos a 31 de dezembro, algures na década de 70. O pai de Ewout, Ad van Wijk, conduzia um DAF 2800 e parou no topo do Passo do Brennero na fronteira entre a Áustria e a Itália. Foi nesse momento que lhe "caiu a ficha", recorda Ewout. "O meu pai estava a fazer a viagem com outro condutor. Era véspera de ano novo e não podiam atravessar a fronteira, pelo que decidiram celebrar a passagem de ano no Passo do Brennero. Estava um frio de rachar e no dia seguinte, dia de ano novo, tinham de ligar novamente os camiões, com todos os barulhos e fumos habituais que saíam do escape para o ar limpo

da montanha. "Foi naquele momento, no Passo do Brennero, que percebi que não podíamos continuar assim", disse o meu pai. Contou-me esta história há vários anos, aquando da mudança do Euro 4 para o Euro 5."

MAR NEGRO

A mensagem é clara. A sustentabilidade e a proteção do ambiente são as principais prioridades no grupo E. van Wijk, uma empresa de transporte com sede na cidade neerlandesa de Giessen. Uma

empresa familiar, com 350 camiões na sua frota e especializada no transporte internacional de oeste para leste. "A maior parte do nosso negócio localiza-se na região entre o Mar do Norte e o Mar Negro, mas também cobrimos o norte de Itália", afirma Ewout van Wijk. "Geramos metade do nosso volume de negócios com os nossos próprios camiões, enquanto a outra metade é "encaminhada", tal como é denominado na indústria, o que alarga as nossas operações para incluir toda a Europa e até mesmo o Cazaquistão e outros países da região." A empresa tem utilizado a DAF há mais de sessenta anos, explica Ewout. "Começámos com camiões usados, logo após a Segunda Guerra Mundial. A primeira vez que comprámos um DAF novo foi em 1963."

CONHECIMENTO

Ewout van Wijk faz parte da terceira geração de van Wijks a gerir o negócio familiar, que celebra este ano o seu 75.º aniversário. O seu avô, Ewout (o "E" no nome da empresa) fundou a empresa em 1948, antes de passar a direção da empresa ao seu pai, Ad, que por sua vez a entregou a Ewout (37) há quatro anos. A empresa emprega atualmente oitocentas pessoas em duas localizações nos Países Baixos, duas na Roménia e uma na Polónia e na Ucrânia. Ewout assumiu o papel de CEO num momento muito interessante. O novo chefe assumiu o desafio, um no qual pretende aplicar o seu profundo conhecimento em alternativas elétricas. "Posso ser o Presidente da Comissão Executiva da Van Wijk, mas, nos próximos anos, é mais provável que me torne o diretor executivo de energia", afirma com um sorriso.

"DESCOBRIR O QUE É POSSÍVEL, MAS TAMBÉM COMO LIDAR COM O QUE É "IMPOSSÍVEL"

→ EWOUT VAN WIJK VÊ O FUTURO NOS CAMIÕES ELÉTRICOS

No final, decidi candidatar-me à ligação mais potente disponível, 6 MVA, e estamos atualmente na lista de espera. Entretanto, vamos ter nós próprios de apresentar soluções. Cobrimos o telhado com painéis solares e comprámos uma bateria de 4300 kWh, pelo que, com a bateria, os painéis solares e a nossa ligação atual à rede, deveremos ter capacidade para alimentar dez camiões elétricos durante os próximos dois ou três anos."

OPERADOR DE REDE

Van Wijk descobriu também que é útil falar com o respetivo operador de rede. "Aconselharia todos a fazer o mesmo. Descobrir o que é possível, mas também como lidar com o que é "impossível"?", diz Van Wijk, que acredita que é menos complicado do que se poderia pensar, se se estiver preparado para investigar um pouco. "Digo muitas vezes às pessoas: imagine que está num

posto de abastecimento e, de repente, começa a chover diesel. O que faria? Provavelmente iria tentar encontrar o maior número de baldes que conseguiria transportar. Não estamos à espera que comece a chover diesel, claro, mas e todo o sol que existe? Captamos a energia solar aqui e utilizamos a mesma para alimentar os nossos camiões. O governo até nos paga para o fazer, porque acredita que estamos no caminho certo."

ATENÇÃO DEDICADA À ENERGIA

Estar atento à energia vai ser muito importante para as empresas de transporte, afirma Ewout van Wijk. "Todas as transportadoras sabem qual o preço do diesel todos os dias. Porém, se lhes perguntarem qual é, atualmente, o preço do quilowatt-hora, não fazem ideia. O que não é muito prático, porque muda a cada hora. Ontem, a rede estava até a pagar-lhe a si as suas horas de

quilowatt! O sistema permite-me, na verdade, negociar eletricidade, tal como no setor de horticultura. Recentemente, um operador de rede ligou-me e perguntou: "Qual é o tamanho da sua bateria?", respondi, "4300 quilowatt-hora". Mostrou interesse de imediato. Assim, é possível constatar que os operadores de rede também estão a ter de mudar. Se é uma transportadora e está prestes a adquirir uma grande frota de camiões elétricos, não é possível contornar o facto de que vai ter de estar extremamente atento à energia nos próximos anos."

"VAIVÉM"

A colocação em funcionamento de dez DAF elétricos é, sem dúvida, um projeto significativo e voltado para o futuro, de acordo com Van Wijk. "Vamos ter em consideração fatores como onde podem ser utilizados e como irão funcionar na prática. Encaro-o como um caso

de negócio que podemos construir em torno desses dez camiões elétricos. É óbvio que gostaria de poder ter os camiões na estrada amanhã em vez de mais tarde. Também é importante considerar a vertente económica na aquisição de um camião elétrico. O que muitas outras empresas não sabem é que o governo vai empregar uma política de "vaivém" nos próximos anos. Isto significa que vão tributar a indústria mais intensivamente, (incluindo camiões a diesel, mas a minha opinião sobre isto neste momento não é relevante) e utilizar os fundos para investir na transição energética. Isto incluirá subsídios e um sistema de negociação para direitos de emissão de CO₂. Com um planeamento cuidadoso, é possível conseguir um TCO (custo total de propriedade) de um camião elétrico inferior ao de um camião a diesel num período muito curto", afirma Van Wijk. "Atualmente, este é provavelmente o segredo mais bem guardado nos Países Baixos."



O primeiro novo DAF entrou em serviço na E. van Wijk em 1963. Este 3600 é um pouco mais jovem, mas é um símbolo da longa relação da empresa com a DAF



"CAPTAMOS A ENERGIA SOLAR AQUI E UTILIZAMOS A MESMA PARA ALIMENTAR OS NOSSOS CAMIÕES. O GOVERNO ATÉ NOS PAGA PARA O FAZER"



Nova geração de camiões de distribuição urbana DAF XB

RETRATO DE FAMÍLIA

Foram necessários menos de dois anos para que a DAF renovasse completamente a sua oferta. Após o XF/XG/XG+ e o XD, foram lançadas as primeiras informações sobre a nova geração XB, que entrará em produção no final do ano. Com o XB, a DAF está a lançar uma nova série de camiões de distribuição urbana de alta qualidade que também estarão disponíveis com um sistema de transmissão totalmente elétrico.

Por: Peter van der Vegt

Com a nova geração XB, a DAF apresenta uma série de camiões de distribuição que está pronta para um futuro sustentável. Disponível com sistemas de transmissão elétricas e motores a diesel limpos, os novos modelos

XB irão ajudar as empresas de transporte a dar mais um passo em direção às zero emissões. O XB oferece soluções personalizadas na classe de 7,5 a 19 toneladas e espera-se que defina um novo padrão na distribuição urbana e regional. Os veículos estão



Tal como o XF e o XD, o chassis do XB está equipado com um padrão de grelha concebido de forma inteligente, tornando-o extremamente compatível com a superestrutura



Os veículos estão disponíveis em não menos do que três versões totalmente elétricas com 12, 16 e 19 toneladas, respetivamente

Com a nova geração XB, a DAF apresenta uma série de camiões de distribuição prontos para um futuro sustentável

disponíveis em não menos do que três versões totalmente elétricas, 12, 16 e 19 toneladas, respetivamente, que tornarão a distribuição urbana sem emissões uma realidade. Estes camiões elétricos também incluem sistemas de carregamento inteligentes, para utilização em estrada e na base.

CONFORTO, SEGURANÇA, SUSTENTABILIDADE

A DAF surpreendeu o mundo dos camiões no ano passado com a sua nova série XF/XG/XG+, que elevou a fasquia em termos de eficiência, emissões, conforto do condutor (tanto espaço!) e segurança. O XF/XG/XG+ foi imediatamente

eleito "Camião do Ano 2022". Um ano mais tarde, o novo XD garantiu novamente à DAF o prestigiado prémio "Camião do Ano". Agora, com a nova geração XB, uma série que também inclui o camião de construção XBC, o segmento de distribuição pode tirar partido dos veículos que oferecem conforto e segurança, em combinação com tecnologia sustentável.

MUITA POTÊNCIA

A sustentabilidade dos camiões é sublinhada, em particular, pelas versões elétricas do XB, que irá tornar possível distribuições urbanas e regionais com zero emissões. Está disponível uma versão de 12 toneladas extremamente fácil

de utilizar, com rodas de 17,5 polegadas e apenas um passo de montagem, além das versões mais pesadas de 16 e 19 toneladas. As distâncias entre eixos variam entre 4,2 e 6,9 metros, ilustrando a enorme gama de possibilidades de superestruturas. O motor elétrico do XB está disponível com uma capacidade nominal de 120 ou 190 kW e binários de 950 e 1850 Nm, respetivamente. As capacidades de pico dos motores elétricos são ainda mais impressionantes: 2600 e 3500 Nm. As baterias tem uma composição ecológica (não contêm cobalto nem magnésio) e podem ser fornecidas com potências entre 141 e 282 kWh. Isto garante uma autonomia superior a 280 quilómetros, o que provou ser mais do que suficiente para a distribuição urbana.

SOLUÇÕES DE CARREGAMENTO

Uma nova funcionalidade é o sistema de carregamento combinado no DAF XB Electric que permite o carregamento do veículo recorrendo à rede elétrica normal. Isto é ideal para a maioria dos camiões de distribuição, uma vez que normalmente regressam ao final do dia à respetiva base, onde podem ser recarregados durante a noite. Naturalmente, o carregamento rápido também é possível utilizando um carregador de CC de 650 V, 150 kW, e o camião pode ser carregado dos 20 aos 80% em cerca de uma hora. Os tempos de carregamento variam entre 40 e 70 minutos, dependendo das especificações. A DAF possui uma ampla experiência com camiões elétricos e pode ajudar os clientes na transição para este tipo de veículos. Por exemplo, através do aconselhamento em termos de planeamento de rotas, carregamento em rota, na formação do condutor e na escolha das estações de carregamento PACCAR mais eficientes.

A MELHOR ESCOLHA NO GRUPO

Além do sistema de transmissão elétrico, existe também uma vasta gama de modernos motores a diesel PACCAR disponíveis para o XB. Estes foram concebidos para proporcionar binário adicional a baixas rotações, tornando-os muito eficientes em termos de consumo de combustível. Os clientes podem escolher entre um motor de quatro cilindros de 4,5 litros (PACCAR PX-5) e um motor de seis cilindros de 6,7 litros (PACCAR PX-7) com capacidades entre 124 kW/170 cv e 227 kW/310 cv. Ambos os motores são adequados para a utilização de HVO, o que pode reduzir as emissões de CO₂ em até 90%. No que respeita à transmissão, estão disponíveis caixas de velocidades manuais de seis e nove velocidades, bem como transmissões Allison totalmente automáticas para aplicações especiais. No entanto, a melhor escolha no grupo é a transmissão Powerline totalmente automática com oito etapas de velocidade. Permite uma mudança de velocidades suave, que, por sua vez, garante potência de tração, máximo conforto e facilidade de condução. Os condutores também apreciarão o facto de o camião começar a deslocar-se após soltar o pedal do travão. Isto facilita muito as manobras.

ESPAÇO DE TRABALHO

Tal como nas séries XF/XG e XD, ao criar o XB, a DAF prestou particular atenção ao espaço no qual os homens e as mulheres que conduzem o camião fazem o seu trabalho. O XB está disponível com cabinas Day Cab (com extensão opcional) e Sleeper Cab, ambas colocadas numa posição baixa e equipadas com degraus inteligentes para um excelente acesso. As cadeiras confortáveis, o volante recém-criado e um grande visor digital (12 polegadas) tornam a vida e o trabalho no DAF XB ainda mais apelativos. O visor

apresenta facilmente todas as informações relevantes do veículo e as definições podem ser ajustadas para se adaptarem a cada condutor individual.

COMPATÍVEL COM SUPERESTRUTURAS

A eficiência do veículo também é um fator importante e o DAF XB certamente não desilude. A distância entre eixos mais reduzida é de 4,2 metros, enquanto a mais extensa é quase três metros maior: 6,9 metros. Isto permite superestruturas com até nove metros de comprimento. Os pesos líquidos foram mantidos baixos, o que facilita as elevadas capacidades de carga. Tal como o XF e o XD, o chassis do XB está equipado com um padrão de grelha concebido de forma inteligente, tornando-o extremamente compatível com a superestrutura. Uma nova funcionalidade é a disposição predefinida do chassis especificamente concebida para veículos para varrimento de ruas e camiões basculantes. Os sistemas de escape, as baterias e os depósitos de ar estão localizados nas posições ideais, o que permite ao cliente poupar tempo e dinheiro.

CAMIÃO DE CONSTRUÇÃO

A DAF desenvolveu uma série XBC especialmente para o segmento de construção que pode trabalhar tanto em estrada como fora desta, além de uma série completa de veículos de construção XD e XF. Os camiões XBC têm um chassis de 19 toneladas e uma distância ao solo superior a 25 centímetros. Um ângulo de aproximação de 25 graus, uma placa do radiador em aço que protege o compartimento do motor e um para-choques dianteiro extremamente robusto em cinzento lava são provas claras de que este camião está pronto para qualquer ambiente.

VALOR

Estas qualidades aplicam-se a toda a série XB da DAF, que entrará em produção no final do ano e está determinada a provar o seu valor no segmento de distribuição. Com as suas soluções de transporte sustentáveis para as versões elétrica e a combustível, o excelente conforto para o condutor e uma gama incrível de possibilidades de superestrutura, o XB é uma obra-prima da DAF em todos os sentidos da palavra.

MOTORES

DAF XB

MOTORES ELÉTRICOS

| | |
|--------|-------------------------|
| 120 kW | 950 Nm (pico: 2600 Nm) |
| 190 kW | 1850 Nm (pico: 3500 Nm) |

MOTORES DE COMBUSTÃO

PACCAR PX-5 – quatro cilindros de 4,5 litros

| | |
|-----------------|--------------------------|
| 124 kW (170 cv) | 700 Nm a 1100 – 1700 rpm |
| 139 kW (190 cv) | 750 Nm a 1200 – 1700 rpm |
| 153 kW (210 cv) | 800 Nm – 900 a 1700 rpm |

PACCAR PX-7 – seis cilindros de 6,7 litros

| | |
|-----------------|---------------------------|
| 167 kW (230 cv) | 900 Nm a 900 – 1800 rpm |
| 189 kW (260 cv) | 1000 Nm a 1000 – 1700 rpm |
| 212 kW (290 cv) | 1100 Nm a 1100 – 1600 rpm |
| 227 kW (310 cv) | 1200 Nm a 1200 – 1500 rpm |

CADEIRAS CONFORTÁVEIS, UM VOLANTE COM UM NOVO DESIGN E UM GRANDE VISOR DIGITAL (12 POLEGADAS) TORNAM A VIDA A BORDO AINDA MAIS APELATIVA



JOSEF JÄGER:

"ENQUANTO EMPRESA, TEMOS DE NOS CONCENTRAR NO QUE PODEMOS FAZER HOJE."



Camion Transport, uma empresa suíça, entusiasmada com veículos elétricos

"VAMOS MAIS ALÉM DO QUE APENAS OS PRÓPRIOS CAMIÕES"

Com uma dose saudável de senso comum suíço, a Camion Transport trabalha há muitos anos para alcançar uma verdadeira sustentabilidade no setor dos transportes e desde a primavera de 2022 que um DAF CF Electric tem desempenhado um papel importante na estratégia ecológica da empresa. Vão ser adicionados três camiões DAF à frota.

Por: Stephan Manfredi

A Camion Transport tem um número considerável de sucursais na Suíça, mas a sede da empresa está localizada na cidade de Wil, entre Zurique e o Lago Constança. Esta tradicional empresa suíça há muito que inicia tendências no que diz respeito a responsabilidades ambientais e sociais. Em 2010, a Camion lançou o seu programa de sustentabilidade, Eco Balance by Camion Transport, com o objetivo de permitir que a empresa adote medidas eficazes, preparadas para o futuro e responsáveis. O seu programa de sustentabilidade é apoiado por um importante princípio orientador: "atingir um elevado nível de desempenho económico com o menor impacto ecológico possível."

ZERO EMISSÕES

O derradeiro objetivo de toda a operação é conseguir zero emissões até 2050 e as medidas a adotar para atingir esse objetivo são ambiciosas. Por exemplo, incluem os edifícios, a geração de energia (solar) e os empilhadores nas várias localizações. No que diz respeito aos seus veículos, a Camion Transport pretende realizar entregas sem emissões nos centros das cidades até 2025. O mesmo se irá aplicar em áreas urbanas maiores até 2030 e, até 2040, mais de metade dos seus camiões e veículos "último quilómetro" terão também zero emissões.

FUNDADA EM 1925, A CAMION TRANSPORT TEM UMA LONGA TRADIÇÃO NA SUSTENTABILIDADE NÃO É POR ACASO QUE A CAMION TRANSPORT IRÁ ADICIONAR TRÊS DAF ELÉTRICOS À SUA FROTA



O camião elétrico da DAF foi algo inédito na Suíça. "A DAF foi o primeiro fabricante capaz de fornecer um trator na configuração pretendida", afirma Jäger.



O LF Electric transportará mercadorias na região de Bellinzona-Lugano a partir da nova localização em Ticino da Camion Transport.

UM INÉDITO NA SUÍÇA

O camião elétrico da DAF foi algo inédito na Suíça. "A DAF foi o primeiro fabricante capaz de fornecer um trator na configuração pretendida", afirma Jäger, explicando a sua decisão de escolher a DAF. O CF, com uma potência de pico de 240 kW e uma capacidade de bateria de 315 kWh, funciona entre Vufflens-la-Ville, perto de Lausana, abrangendo uma distância de 200 quilómetros por dia. Com uma paragem para recarregamento, esta distância pode mesmo ser aumentada para 300 quilómetros. A experiência adquirida provou ser muito valiosa, confirma Jäger. Os funcionários atribuídos ao veículo não tiveram problemas de adaptação e os condutores rapidamente ficaram impressionados com a experiência de condução extremamente silenciosa e confortável.

CF E XD ELECTRIC

Não é por acaso que a Camion Transport irá adicionar três DAF elétricos à sua frota. Dois destes serão veículos XD Electric. A Camion Transport decidiu não escolher a versão mais potente do XD. No entanto, o camião que escolheu, com uma capacidade de bateria de 420 kWh e uma capacidade do motor de 310 kW, será mais potente e terá uma maior autonomia do que o CF. Os tratores CF e XD serão utilizados na região de Lausana e no leste da Suíça. O terceiro camião é um chassis LF com uma carroçaria rígida pertencente à classe de 18 toneladas. Este LF Electric, com uma capacidade do motor de 259 kW e uma capacidade de bateria de 254 kWh, transportará mercadorias na região de Bellinzona-Lugano a partir da nova localização em Ticino da Camion Transport.

APOIO

A empresa está muito satisfeita com o apoio oferecido pela organização suíça DAF. De acordo com Josef Jäger, o apoio profissional prestado foi extremamente completo, especialmente porque o primeiro CF Electric da Camion Transport foi também o primeiro DAF elétrico a operar na Suíça. Da configuração à homologação e ao arranque, o nível de apoio técnico foi excepcional, afirma Jäger. Este apoio não se limitou apenas aos veículos, uma vez que a DAF também forneceu informações valiosas sobre as necessidades da empresa em termos de infraestrutura de carregamento.

MAPA

Os três novos DAF Electric e outros camiões elétricos estão a ajudar a Camion Transport a traçar um mapa para um futuro sustentável. A Camion Transport está a monitorizar cuidadosamente o desenvolvimento de tecnologias como combustíveis sintéticos, biocombustíveis e hidrogénio, bem como a possibilidade de retromontagem de sistemas de transmissão elétricos em camiões a diesel existentes, uma vez que provavelmente irão ter um impacto na estratégia da empresa no futuro. "Nos meus trinta anos na Camion Transport, o ritmo da mudança nunca foi tão rápido como agora", afirma Josef Jäger. "Isso traz muitos desafios, mas também muitas oportunidades."

FERROVIA

Fundada em 1925, a Camion Transport tem uma longa tradição de sustentabilidade. "O nosso foco reside no que podemos fazer por nós próprios", afirma Josef Jäger, presidente do conselho de administração e diretor-geral da Camion Transport. "Enquanto empresa, temos de nos concentrar no que podemos fazer hoje." Por outras palavras, estar ativo nas áreas onde podemos exercer controlo direto. "Vamos mais além do que apenas os próprios camiões." As ambições da Camion Transport já eram claras em 1984 quando começou a utilizar o transporte ferroviário para deslocar carga entre a sede em Wil e Genebra, numa distância de 340 quilómetros. Essa foi a primeira medida para estabelecer a rede de transporte ferroviário em toda a Suíça, que liga atualmente as quinze filiais diferentes da empresa.

FROTA DE INOVAÇÃO

A frota de mais de seis mil veículos é o coração da empresa. Tal como todas as outras grandes empresas de transporte, a Camion Transport enfrenta a dúvida de saber em que tecnologia de sistema de transmissão deve investir para alcançar zero emissões de uma forma económica no futuro. Tendo isto em mente, Josef Jäger e a sua equipa estabeleceram a sua frota de inovação em 2021. Inclui vinte veículos sem emissões diferentes que podem ser utilizados para testar sistemas de transmissão alternativos para diferentes aplicações. O seu objetivo é ter uma estratégia de compra implementada até 2024, não só para os camiões, mas também para a nova infraestrutura e TIC que será necessária.



Teste de camião elétrico a bateria:

EXPLORAR O FUTURO

Porquê escolher o óleo PSQL 2.1E?

As especificações da nova norma de óleo DAF foram desenvolvidas e testadas em 7 áreas de desempenho, juntamente com a Chevron Lubricants, um dos maiores fabricantes de lubrificantes de qualidade do mundo. O óleo PSQL 2.1E supera as normas ACEA em todas as áreas. A nova norma:

- Reduz os custos operacionais
- Reduz o consumo de combustível
- Oferece proteção avançada contra o desgaste
- Tem desempenho limpo
- É compatível com versões anteriores

Todos os camiões merecem o melhor óleo do motor. Por isso, utilize a nova norma de óleo DAF para obter o desempenho ideal do seu camião.



A transição do motor de combustão interna para o acionamento elétrico acarreta vários desafios para operadores de transporte, condutores e fabricantes. A forma mais segura de resolver esses desafios é obter experiência operacional e os dados resultantes desta. Este foi o objetivo do teste de camiões elétricos a bateria (BETT).

Por: John Kendall

O projeto remonta a junho de 2021, quando a DAF Trucks recebeu financiamento da InnovateUK, a agência nacional de inovação financiada pelo governo do Reino Unido, que apoia a inovação orientada pelo negócio em todos os setores, tecnologias e regiões do Reino Unido. O financiamento destinava-se a cobrir a implantação de 20 camiões elétricos que operam em frotas do setor público no noroeste de Inglaterra. O CENEX, o centro de excelência independente,

sem fins lucrativos, de tecnologias hipocarbónicas e de células de combustível foi subcontratado para fornecer monitorização e relatórios de teste independentes. A organização também forneceu duas ferramentas baseadas na Web.

CONHECIMENTO PRÉVIO

O DAF LF Electric foi o veículo escolhido para participar no teste. A DAF lançou o camião no início de 2021 e foi o primeiro dos principais fabricantes europeus de camiões a chegar ao mercado com um veículo elétrico com mais de seis toneladas de peso bruto do veículo (GVW). A DAF já estava familiarizada com veículos elétricos, tendo já lançado o trator elétrico CF. Ainda antes disso, o LF Hybrid apareceu em 2010, combinando diesel e energia elétrica, enquanto a produção do LF Electric foi sujeita a vários anos de planeamento e testes antes do lançamento da variante de produção.

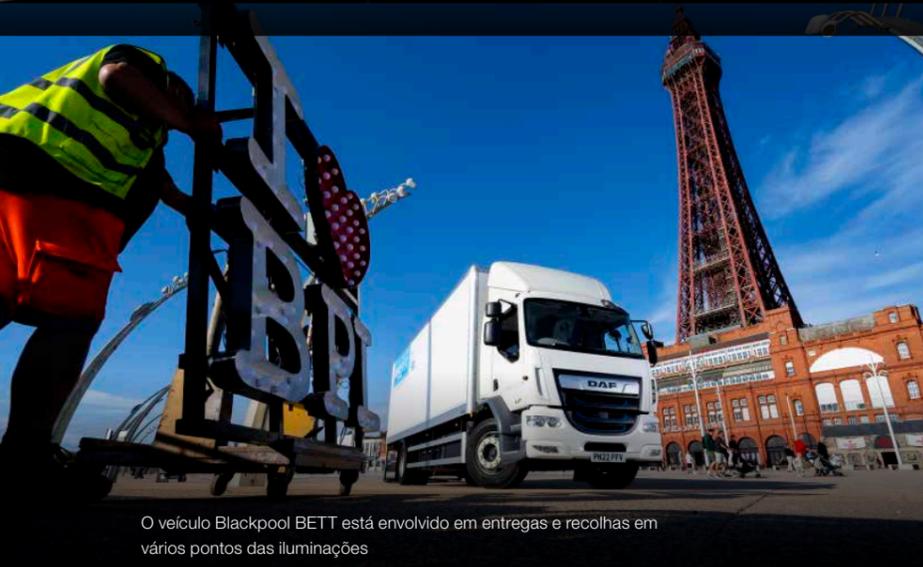
GARANTIA DE SEIS ANOS

Quando o LF Electric foi lançado, incluía um motor que gerava 250 kW de potência nominal com um pico de 370 kW. Estes valores eram combinados com um binário nominal de 1200 Nm



A Unipart Logistics está a operar oito dos veículos com carroçaria controlada por temperatura





O veículo Blackpool BETT está envolvido em entregas e recolhas em vários pontos das iluminações



RICHARD WILLIAMS:

"A EXPERIÊNCIA DO CONDUTOR É EXCELENTE. AS DESVANTAGENS SÃO A AUTONOMIA, O TEMPO DE CARREGAMENTO E A INFRAESTRUTURA DE CARREGAMENTO DISPONÍVEL."



(pico de 3700 Nm), disponível a partir de zero rpm. O LF Electric estava equipado com baterias de última geração que utilizam fosfato de ferro de lítio (LFP). Em termos de sustentabilidade, as baterias LFP não contêm cobalto nem magnésio e a química da bateria garante a máxima segurança térmica. As baterias têm uma garantia de seis anos.

DOZE HORAS

O LF Electric beneficia da capacidade de utilizar o carregamento lento de CA ou o carregamento rápido de CC. Utilizando uma alimentação de CA trifásica de 400 V 22 kW, a bateria pode ser carregada de 20% para 80% em seis horas e meia ou até uma carga completa em 12 horas. Isto funciona bem para operações de regresso à base que necessitam apenas de carregamento durante a noite. Quando for possível carregar a partir de uma alimentação de 150 kW, incluindo alguns carregadores na rede de carregamento pública, as baterias podem ser carregadas rapidamente de 20% para 80% no espaço de uma hora ou até uma carga completa em duas horas. Dependendo das condições e dos ciclos de serviço, a bateria de 282 kWh pode transportar o LF numa distância de até 280 km (175 milhas). Na lista de opções do LF Electric encontra-se uma e-PTO de 400 V, que pode alimentar equipamento auxiliar, como um frigorífico ou uma grua eletro-hidráulica. Todos os veículos que participaram no BETT eram rígidos de 19 toneladas. O LF Electric apresentava várias características essenciais que o

tornaram atrativo para o projeto. Estas incluíam uma autonomia diária com zero emissões superior a 100 milhas, a capacidade de carregar rapidamente os veículos, inexistência de perda de carga útil por volume e a disponibilidade de uma e-PTO.

HOSPITAIS

A Unipart Logistics está a operar oito dos veículos com carroçaria controlada por temperatura, em rotas de múltiplas entregas para hospitais do NHS em redor do noroeste de Inglaterra, cobrindo, em média, cerca de 195 km por veículo por dia e entregando contentores móveis de stock a hospitais. "A principal vantagem é a redução da produção de carbono em comparação com o diesel", afirma Paul Ellis, Diretor do Sector de Transportes, cadeia de fornecimento do NHS na Unipart Logistics. "Os custos de funcionamento do combustível são inferiores ao diesel, de resto a função é igual a todos os nossos veículos a diesel."

ILUMINAÇÕES

O Blackpool Council está a operar um dos veículos BETT e está envolvido num tipo de trabalho muito diferente dos veículos do NHS da Unipart Logistics. As famosas iluminações de Blackpool foram ligadas pela primeira vez em 1879 e, desde então, têm sido uma parte essencial das atrações turísticas de outono e inverno da cidade. As iluminações cobrem agora uma distância total de

10 km ao longo do passeio de Blackpool. O veículo Blackpool BETT está envolvido em entregas e recolhas em vários pontos de iluminações, elementos e equipamento associado. A maior parte das deslocações realiza-se ao longo do passeio de Blackpool, com entregas e recolhas ocasionais em Lancaster, Chorley e Leyland, tudo num raio de 75 km da cidade turística junto ao mar. Graças à tecnologia de iluminação LED, as iluminações consomem agora cerca de 33% da eletricidade necessária para as iluminar há 10 anos, uma impressionante redução de energia. A utilização de um camião elétrico, que reduz os custos de funcionamento e gera zero emissões de escape, contribui muito para essas reduções de energia.

PREOCUPAÇÃO

A maior preocupação manifestada por todos os operadores antes do início do teste correspondia à capacidade de os veículos cobrirem a autonomia necessária para as operações diárias. Perguntámos a Paul qual o resultado prático nos veículos BETT do NHS: "O desempenho é bom e a capacidade do veículo e as funções operacionais são tão boas como o diesel. A autonomia ainda não é tão boa quanto o esperado, tendo um máximo de 150 milhas (242 km) com uma carga completa, o melhor até agora." Com os veículos da cadeia de fornecimento do NHS a cobrir algumas das distâncias diárias mais elevadas durante o teste, foram instaladas unidades de carregamento rápido nos locais onde

os veículos operam. Com carregadores capazes de fornecer até 187 kW, os veículos podem ser recarregados em menos de duas horas.

INFRAESTRUTURA

Richard Williams é o Gestor de Iluminações no Blackpool Council e teve uma experiência semelhante: "A experiência do condutor é excelente. As desvantagens são a autonomia, o tempo de carregamento e a infraestrutura de carregamento disponível." Embora os fabricantes de camiões possam decidir qual a capacidade da bateria a integrar num veículo, a infraestrutura de carregamento no Reino Unido é atualmente um dos problemas que todos os operadores de veículos elétricos enfrentam.

CONFORTÁVEL, RÁPIDO E SILENCIOSO

O CENEX descobriu que antes do início do teste, os condutores tinham grandes expectativas em relação aos seus veículos no que respeita ao desempenho e ao conforto. Richard relatou que o feedback dos seus condutores foi positivo, "O veículo funciona bem e é confortável, enquanto a aceleração de arranque é melhor do que o diesel". Os condutores de Paul parecem estar igualmente satisfeitos: "É uma excelente experiência de condução", afirma, "Rápido e silencioso".

Transportes sustentáveis, negócios sustentáveis

FOCO EVIDENTE NO AMBIENTE

A DAF leva o ambiente muito a sério nas suas operações comerciais. Não é por acaso que, em 1988, a empresa holandesa foi o primeiro fabricante de camiões a receber um certificado ambiental ISO 14001 (ver texto adicional).

Por: Henk de Lange

A DAF esforça-se por limitar o impacto das suas atividades no ambiente tanto quanto possível. Isto significa uma atenção constante para reduzir ainda mais as emissões e o ruído e utilizar a água e a energia com o máximo cuidado possível. Um resumo completo do foco da empresa no ambiente ocuparia muitas páginas, mas gostaríamos de mencionar alguns destaques aqui.



Graças à instalação de um sistema de pintura altamente avançado, as emissões de hidrocarbonetos foram reduzidas para metade

INSTALAÇÕES DE PINTURA DE CABINAS

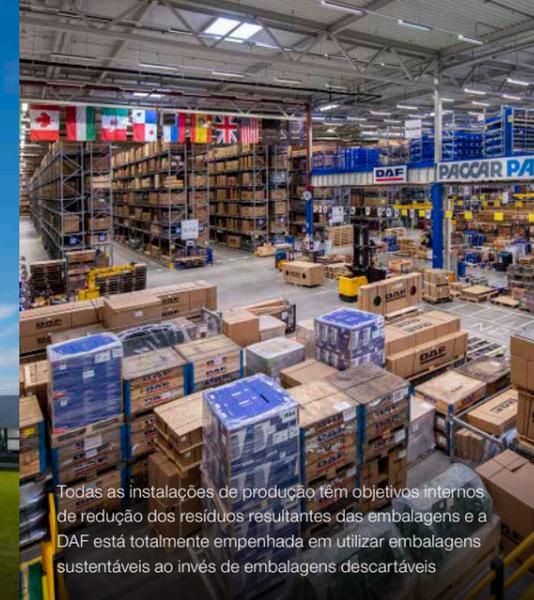
Vejam os, por exemplo, as instalações ultramodernas de pintura de cabinas em Westerlo, na Bélgica, abertas em 2017. Graças à instalação de um sistema de pintura altamente avançado e parcialmente robotizado, as emissões de hidrocarbonetos foram reduzidas para metade. Os bocais especiais são agora muito mais eficientes na sua utilização de tinta. São utilizadas as mais recentes técnicas de limpeza para purificar o ar produzido nas cabinas de pulverização antes de ser ventilado e o calor residual é utilizado para aquecer os banhos de pré-tratamento e imersão.

TINTA À BASE DE ÁGUA

A DAF começou a utilizar tintas à base de água em 1997 com o objetivo de reduzir a descarga de solventes. Além disso, conseguimos uma maior eficiência no processo de produção e os resultados são espetaculares. Em 2000, o nível de descarga de solventes por camião era de 20,7 kg, sendo atualmente de 4,1 kg. Uma redução de 80%!



As instalações de pintura de cabinas em Westerlo, na Bélgica, abriram em 2017



Todas as instalações de produção têm objetivos internos de redução dos resíduos resultantes das embalagens e a DAF está totalmente empenhada em utilizar embalagens sustentáveis ao invés de embalagens descartáveis

CONSUMO DE ÁGUA

A DAF precisa de utilizar muita água nos seus processos de produção para pulverizar, limpar, enxaguar e refrigerar. Há mais de vinte anos que a fábrica da DAF em Eindhoven utiliza água do Canal de Eindhoven nas proximidades. A água do canal é purificada duas vezes: primeiro, antes de ser utilizada na fábrica e depois, antes de ser bombeada de volta para o canal. Na fábrica de eixos da DAF em Westerlo, são envidados todos os esforços para utilizar água de forma sensata. As três máquinas para endurecimento do aço utilizam um sistema de refrigeração fechado que reduz significativamente o consumo de água.

ENERGIA E EMISSÕES DE CO₂

A DAF tem um programa ativo para poupar energia e limitar as emissões de CO₂. Os travões nas células de teste do motor, por exemplo, são utilizados para gerar eletricidade. O resultado é uma poupança anual de mais de 10 milhões de kWh. A substituição da iluminação fluorescente nos escritórios e fábricas por luminárias LED eficientes resultou numa poupança de 7,5 milhões de kWh.

RESÍDUOS: ZERO RESÍDUOS EM ATERROS

Em 2008, a DAF tomou a decisão de não despejar resíduos. Todos os resíduos são agora reciclados para utilização como matérias-primas ou para a geração de energia. Por exemplo, os resíduos de granalha metálica são reutilizados em projetos de construção de estradas. Até os grãos de café são fermentados para produzir biogás e o resíduos são utilizados como condicionador do solo ou incinerados para gerar energia. Como resultado destas iniciativas, a Lloyd's Register certificou a DAF como uma empresa "zero resíduos em aterros sanitários".

EMBALAGENS

A DAF resolve o problema das embalagens usadas reutilizando os materiais onde possível na fábrica. Todas as instalações de produção têm objetivos internos de redução dos resíduos resultantes das embalagens e a DAF está totalmente empenhada em utilizar embalagens sustentáveis ao invés de embalagens descartáveis.

A SUBSTITUIÇÃO DA ILUMINAÇÃO FLUORESCENTE NOS ESCRITÓRIOS E NAS FÁBRICAS POR LUMINÁRIAS LED EFICIENTES RESULTOU NUMA POUPANÇA DE 7,5 MILHÕES DE KWH

HÁ 25 ANOS, A DAF FOI O PRIMEIRO FABRICANTE DE CAMIÕES A RECEBER O CERTIFICADO AMBIENTAL ISO 14001.

A política ambiental da DAF abrange todos os processos, serviços e produtos da empresa, e está implementada em todas as localizações da empresa, incluindo nas localizações de produção nos Países Baixos e na Bélgica, em concessionários DAF com uma oficina de assistência na República Checa, Hungria, Alemanha e França e nos centros de distribuição PACCAR (armazéns de distribuição de peças) nos Países Baixos (Eindhoven e Geldrop), Hungria (Budapeste) e Espanha (Madrid). Os pontos de venda europeus da DAF também estão abrangidos pela norma ISO 14001.



O Centro de distribuição PACCAR em Eindhoven

PACCAR Parts – A celebrar 50 anos e a olhar para o futuro

FIABILIDADE: 99,99%

Ao descrever a PACCAR Parts, a divisão de componentes da empresa-mãe da DAF Trucks, destaca-se um número: 99. A PACCAR Parts não só dispõe de 99 localizações especializadas para a venda de peças (lojas TRP) na Europa, como também a sua classificação de fiabilidade de entrega é uma linha perfeita de noves: 99,99%. Mais perto de 100% simplesmente não é possível. É a cereja no topo do bolo do 50.º aniversário da PACCAR Parts.

Por: Peter van der Vegt

Estabelecida em 1973, este ano marca o quinquagésimo ano de atividade da PACCAR Parts. Um marco que vale a pena celebrar, especialmente, tendo em conta o facto de, ao longo dos últimos 50 anos, o crescimento da divisão a ter tornado um fornecedor conceituado de mais de 180 000 peças para camiões e reboques. Esse número está a aumentar constantemente, em parte devido à atual transição energética no mundo dos transportes. Atualmente, a PACCAR Parts disponibiliza uma gama abrangente de carregadores ultramoderno para veículos elétricos. "O sucesso da nossa divisão resume-se ao compromisso e aos esforços dos nossos funcionários e concessionários, que fornecem aos nossos clientes um apoio magnífico todos os dias", afirma Laura Bloch, diretora-geral da PACCAR Parts e também vice-presidente da PACCAR.

FIABILIDADE

180 000 peças. Pense neste número apenas durante um minuto, um número que os fundadores do primeiro centro de distribuição de peças (PDC) nunca poderiam ter sonhado mesmo quando abriram as portas da primeira sucursal em 1973. Essa sucursal ainda opera até hoje em Renton, uma cidade no estado de Washington nos EUA. O número de PDC começou a crescer desde cedo, primeiro nos EUA e depois na Europa, alargando-se a todo o globo. Atualmente, a PACCAR Parts tem dezoito PDC em quatro continentes diferentes, abrangendo uma área total de 315 000 m² ou quarenta campos de

futebol. A PACCAR tem quatro centros de distribuição na Europa: Eindhoven (NL), Leyland (Lancashire, Reino Unido), Budapeste (Hungria) e nos arredores de Madrid, em Espanha. Fornecem aos concessionários DAF no continente europeu o mais elevado nível de fiabilidade possível: 99,99%, um valor que permanece exclusivo da PACCAR no mundo das peças para camiões. Destaca também a importância que a DAF e a PACCAR atribuem à entrega atempada, uma vez que todos os intervenientes no mundo dos transportes conhecem o custo de um camião inativo.

2300 CONCESSIONÁRIOS

Ao longo de cinquenta anos, o número de localizações de concessionários associados à DAF e às suas empresas cofiliais Kenworth e Peterbilt cresceu de forma constante. Em 1973, esse número era de 180, hoje atingiu 2300 no mundo inteiro, estando quase metade destes (1100) na Europa. Boas notícias para o cliente, uma vez que a disponibilidade de peças se tornou maior e os tempos de entrega mais curtos.

LOJA ÚNICA

Um passo importante no crescimento da divisão foi a introdução da estratégia "Loja única". Em 1995, a PACCAR Parts lançou uma cadeia de lojas sob o nome TRP (peças para camiões e reboques) para fornecer às empresas de transporte componentes universais

para camiões e reboques. Com mais de 60 000 itens, peças e outros equipamentos, a gama ou produtos foi alargada enormemente e é muito raro a TRP não conseguir apresentar os produtos. A rede TRP é composta por 271 lojas especializadas em 42 países em todo o mundo, encontrando-se mais de um terço (precisamente 99) na Europa.

COMÉRCIO ELETRÓNICO

Foi lançado um extenso programa de comércio eletrónico para tornar os serviços e produtos da divisão mais visíveis. Os clientes podem aceder ao programa 24 horas por dia, 7 dias por semana, para encontrar os componentes de que necessitam. A PACCAR juntou-se também a outros grandes fornecedores para lançar uma série de programas inovadores destinados a aumentar a satisfação do cliente. Estes incluem o PACCAR Parts Fleet Service, que conta com mais de 1100 frotas na Europa (com um total de 260 000 camiões e 140 000 reboques) entre os seus clientes.

CARREGADORES PACCAR

"Estamos mais do que preparados para ajudar os nossos clientes com a transição energética", afirma o neerlandês, Dick Leek, diretor-geral da PACCAR Parts Europe, em jeito de conclusão. "Através dos nossos concessionários DAF, estamos constantemente a expandir a nossa gama de serviços e produtos. A PACCAR oferece não só uma gama completa de carregadores PACCAR móveis e fixos para todos os tipos de veículos elétricos, mas também para todos os componentes necessários."



Os PDC fornecem aos concessionários DAF no continente europeu o mais elevado nível possível de fiabilidade de entrega: 99,99%.

A PACCAR oferece não só uma gama completa de carregadores PACCAR móveis e fixos para todos os tipos de veículos elétricos, mas também todos os componentes necessários.

PACCAR PARTS EM NÚMEROS



NEW GENERATION DAF XB



Go electric and feel at home in the city!

Introducing the New Generation DAF XB Electric – the truck of choice for the zero-emission city. Clean, quiet, extremely safe, and highly manoeuvrable, the DAF XB is ideal on busy urban roads for everything, from local distribution to refuse collection. In today's eco-friendly cities, the new DAF XB Electric feels right at home!

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF