

### Zabezpiecz się przed kradzieżą oleju napędowego!



Katalog części zamiennych DAF oferuje zestawy zabezpieczeń przed kradzieżą oleju napędowego. Łatwe w użyciu i montażu urządzenia doskonale dopasowuje się do wlewu zbiornika i może być stosowane w różnych pojazdach. Charakteryzuje się doskonałą konstrukcją z aluminium, a testowane było w warunkach do 120 l/min. dla pomp wysokoprzepływowych stosowanych w Europie. Zestaw dostępny jest w 5 wersjach, dzięki czemu istnieje większa możliwość dopasowania wymiarów do różnego rodzaju konfiguracji samochodów ciężarowych. Szczegóły w katalogu na [www.daftrucks.pl/trf](http://www.daftrucks.pl/trf), menu Akcesoria/Urządzenia służące do zabezpieczenia pojazdu.

**UWAGA WAŻNE!!!**

### DAF LF najlepszą ciężarówką dla MŚP

Po raz drugi z rzędu seria DAF LF zdobyła wyróżnienie za najlepszy samochód ciężarowy dla małych i średnich przedsiębiorstw Gazety Finansowej. Pojazdy DAF serii LF, uznane Ciężarówką Roku 2002, to idealne pojazdy dystrybucyjne, o DMC do 21 ton, niezawodne i ekonomiczne. 4 i 6 cylindrowe silniki zapewniają najlepsze osiągi i elastyczność, wyróżniając się przy tym najniższym zużyciem paliwa. Ciężarówki DAF LF odznaczają się ponadto niską masą własną, zapewniającą najlepszą ładowność w klasie i najwyższą produktywność. Niewielkie zewnętrzne rozmiary kabiny zapewniają maksymalną zwrotność i przestrzeń ładunkową. Nowoczesny wygląd zewnętrzny samochodu powoduje, że DAF LF jest wizytówką firmy na drodze.

### Drodzy czytelnicy!



Dzisiejszy rynek transportowy to olbrzymia konkurencja, niskie frachty, mało eksportów, silny złoty i wysoka cena paliw.

Wielu transportowców zadaje sobie pytanie jak radzić sobie w takiej sytuacji i czy w ogóle można mówić obecnie o generowaniu zysków w firmie transportowej? Jak radzić sobie z niepoliczalnością kosztów bieżącej działalności, jeśli zaskakują nas nagłe wydatki związane z pojazdami? Jak podnieść efektywność firmy? Jak wreszcie być na bieżąco ze zmianami w przepisach prawnych? W niniejszym wydaniu postaramy się udzielić odpowiedzi przynajmniej na część z powyższych pytań. Poruszymy sprawy kontraktów serwisowych, zmian w przepisach odnośnie szkolenia kierowców oraz wyjaśnienia nowych dyrektyw unijnych dotyczących

lusterek zewnętrznych w pojazdach ciężarowych (tekst poniżej). Gorąco polecam także lekturę stron Państwa dealera, na których prezentujemy informacje dotyczące aktualnej oferty i lokalnych promocji. Zachęcamy do dzielenia się z nami Państwa uwagami i opiniami na temat artykułów publikowanych w „DAFie w drodze” oraz sugestiami co do problemów, jakie powinniśmy poruszyć w kolejnych wydaniach. Czekamy na kontakt pod adresem: [daftrucks.polska@daftrucks.com](mailto:daftrucks.polska@daftrucks.com) Życzeń przyjemnej i pożytecznej lektury.

Zbigniew Kołodziejek  
Redaktor Naczelny/Marketing Manager

### Nowe przepisy prawa dotyczące lusterek w ciężarówkach

Zgodnie z najnowszą Dyrektywą Unijną nr 2007/38/WE wszystkie ciężarówki zarejestrowane po 1 stycznia 2000 roku będą musiały być wyposażone w lustka boczne eliminujące zjawisko tzw. „martwego pola”. Nowe regulacje Unijne zakładają, że wszystkie pojazdy komercyjne o masie powyżej 3,5 tony zarejestrowane po 1 stycznia 2000 na terenie Unii Europejskiej, powinny zostać wyposażone w szerokokątne lustka rampowe i boczne. Wymiana, która w Polsce będzie dotyczyć kilkuset tysięcy pojazdów, ma nastąpić najpóźniej do 31 marca 2009 roku. Zastosowanie się do nowych wymogów będzie kontrolowane. Bez prawidłowych lusterek pojazd nie przejdzie pomyślnie corocznego przeglądu. W przypadku kontroli przez Policję, ITD lub ich odpowiedników w pozostałych krajach Unijnych może zostać nałożony mandat, bądź zabrany dowód rejestracyjny! Ważną informacją jest fakt, że większość pojazdów marki DAF wyprodukowanych od połowy roku 2006 dostarczana była z lusterkami spełniającymi wymogi Dyrektywy 2003/97/EC. W tych pojazdach nie zachodzi konieczność wymiany lusterek. Dla ułatwienia sprawdzenia, czy Państwa pojazd spełnia wymagania Dyrektywy 2003/97/EC razem z niniejszym wydaniem „DAF w drodze” dostarczamy kompletną informację na temat zasad wymiany lusterek wraz z praktycznym narzędziem do sprawdzenia zgodności zwierciadła w Państwa samochodzie w ciągu zaledwie kilku sekund! Nasi dealerzy dysponują wszelką wiedzą na temat najnowszych regulacji. Ponadto, aby dowiedzieć się więcej na temat nowych przepisów UE i najlepszych rozwiązań co do lusterek, odwiedź stronę: [www.checkyourmirror.com](http://www.checkyourmirror.com) dostępną również po polsku.

### Współpraca DAF-SAF

PACCAR Parts, prowadzący dystrybucję oryginalnych części DAF w Europie, poszerza program części zamiennych TRP o oryginalne części do osi SAF. Na mocy zawartego porozumienia pomiędzy firmami DAF i SAF (producent osi do przyczep i nacze) naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne osi SAF wraz z pełną dostępnością części zamiennych mogą być przeprowadzone w dowolnym autoryzowanym serwisie firmy DAF Trucks na terenie całej Europy. Strategia „one-stop-shop” („wszystko pod jednym dachem”), którą firma PACCAR Parts wprowadziła w 1995 r. pod nazwą TRP, umożliwi nabycie w jednym miejscu wszystkich niezbędnych części zamiennych. Nowy katalog TRP z częściami do wszystkich marek ciężarówek i nacze oraz akcesoriów do ich naprawy należy do najbardziej obszernych w branży samochodów ciężarowych. Program TRP obejmuje ponad 60 000 artykułów, w tym oryginalne części SAF do osi przyczep i nacze.



## Skorzystaj z Akademii Ekonomicznej Jazdy DAF u Twojego dealera!

W II połowie br. rusza program Akademii Ekonomicznej Jazdy organizowany przez autoryzowanych dealerów DAF. Jego zasadniczym celem jest pomoc klientom DAF w redukcji kosztów operacyjnych poprzez stosowanie oszczędnego trybu prowadzenia pojazdu oraz poprawa techniki bezpieczeństwa jazdy.

Z wypowiedzi klientów, u których przeprowadzone zostało szkolenie wynika, że dzięki wprowadzeniu technik oszczędnego prowadzenia pojazdu zużycie paliwa udaje się ograniczyć nawet do 5%, co może wygenerować roczne oszczędności przekraczające nawet 2000 euro na jednego kierowcę!

Akademia Ekonomicznej Jazdy DAF powstała z myślą zarówno o przedsiębiorstwach flotowych, jak i indywidualnych kierowcach, których umiejętności mają ogromny wpływ na wyniki firm transportowych. Nic zatem dziwnego, iż od początku istnienia cieszy się ona olbrzymim zainteresowaniem – do tej pory przeszkolonych zostało już ponad 1800 kierowców. Ponieważ obecnie czas oczekiwania na szkolenie dochodzi nawet do 3 miesięcy, zapadła decyzja o rozszerzeniu działalności Akademii na wszystkich autoryzowanych dealerów DAF. Już w drugiej połowie br., klienci będą mogli zwrócić się do lokalnego przedstawiciela DAF, aby skorzystać z możliwości przeszkolenia swoich kierowców wg. standardów obowiązujących w DAF.

## Zmiana zasad uzyskiwania i przedłużania ważności praw jazdy

### TERMIN WEJŚCIA W ŻYCIE NOWYCH PRZEPISÓW:

od 10 września 2008 – dla kierowców autobusów (kategorie D1, D1+E, D lub D+E)

od 10 września 2009 – dla kierowców samochodów ciężarowych (kategorie C1, C1+E, C lub C+E)

3 stycznia 2007 r. weszła w życie ustawa z dnia 17 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym i ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 235 poz. 1701). Jej celem jest implementacja do polskiego systemu prawnego postanowień Dyrektywy Unijnej 2003/59 z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji oraz okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (zmieniającej rozporządzenie Rady EWG nr 3820/85 oraz Dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą Dyrektywę Rady 76/914/EWG).

### Czas trwania szkoleń

Zgodnie z przepisami ww. Dyrektywy szkolenie w zakresie kwalifikacji wstępnej (dla kierowców zdobywających swoje pierwsze uprawnienia) będzie wynosiło minimum 280 godzin, a szkolenie w zakresie kwalifikacji okresowej minimum 30 godzin, co 5 lat i będzie miało charakter kursu. Możliwe jest także szkolenie okresowe rozłożone na etapy.

### Procedura przyznawania praw jazdy

Kursy kwalifikacyjne będą organizowane w ośrodkach szkolenia prowadzonych przez przedsiębiorcę posiadającego odpowiedni wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. Rejestr będzie prowadzony przez wojewodę. Test kwalifikacyjny będzie przeprowadzany przez komisję powołaną przez wojewodę. Po zakończeniu kursu ośrodek będzie wydawał świadectwo kwalifikacji zawodowej. Na podstawie świadectwa potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego organ uprawniony do wydawania praw jazdy będzie dokonywał wpisu do prawa jazdy odpowiedniego kodu, który jest jednolity dla całej Unii Europejskiej. Kod będzie informował o rodzaju szkolenia i terminie jego ważności. Możliwość odczytania kodu będą mieć wszyscy funkcjonariusze Policji i Inspekcji Krajowej Członkowskich.

### Uprawnienia dla ośrodków doskonalenia techniki jazdy

Ponieważ pełny kurs kwalifikacyjny wymagać będzie posiadania odpowiedniej infrastruktury technicznej albo – alternatywnie – posiadania symulatorów do jazdy w warunkach specjalnych, aby nie ograniczać liczby podmiotów prowadzących szkolenie, ustawa przewiduje możliwość „podzlecania” ćwiczeń wymagających tej infrastruktury wyspecjalizowanym jednostkom – ośrodkom doskonalenia techniki jazdy (ODT.J).

### Zmiany dotyczące badań lekarskich

Ustawa zmienia również obecnie obowiązujące przepisy w zakresie częstotliwości obowiązkowych badań lekarskich i psychologicznych kierowców. Zmiana ta podyktowana jest nowymi założeniami, dotyczącymi obowiązku wymiany prawa jazdy co 5 lat w celu potwierdzenia nowym wpisem odbycia szkolenia okresowego (ustawa zakłada, że badania lekarskie będą przeprowadzane przed uzyskaniem świadectw kwalifikacji, i będą one przedstawiane w organach dokonujących wymiany praw jazdy równocześnie ze świadectwem kwalifikacji zawodowej), oraz obowiązkową wymianą praw jazdy z uprawnieniami tzw. wyższymi – powyżej kategorii C1.

### Częstotliwość obowiązkowych badań lekarskich i psychologicznych kierowców wykonujących przewóz drogowy osób lub rzeczy – w zależności od wieku kierowcy

TERAZ		PO ZMIANIE	
do 55 roku	– co 5 lat	do 60 roku	– co 5 lat
od 56 roku do 65	– co 2 lata	powyżej 60 roku	– co 30 miesięcy
powyżej 65 roku	– co rok		

Kierowcy, którzy uzyskali prawo jazdy na autobusy przed 10.09.2008 oraz na samochody ciężarowe przed 10.09.2009 będą zwolnieni z obowiązku badań przez okres ważności uzyskanego prawa jazdy, tj. maksymalnie do 10 lat.



## Części zamienne DAF TRP – oszczędność czasu i wygoda

oraz szeroką gamę materiałów eksploatacyjnych i narzędzi warsztatowych. Oprócz marki DAF, oferta obejmuje części zamienne do innych marek samochodów ciężarowych: MAN, Mercedes, Renault, Iveco, Scania oraz Volvo. Dostępne są również części do autobusów i furgonów.

### Wygodna obsługa

Program części TRP pozwala klientom oszczędzić czas i pieniądze, bowiem wszystkie oferowane produkty dostępne są w miejscu jednego partnera. Nie ma potrzeby poszukiwania danej części u różnych dostawców, co zabiera dużo czasu i pochłania dodatkowe koszty. Oferta części w programie TRP jest szeroka, zróżnicowana oraz ciągle poszerzana. Pozwala na znalezienie odpowiedniej części właściwie od ręki. Dodatkowo szybkie dostawy firmy DAF zapewniają ich wysoką dostępność. Trudno chyba wyobrazić sobie bardziej wygodne rozwiązanie.

### Gwarantowana jakość

Wszystkie części oferowane w ramach TRP są wysokiej jakości. Nie zużywają się tak szybko, jak czę-

ści, których źródła nie można ustalić. Dzięki temu każda firma transportowa nie ponosi ryzyka utraty zysków w związku ze zwiększonymi przestojami ciężarówek. Części TRP obejmują wszystko – od zespołów zawieszania naczip i osi, po windy ładunkowe i warsztatowe materiały eksploatacyjne. Poza tym w ofercie umieszczone zostały wyłącznie najlepsze produkty, które spełniają surowe normy jakościowe firmy DAF. Wszystkie polecane przez TRP produkty sprzedawane są wraz ze standardową gwarancją DAF.

### Wysoka dostępność

Aktualny i kompleksowy asortyment części TRP w języku polskim można znaleźć w katalogu elektronicznym pod adresem [www.daftrucks.pl/trp](http://www.daftrucks.pl/trp). Przeglądarka w szybki i prosty sposób znajduje poszukiwaną część. Po odnalezieniu w katalogu odpowiedniej części, wystarczy zadzwonić lub odwiedzić lokalnego dealera DAF i złożyć zamówienie. Większość artykułów znajduje się w magazynach i dostępna jest na bieżąco. Te, których nie ma, zostaną szybko dostarczone usługą ekspresowych przesyłek części DAF.

W dobie silnej rywalizacji firm na rynku transportowym, czas jest drogocennym elementem, który wpływa na zachowanie przewagi konkurencyjnej. Dlatego tak istotne jest umiejętne korzystanie z udogodnień, które ograniczają czas przestoju taboru i tym samym poprawiają efektywność firmy. Jednym z takich udogodnień jest możliwość załatwienia jak największej liczby spraw u jednego partnera. Wychodząc naprzeciw tej potrzebie, firma DAF oferuje program części zamiennych TRP, który stanowi rozszerzenie standardowego asortymentu oryginalnych części zamiennych DAF.

TRP to specjalny program części i materiałów eksploatacyjnych opracowany przez firmę DAF Trucks, dzięki któremu klienci DAFa mogą zaopatrywać się we wszystkie części zamienne w jednym miejscu. Program TRP obejmuje części dla przyczep, naczip, wind samoładowniczych, zabudów

## DAF MultiSupport – więcej niż tylko naprawa i obsługa

Dla każdego transportowca kluczowym parametrem rentowności firmy jest uzyskanie jak najwyższego zysku z tonokilometra. Aby wynik był satysfakcjonujący należy podnosić wydajność przy jednoczesnej minimalizacji kosztów. Tymczasem jedną z największych pozycji kosztowych, jakie ponosi operator, stanowią koszty eksploatacyjne samochodów związane z obsługą i naprawą taboru. Należą one do grupy wydatków nieliniowych, tzn. są niższe na początku eksploatacji, a wyższe pod koniec, pojawiają się nieregularnie, a na dodatek są trudno przewidywalne.

Starając się wyjść naprzeciw oczekiwaniom klientów, DAF przygotował ofertę MultiSupport, dzięki której przewoźnicy mogą dokładnie określić koszty eksploatacji użytkowanych ciężarówek. Dzięki stałej cenie za kilometr, usługa DAF MultiSupport pozwala właścicielowi firmy transportowej pozbyć się problemów związanych z samodzielnym utrzymaniem i naprawami ciężarówek, przyczep i naczip. Cena usługi ustalana jest indywidualnie, uwzględnia specyfikę działania klienta, rodzaj przeznaczenia jego pojazdów, ich przebieg, typ itp. Każdy klient może wybrać odpowiednio do swoich potrzeb

jeden z pakietów usług (patrz ramka obok), które obejmują wyłącznie czynności obsługowe lub wszystkie usługi i naprawy, jakie klient musiałby zrealizować odpłatnie.

W ramach kontraktów istnieje również możliwość wykonywania obowiązkowych przeglądów technicznych oraz legalizacji tachografu i przeglądu ADR, dopełnianie oleju silnikowego czy naprawa windy ładowniczej. Co ważniejsze, kontrakty obsługowo-naprawcze DAF MultiSupport obejmują także wszelkie materiały eksploatacyjne oraz części, które podlegają normalnemu zużyciu (jak np. sprzęgło i hamulce) w zakresie objętym kontraktem. Zasięg usługi MultiSupport obejmuje całą Europę. Warunki kontraktów są jednakowe we wszystkich krajach, a zatem międzynarodowe firmy transportowe, posiadające filie w wielu krajach nie będą miały problemu z obsługą swoich samochodów poza granicami Polski. Sam kontrakt podpisywany jest bezpośrednio z DAF Trucks, a usługi wykonywane będą zawsze w punktach serwisowych autoryzowanych dealerów DAF, gwarantujących opiekę wykwalifikowanych mechaników na terenie całej Europy.



### DAF OFERUJE 3 PAKIETY USŁUG:\*

#### DAF MultiSupport Care+

– pełna obsługa zapobiegawcza

#### DAF MultiSupport Xtra Care

– pełna obsługa zapobiegawcza i naprawy elementów układu napędowego (silnik, skrzynia biegów, tylny most)

#### DAF MultiSupport Full Care

– pełna obsługa zapobiegawcza i naprawy całego pojazdu

\* szczegółowe opisy pakietów DAF MultiSupport znaleźć można na stronie [www.daftrucks.pl](http://www.daftrucks.pl) w dziale „Usługi” lub u lokalnego dealera DAF

# Udoskonalenia w CF FAT (6x4) i FAD (8x4) oraz nowy XF105 FTM 8x4 dla sektora budowlanego

Firma DAF wprowadza udoskonalenia w popularnych modelach CF przeznaczonych dla sektora budowlanego. Zapewniają one większy komfort jazdy kierowcy, łatwość użytkowania oraz większą tolerancję terenu. Znacznie ulepszony został tandemowy most napędowy w podwoziach i ciągnikach. Udostępniona została także specjalna wersja oprogramowania „off road” do zautomatyzowanej skrzyni AS Tronic.

Gama produktów dla modelu XF105, który został uznany „Ciężarówką Roku 2007”, została powiększona o ciągnik 8x4, przeznaczony do transportu ponadgabarytowego.

## Tandemowe mosty napędowe

DAF dostarcza wiele modeli konfiguracji osi w serii CF z tandemowym mostem napędowym przeznaczonych do jazdy w trudnym terenie. Przede wszystkim są to:

- 3-osiowe podwozie FAT 6x4, z 7,5- lub 9-tonową osią przednią oraz 19-, 21- lub 26-tonowe tandemy, przystosowane do ciągnięcia ładunków o masie do 50 ton, a także ciągnik FTT 6x4 – przeznaczony głównie do zastosowania wymagającego trakcji przyczepności, tj. przewóz pni drzew, pali czy transport ponadgabarytowy.
- dodatkowo „gama budowlana” CF obejmuje 4-osiowe podwozie FAD 8x4, szczególnie przydatne do montażu wywrotek, betonomieszarek czy pomp do betonu. FAD CF 8x4 posiada z przodu 7,5- albo 9-tonowe osie kierowane. W połączeniu z 26-tonowym tandemowym (podwójnym) mostem napędowym istnieje możliwość zaferowania ładowności do około 34 ton.
- tak jak modele serii CF 6x4, FAD 8x4 jest również dostępny z mostami 19- i 21-tonowymi.

## Udoskonalenia w CF 6x4 i 8x4

DAF wprowadza wiele udoskonalień do podwozi 6x4 i 8x4. Zapewniają one dalszą poprawę w zakresie komfortu i łatwości użytkowania oraz redukują podatność samochodów na uszkodzenia. Znane osmiokrążkowe zawieszenie tandemowych (podwójnych) mostów napędowych DAF, które zapewnia wysoką mobilność terenową, wysoką stabilność toczenia oraz duży skok (270 mm), zaopatrzone jest w łączniki gumowe („silent blocks”). Taka budowa pozwala na zwiększenie cichobieżności i przede wszystkim komfortu jazdy. Aby polepszyć skuteczność hamowania, DAF wprowadza także system hamulcowy EBS w podwoziach 6x4 i 8x4. Dodatkowo w standardowym wyposażeniu znalazł się asystent hamowania oraz system kontroli poślizgu SMR.

By zwiększyć kąt natarcia i tym samym zmniejszyć podatność na uszkodzenia oraz powiększyć prześwit, podwozie 6x4 FAT umieszczone jest teraz 5 cm wyżej nad osią przednią. Z tych samych powodów we wszystkich podwoziach 6x4 i 8x4 przy chłodnicy zamontowana będzie stalowa płyta ochronna o grubości 5 mm. Zaprojektowane zostało też nowe trzystopniowe wejście, ze stałym stopniem środkowym i elastycznie zawieszonym stopniem dolnym. Ciekawym rozwiązaniem jest fakt, że najniższy stopień ma dwa stopnie swobody to znaczy, że może wychylać się w poziomie w każdym kierunku. Jest to bardzo istotne, ponieważ pojazdy na placu budowy najeżdżają na przeszkody nie tylko pod kątem prostym, ale również ukośnie.

Kolejnym nowym elementem jest umieszczenie dodatkowego stopnia pod zderzakiem przednim, który może być wykorzystany np. do wyczyszczenia przedniej szyby. W tym celu zainstalowano także kolejny uchwyt na gór-



nym grillu. Aby uzyskać więcej miejsca do obsługi przystawki odbioru mocy (PTO), uchwyt wejściowy po stronie kierowcy został zmodyfikowany, dzięki czemu przystawka odbioru mocy może być włączana z kabiny oraz z poziomu gruntu, stojąc obok kabiny, bez konieczności wspinania się po stopniach.



Odkąd kierowcy ponoszą odpowiedzialność za ładunek, muszą mieć możliwość oglądania nadwozia. Dlatego DAF stworzył możliwość zamocowania dodatkowej platformy z boku kabiny. Kierowca może na niej stać dwiema nogami, a wspornik na dachu zapewnia mu dodatkowy uchwyt na rękę. Platforma jest umieszczona w ten sposób, że kierowca może zobaczyć co się dzieje we wnętrzu zabudowy (np. wywrotki) oraz czy np. opończa na wywrotce jest zapięta prawidłowo, co jest wymogiem prawnym przy przewozie materiałów sypkich.

### Terenowy AS Tronic

Z myślą o zastosowaniach terenowych zaprojektowano specjalną odmianę 12-biegowej skrzyni automatyzowanej AS Tronic. Główną jej zaletą jest płynność zmiany biegów, znacznie szybciej też uruchamiane jest sprzęgło. W efekcie pojazd może być także prowadzony w trybie automatycznym skrzyni AS Tronic w warunkach terenowych. Podczas jazdy po normalnych drogach przycisk na desce rozdzielczej pozwala na zmianę sposobu zmiany biegów AS Tronic z powrotem do trybu drogowego („on road”).

### Gama 6x2

Uzupełnienie modeli z tandemowymi mostami napędowymi stanowią też popularne w sektorze budowlanym, pochodzące z nowej serii CF podwozia i ciągniki 6x2 z osią wleczoną. Podwozia, które szczególnie dobrze nadają się do transportu kontenerów wywrotek i materiałów budowlanych, mają ładowność do 19 ton i zaopatrzone są we wleczoną oś 7,5- albo 10-tonową. Wartość ta zależy od założenia pojedynczego lub bliźniaczego ogumienia. Aby zapewnić maksymalną manewrowość, podwozie CF dostępne jest również z kierowaną i podnoszoną osią wleczoną.

Modele ciągników 6x2 z osią wleczoną są zazwyczaj wykorzystywane do specjalnych, ciężkich zastosowań, wymagających częstego manewrowania.



Podniesienie osi wleczonej pozwala na uzyskanie krótszego rozstawu osi, co polepsza zwrotność i własności trakcyjne pojazdu. Jako ciągniki, nowa seria CF jest także dostępna z kierowaną osią wleczoną. Ciągniki te mogą być użyte, na przykład w połączeniu z naczepami do przewozu cegieł lub naczepami platformami, lub w sektorze transportu specjalnego, gdzie dopuszczalne masy całkowite zestawu dochodzą do 80 ton.

### XF105 FTM: ciężki ciągnik do transportu ponadgabarytowego

Podobnie jak nowa seria CF, nowy XF, wybrany „Ciężarówką Roku 2007”, jest również dostępny w szerokiej gamie modeli 4x2, 6x2, 8x2, 6x4 i 8x4. Wyjątkowym w XF105 jest FTM, ciągnik w układzie 8x4, z tandemowym mostem napędowym i kierowaną osią wleczoną, które razem tworzą układ trzyosiowy (tridem). FTM jest szczególnie dobrze przystosowany do zastosowań w sektorze transportu ciężkiego i specjalnego, do zestawów o masie

do 120 ton. Dzięki pojedynczej osi przedniej i trzem osiom tylnym, nacisk na osie może być rozłożony zdecydowanie bardziej równomiernie. Istnieje większa możliwość nieprzekroczenia dopuszczalnych nacisków na osie. Cechą charakterystyczną ciągnika XF105 FTM, z jego rozstawem osi 4,8 m, pozostaje relatywnie zwarta konstrukcja w relacji do dopuszczalnej technicznie masy całkowitej, równej 41000 kg (sam ciągnik bez naczepy). Daje to znaczne korzyści w zakresie zwrotności i umieszczenia siodła, łączonego zazwyczaj z sztywną naczepą specjalnych, której zasięg jest limitowany. XF FTM jest ciągnikiem 4-osiowym, dostępnym w dwóch modelach bazowych. Po pierwsze jest to wersja z 7,5-tonową osią przednią i tylną 8-tonową osią wleczoną oraz tandemowym mostem napędowym o technicznym nacisku 21 ton. Składa się on z mostów napędowych z redukcją w piastach kół (zwolnicami). Daje to łącznie dopuszczalną technicznie masę całkowitą 34 tony. Dodatkowo dostępny jest XF FTM z 9-tonową osią przednią oraz z tyłu 8-tonową osią pchaną i dwoma 13-tonowymi osiami tworzącymi tandem. Ten wariant ma dopuszczalną technicznie masę całkowitą 41 ton. Maksymalny nacisk na siodło dla obu modeli wynosi odpowiednio ok. 24 i 31 ton. Nowy XF105 FTM jest dostarczany z nowym, 12,9-litrowym, 6-cylindrowym silnikiem PACCAR MX. Silnik ten proponowany jest z mocami maksymalnymi 300 kW/410 KM, 340 kW/460 KM i 375 kW/510 KM oraz odpowiadającymi im maksymalnymi momentami obrotowymi 2000, 2300 i 2500 Nm. Momenty te są dostępne w szerokim zakresie prędkości obrotowych, od 1000 do 1500 obr/min. Standardowy pojazd jest wyposażony w skrzynię manualną, ale za dodatkową opłatą jest dostępna zautomatyzowana przekładnia AS Tronic. W tym przypadku FTM może być zaopatrzonej w wersję 16-biegową, która została specjalnie zaprojektowana do ciężkich zastosowań. DAF XF FTM 8x4 jest dostępny z wszystkimi wariantami kabin stosowanymi w serii XF105.







