

NÚMERO 1 2019

DAF

IN ACTION

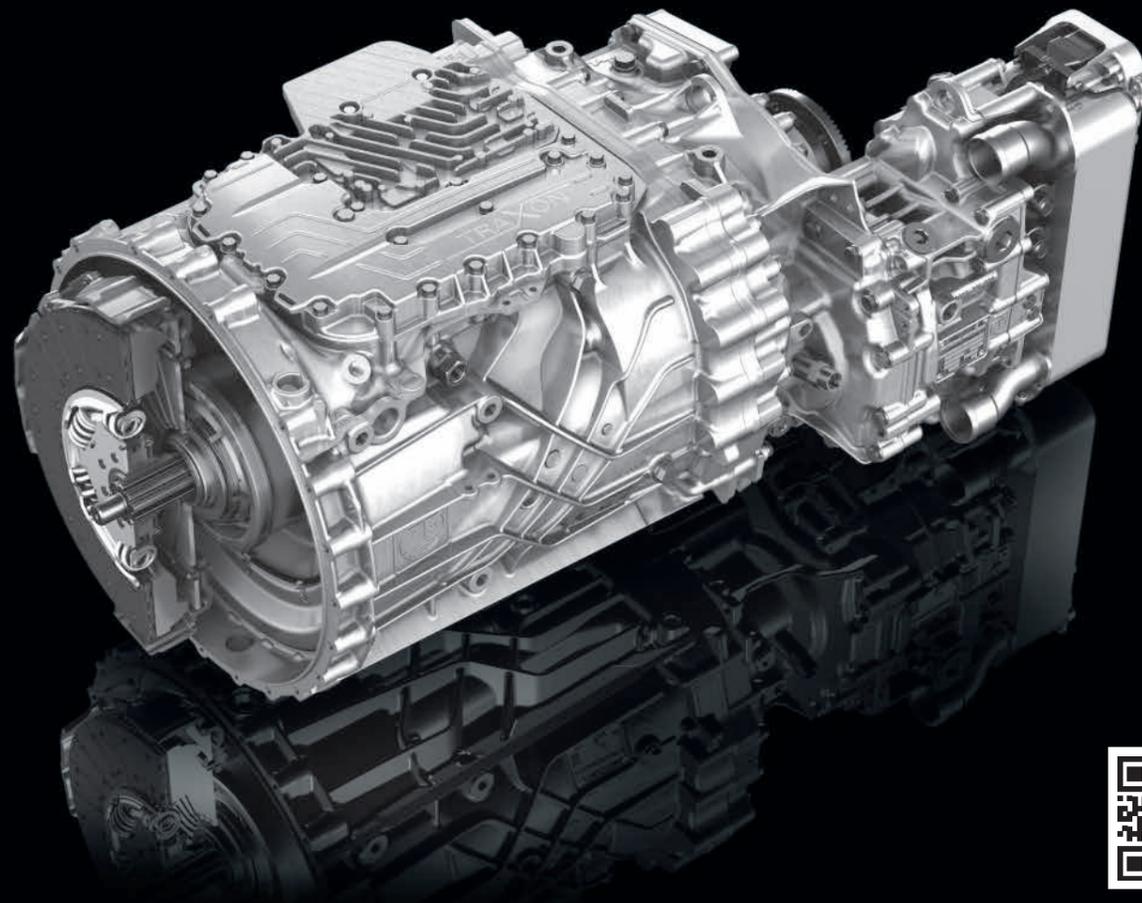


LOS **COLORES**
DE NUESTRA
IDENTIDAD

TRAXON – LIGERA. POTENTE. INTELIGENTE.

Con el primer concepto de transmisión modular del mundo ZF-TraXon, los camiones circulan ya hoy eficientemente hacia el futuro. El diseño compacto y robusto y el rendimiento de la caja de cambios más alto en su clase, convierten a TraXon en el nuevo estándar en cuanto a rentabilidad. TraXon transmite la potencia del motor casi sin pérdidas, PreVision GPS y el control por software ayudan a ahorrar combustible. Su diseño y construcción con materiales ligeros aumentan la eficiencia. TraXon es la caja de cambios apta para las tareas más diversas – desde el transporte de larga distancia, hasta el empleo en obra. ZF-TraXon. Ligera. Potente. Inteligente.

www.zf.com/TraXon



DAF: SOLUCIONES PERSONALIZADAS

Los progresos de DAF son bastante considerables. Gracias a nuestros excelentes camiones, servicios líderes del sector y red de concesionarios profesionales, hemos crecido hasta convertirnos en la segunda marca principal de camiones de Europa. Somos el líder del mercado en nada más y nada menos que ocho países europeos, la marca de importación más importante de Alemania y el líder indiscutible de Europa en tractores.

¿Estamos satisfechos? Sinceramente, no. Nuestro objetivo es seguir creciendo no solo en el ámbito de los tractores, sino también en el de los rígidos. Disponemos de una amplia variedad de configuraciones de los ejes, cadenas cinemáticas eficientes y cabinas de gran comodidad. DAF cuenta con los camiones perfectos para cada situación, incluidas las aplicaciones municipales y de construcción, entre otras.

A su vez, somos conscientes de que el mundo que nos rodea está cambiando. El clima y la calidad del aire de las ciudades es una cuestión muy importante en la que todos debemos participar. Por ello, estamos desarrollando nuevas tecnologías ecológicas, entre las que se incluyen los camiones totalmente eléctricos para el transporte urbano y los vehículos híbridos que producen "cero emisiones" en zonas urbanas y que emplean una tecnología diésel eficiente en zonas no urbanas. Algunos clientes ya están utilizando los primeros

ejemplos de estos camiones innovadores en su día a día. La información que recopilamos contribuirá a la especificación de los modelos de producción final y garantizará su perfecta adaptación a las necesidades del mercado.

Independientemente del sector en el que opere, DAF siempre le proporcionará una solución de transporte personalizada: eficiente, limpia y totalmente fiable. Ahora y en el futuro.



Harry Wolters
Presidente de DAF Trucks N.V.

- 4 Comienzan las pruebas de campo del CF Electric y CF Hybrid
- 8 Holandés por partida doble
- 14 Los colores de nuestra identidad
- 19 Merchandising DAF
- 20 Socios de recambios
- 25 Un DAF para cada actividad
- 26 La nueva ruta de la seda une a los países
- 30 Noticias



14

A medida que la hormigonera gira lentamente, suenan golpes y traqueteos.



8

Brian Weatherley compara un DAF 3300 con su último equivalente del siglo XXI.



25

Gracias a la amplia gama de cabinas, chasis, cadenas cinemáticas y configuraciones de los ejes, DAF cuenta con el camión perfecto para cada aplicación.



La presentación de los camiones CF Electric y CF Hybrid Innovation ha llamado mucho la atención.



La presentación de los camiones CF Electric y CF Hybrid Innovation ha llamado mucho la atención. Los primeros modelos de estos camiones se están sometiendo a unas pruebas reales donde participan nuestros principales clientes. "Nos estamos esforzando en desarrollar nuevas tecnologías ecológicas", afirma Ron Borsboom, miembro del consejo administración de DAF y director de desarrollo de productos. "Ahora necesitamos que las autoridades públicas sigan este ejemplo y desarrollen una infraestructura adecuada".

El ingeniero jefe de DAF no duda en que debemos seguir dedicándonos al desarrollo de cadenas cinemáticas eléctricas e híbridas. Es evidente que todos debemos asumir una responsabilidad social para hacer frente a los problemas relacionados con el clima y la calidad del aire en las zonas urbanas. "Además, la UE ha fijado un objetivo muy complicado para el sector del camión: una **reducción del 15 % de las emisiones de CO₂ para 2025** y una reducción aproximada del 30 % a partir de 2030. Si tenemos en cuenta la realidad de esta situación, las cadenas cinemáticas eléctricas e híbridas juegan un papel esencial. Cabe destacar que la UE está ofreciendo incentivos a los fabricantes de camiones para garantizar que los vehículos de cero emisiones representen más del 2 % de su producción total, por lo que los vehículos eléctricos de batería son **la única opción viable**".

CASO PRÁCTICO

Borsboom considera un desafío añadido que los camiones equipados con estas tecnologías renovables no dispongan de un caso de negocio infalible. "Si los camiones diésel no pueden acceder a las ciudades y el gobierno impone un requisito que obligue a emplear una cadena cinemática distinta basándose en los requisitos locales sobre la calidad del aire, la única opción lógica consiste en invertir en un camión eléctrico. Por lo tanto, el caso de negocio no se ve impulsado por la viabilidad financiera, sino simplemente por la necesidad de conducir un camión **que pueda acceder a la ciudad**. Y, como es obvio, el transportista pasará los costes adicionales al mercado. No se trata de una situación irracional; al fin y al cabo, la calidad del aire y las emisiones de CO₂ son un problema que nos compete a todos".

TAREA DE GRAN DIFICULTAD

El CF Electric de DAF se ha desarrollado en estrecha colaboración con VDL Groep para los transportes de distribución de hasta 37 toneladas en zonas urbanas. El vehículo cuenta con una autonomía de 100 kilómetros para el transporte de grandes volúmenes en el mercado de distribución urbana. Las baterías disponen de una función de carga rápida que alcanza el 80 % en 30 minutos y de una carga completa **que requiere tan solo una hora y media**.

Borsboom explica que el desarrollo de este camión totalmente eléctrico es una tarea de gran dificultad. "Hay ciertas realidades técnicas que están involucradas en la producción de tracción eléctrica bajo cargas y toneladas pesadas, por lo que encontrar la solución correcta no es nada fácil. Si el portador de energía es una batería, hay restricciones relacionadas con volumen, coste y peso, es decir, aspectos en los que las baterías **no tienen un buen rendimiento**. Por tanto, existen límites en las dimensiones, la carga máxima que se puede transportar y la autonomía de un camión eléctrico. La buena noticia es

La calidad del aire y las emisiones de CO₂ son un reto que compartimos todos



YA HAN COMENZADO LAS PRUEBAS DE CAMPO DEL CF ELECTRIC Y CF HYBRID



El CF Electric de DAF se ha desarrollado en estrecha colaboración con VDL Groep para los transportes de distribución de hasta 37 toneladas en zonas urbanas

que los camiones de distribución, como los que utilizan los supermercados, suelen tener un perfil de uso muy predecible: tienen una autonomía limitada y un área de trabajo bien definido. De esta manera, los camiones de distribución no se ven tan afectados por la reducción de la flexibilidad. Este tipo de camiones necesitan acceder a las ciudades con bastante frecuencia, no requieren una autonomía especialmente elevada y son relativamente fáciles de recargar durante el camino, por ejemplo, durante cargas y descargas".

PRIMERA APLICACIÓN LOGÍSTICA

La visión de DAF consiste en convertir los camiones híbridos en una solución viable para los transportistas que necesitan flexibilidad y

autonomía, y que también deben hacer entregas en zonas urbanas. Borsboom explica: "Gracias a las geovallas, se puede garantizar que los camiones funcionan eléctricamente en

las zonas urbanas y que utilizan el tradicional motor diésel ecológico y eficiente fuera de la ciudad. Por ahora, el diésel es la única opción para el transporte de larga distancia. De hecho, las nuevas generaciones de combustible hacen **que el futuro de los motores diésel parezca prometedor**, sobre todo si tenemos en cuenta todo el proceso, desde su producción hasta su uso. Lamentablemente, solo se nos juzga por las emisiones de nuestros camiones".

POTENCIAL DEL MERCADO

El director de desarrollo de productos de DAF prefiere no adelantar acontecimientos en lo que al CF Electric, CF Hybrid y (dentro de poco) LF Electric se refiere, desde las "pruebas de campo" hasta la "producción en serie". "Esa decisión depende de varios factores: la legislación, el desarrollo del caso de negocio y la infraestructura de carga. No olvidemos que, en la actualidad, la única **gran infraestructura de reabastecimiento pública** de Europa es solo para combustibles fósiles, no para la carga eléctrica. La capacidad también constituye un factor clave: la capacidad de kilovatios deberá ser significativamente superior en un camión que en un coche para que pueda disponer de una buena autonomía. En lo que a nuestro sector se refiere, estamos esforzándonos en desarrollar nuevas **tecnologías ecológicas**. Ahora necesitamos que las autoridades públicas sigan este ejemplo y desarrollen una infraestructura adecuada. De lo contrario, nos encontraremos ante una situación en la que habrá una gran cantidad de camiones eléctricos o híbridos, pero una infraestructura de carga inadecuada que impedirá cumplir con los requisitos establecidos por la UE sobre la reducción de CO₂".

Gracias a la aerodinámica, las emisiones se pueden reducir considerablemente

No existe una solución universal

El factor principal para invertir en un camión eléctrico consiste en la accesibilidad a las ciudades



Brian Weatherly

HOLANDÉS POR PARTIDA DOBLE

Brian Weatherley, periodista británico del sector del camión, compara el clásico DAF 3300 con su último equivalente del siglo XXI: el nuevo XF. ¿Sigue siendo lo que era?





Todo comenzó con una simple llamada. "Estamos ofreciéndoles a los periodistas la oportunidad de conducir un clásico DAF 3300 Space Cab en Escocia para compararlo con el nuevo XF 530 Super Space Cab. **¿Le gustaría participar?**" Mi relación con DAF comenzó hace muchos años. El primer camión que conduje, incluso antes de que obtuviera mi licencia de vehículos pesados, fue un DAF 2500 en una pista de pruebas. Logré entusiasmarlos con tan solo dos vueltas. Una vez que aprobé la prueba de conducción de vehículos pesados en 1986, el primer articulado "propriadamente dicho" que conduje fue un precioso modelo de prueba negro del DAF 2800. Siempre he creído que DAF fabrica camiones "sencillos" y no he cambiado de opinión en estos 30 años. Tenía muchas ganas de revivir las antiguas glorias conduciendo un clásico 3300 con un motor ATI de 330 CV y la emblemática Space Cab. Pero, **¿seguiría siendo tal y como lo recordaba?**

Logró entusiasmarlos con tan solo dos vueltas

"Una cosa más", dijo la voz al otro lado del teléfono. "Estamos grabando un vídeo del evento y nos gustaría que lo presentara".
¿Qué querían que dijera? "Solo tiene que hablar de la historia del 3300, del

nuevo XF y de las cosas que tienen en común". Bueno, ambos demuestran perfectamente que DAF no solo escucha las peticiones de los conductores y operarios sobre los camiones, sino que también las aplica. Así que decidí aportar mi granito de arena colocándome frente a las dos unidades tractoras y ofreciendo comentarios sobre el 3300 durante el recorrido.

¿En qué se distinguen el DAF 3300 y el nuevo XF? La verdad es que **son dos mundos completamente distintos**, aunque no es de extrañar. El nuevo XF representa tres décadas de mejora constante del producto. Es el mejor XF de la historia de DAF. Ecológico, silencioso, potente, económico, cómodo, espacioso, tranquilo... reúne todas las características que conforman una unidad tractora de carga pesada del siglo XXI. Pero, ¿no dijimos lo mismo sobre el 3300 cuando se presentó en 1982 y cuando, dos años más tarde, Eindhoven lanzó sus innovadores Space Cab y motores ATI?

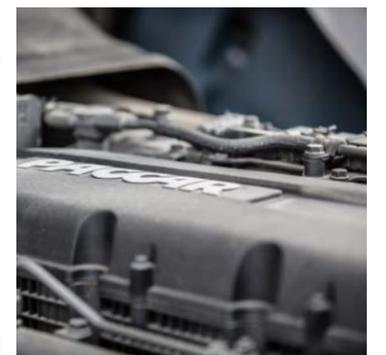
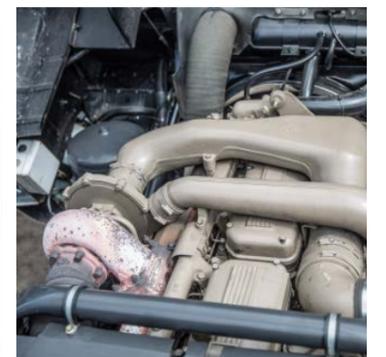
El nuevo XF demuestra los progresos que hemos realizado en estos últimos 37 años. Si se sienta en una Super Space Cab con un paquete de tapicería de lujo "Exclusive Line", no le hará falta nada más. Su ergonómico diseño del tablero de instrumentos y de los controles garantiza que todo está perfectamente en su sitio, mientras que el motor MX-13 530 y la caja de cambios automatizada de 12 velocidades y doble pedal TraXon

En la práctica funciona más o menos bien



RESTAURACIÓN DE UN CLÁSICO

El concesionario escocés principal de DAF y David Philip Commercials trabajaron durante nueve meses para darle un nuevo aspecto al antiguo 3300 Space Cab, tanto en la cabina como en la pintura. Aunque ha recorrido 94 000 km, su aspecto es imaculado.





Trabajando a un nivel superior con un menor consumo de combustible.



La gama FUELMAX. Llegue más lejos con menos combustible.

Gracias a la mejora de la resistencia de rodadura de hasta el 10%*, con la gama FUELMAX ahora puede llegar más lejos con menos combustible

Las pruebas comparativas realizadas por Goodyear GIC * L en la medida 315 / 70R22.5 muestran que los nuevos neumáticos Goodyear FUELMAX S y FUELMAX D ofrecen una mejora en la resistencia a la rodadura de hasta un 6% y un 10% respectivamente frente a Goodyear Marathon LHS II + Y llantas LHD II +

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.



HOLANÉS POR PARTIDA DOBLE

ofrecen una tracción de 44 toneladas sin esfuerzo, incluso en las carreteras rurales más difíciles de Escocia.

¿Y el 3300? Su interior es completamente diferente. Suba a la emblemática Space Cab y retrocederá a un mundo en el que la comodidad del conductor empezó a adquirir importancia en el diseño del camión. Cuando me senté en el asiento de respaldo bajo e intenté alcanzar el regulador de la columna de dirección descubrí que... ¡no había ninguno! Por aquella época, los conductores se tenían que adaptar al camión, y no al revés como ocurre en la actualidad. Resulta muy difícil llegar a los controles deslizantes para la calefacción y ventilación, ya que están situados en el panel de control plano y utilitario. Además, el cinturón de seguridad fijo (sin retractor) complica mucho la tarea. Y en

La ergonomía brilla por su ausencia

cuanto al antiguo freno de estacionamiento del túnel del motor... digamos que la ergonomía brilla por su ausencia.

La completa "desnudez" de la Space Cab también me sorprende. Sí, es muy espaciosa, pero si no contamos el par de armarios abiertos que hay en la parte delantera, el espacio de almacenamiento cerrado es muy limitado y ni siquiera cuenta con armarios externos. Si lo comparamos con el nuevo XF, es evidente que DAF continúa estableciendo el estándar para ofrecer el mejor uso posible del espacio interno de una unidad tractora de carga pesada.

En lo que a la conducción del 3300 se refiere, el control de crucero se activa con el pedal derecho, mientras que el "retardo secundario" se acciona pulsando el freno de escape con el talón, lo que a su vez acciona una válvula de mariposa sencilla en la bajante. Para que funcionen, es necesario arrancar el motor de 11,6 litros y, con un poco de suerte, la

zona sombreada en amarillo del cuentarrevoluciones central mostrará dónde deberían estar. En la práctica funciona más o menos bien, pero no tiene punto de comparación con el freno del motor MX.

Hacía mucho tiempo que no tenía que utilizar mi pie izquierdo en un camión. Afortunadamente, la caja de cambios Ecosplit de 16 velocidades del ZF es como montar en bicicleta: **nunca se olvida**. Sin embargo, a diferencia del TraXon de doble pedal del nuevo XF, el cambio de marchas del 3300 es completamente "manual". Lo tuvimos claro después de pasarnos dos horas moviendo la palanca de cambios hacia delante y hacia atrás. Es todo lo contrario al nuevo XF, donde se le dedica mucho menos tiempo a conducir "físicamente" el camión y más a controlar lo que le has pedido hacer. De esta manera, se obtiene un viaje más tranquilo y menos agotador.

Hay algo que no puede faltar en el 3300: **el ruido**. Incluso cuando su motor MX-13 de 530 CV está en pleno funcionamiento, la Super Space Cab del nuevo XF está completamente en silencio. Si pisa el pedal del acelerador a fondo en el 3300, el "rugido" del motor ATi no pasará desapercibido. Asimismo, se han hecho progresos en la dirección (no está mal, pero se podría mejorar más) y en la conducción general, pero para ser justos, las unidades tractoras con resorte de acero y carga ligera siempre son "enérgicas".

Tras pasarme casi tres horas conduciendo el 3300 Space Cab, ¿sigo añorando los buenos tiempos? Es irónico pensar el punto al que creíamos que había llegado la industria cuando se presentó el 3300 por primera vez en 1982. **¿Sigue siendo un camión sencillo?** En lo que al patrimonio ocasional se refiere, sí, y muy divertido de conducir. Sin duda alguna, la nostalgia está muy presente en la fabricación de camiones, pero si tuviese que escoger entre el 3300 y el nuevo XF, sin faltar el respeto al 3300, siempre me decantaría por el progreso. ■



LOS COLORES DE NUESTRA IDENTIDAD



A medida que la hormigonera gira lentamente, suenan golpes y traqueteos. Los colores azul, gris y negro pasan ante nuestros ojos una y otra vez a intervalos regulares. Estos colores se encuentran en el tambor de la hormigonera y están combinados con un rojo vivo que llega hasta la cabina del CF Construction de DAF. El ruido del motor aumenta repentinamente a medida que sube el régimen del motor. El tambor comienza a girar más rápidamente y los colores empiezan a fusionarse hasta que solo se distingue el rojo. A continuación, suena un "golpeteo" y el hormigón comienza a salir de la hormigonera y a caer en una bomba móvil causando un gran estruendo. A partir de aquí, el hormigón se desplaza hasta la quinta planta de un edificio en plena construcción del mercado de pescado de Kiel (Alemania). Transcurridos unos minutos, los 8,5 metros cúbicos de hormigón se desvanecen en el edificio. El tambor vuelve a girar lentamente y los tres colores, que al juntarse con el rojo conforman la identidad corporativa de Thomas Beton, vuelven a distinguirse otra vez. "Para nosotros, el rojo representa la pasión con la que trabajan nuestros empleados a la hora de crear productos excelentes y de alta calidad para nuestros clientes", afirma B. Rainer Brings, director general de Thomas Beton (Alemania). "El rojo conecta con el azul, el gris y el negro, y la posición de estos colores está diseñada para representar el proceso de mezcla".

Madrugadores

Las primeras luces de la mañana crean una atmósfera muy especial en la fábrica de la ciudad alemana de Kiel mientras los empleados comienzan a trabajar.



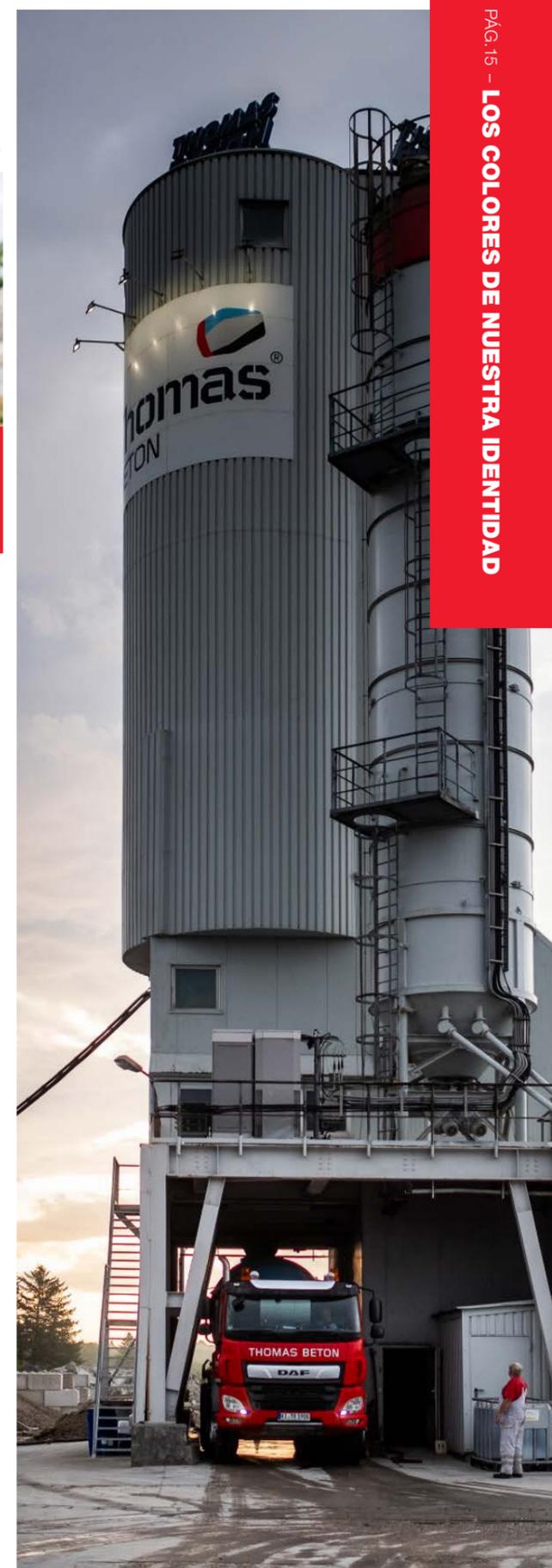
B. Rainer Brings,
Director general de Thomas Beton (Alemania)



"Para nosotros, el rojo representa la pasión que todos nuestros empleados aportan a sus trabajos, produciendo productos excelentes y de alta calidad para nuestros clientes".

En Thomas Beton, el **negro** está relacionado con los distintos materiales adicionales que se añaden a los productos. Los empleados del departamento de I+D se esfuerzan constantemente en crear la fórmula perfecta para cada cliente, utilizando 2000 fórmulas existentes como base. Asimismo, están desarrollando nuevas mezclas para satisfacer las características específicas de un edificio y las necesidades del cliente. El **gris** representa el producto final, es decir, el hormigón y los numerosos productos especiales que la empresa fabrica en todas las variantes posibles y sobre los cuales los empleados de Thomas Beton pueden brindar un asesoramiento personalizado para los clientes.

El **azul** representa algunas propiedades muy especiales. Brings explica que el azul no solo refleja la pureza y claridad del agua: "Para nosotros, el azul también representa la sostenibilidad que comienza con la composición de nuestros productos y que se extiende hasta los vehículos que forman parte de nuestra flota". Al crear sus formulaciones concretas, la empresa siempre garantiza la máxima sostenibilidad. "Estamos continuamente buscando aglomerantes alternativos, ya que al tratarse de una fábrica de cemento, la mayor producción de CO₂ tiene lugar durante la fabricación de cemento", dice Brings. Para poder trabajar emitiendo la menor cantidad de **CO₂ posible**, Thomas Beton utiliza diversas etapas planas. Y en Estados Unidos, la empresa está estudiando la manera en la que se pueda mezclar el CO₂ con el hormigón para fortalecerlo. Además, durante su vida útil, el hormigón reabsorbe aproximadamente el 20 % de las emisiones de CO₂ emitidas durante su producción. La empresa también recicla los materiales de construcción obsoletos. Los trozos de hormigón se pueden utilizar como un relleno parcial durante la fabricación de hormigón nuevo, o como una capa estructural en la construcción de carreteras.



→ LOS COLORES DE NUESTRA IDENTIDAD

El nuevo CF Construction de DAF constituye otro elemento importante de la estrategia para garantizar una sostenibilidad mejorada. Este vehículo DAF consume casi 10 litros menos de diésel en tráfico urbano que otras marcas gracias, en gran medida, a su peso reducido. "Este camión de DAF nos permite transportar **8,5 metros cúbicos de hormigón**. Si usáramos otros camiones, dicha cifra oscilaría entre los seis y ocho metros cúbicos", explica Dirk Nickelsen, responsable de la flota de Thomas Beton. De esta manera, se requieren menos viajes y, por tanto, se contribuye al balance general del CO₂.

Los nuevos vehículos DAF permiten que Thomas Beton logre otros de sus objetivos: la colocación ergonómica de las herramientas y un entorno de trabajo cómodo dentro del vehículo, aumentando así la motivación de los empleados. Thomas Weber es uno de los empleados a los que les encanta conducir este nuevo vehículo. "Formo parte de un equipo muy grande y fiable que consta de 97 conductores profesionales, y me han brindado la oportunidad de conducir una hormigonera nueva y cómoda de DAF", dice Weber. **"No se oyen traqueteos ni crujidos, este vehículo DAF es increíblemente silencioso"**, añade.

Es increíble pensar que la decisión que tomó Thomas Beton de empezar a usar vehículos DAF fue una mera casualidad. "Hace un año, el concesionario DAF nos convenció para realizar una prueba de conducción de un nuevo DAF. El vehículo nos sorprendió tanto que ya estamos negociando la compra de muchos más", dice Nickelsen.



"Podemos transportar 8,5 metros cúbicos de hormigón utilizando este camión de DAF. Si usáramos otros camiones, dicha cifra oscilaría entre los seis y ocho metros cúbicos"

Dirk Nickelsen,
representante de la flota



EJEMPLOS DEL TRABAJO

Una vez se ha transportado el hormigón a la quinta planta, se limpia la hormigonera y Thomas Weber regresa a la fábrica.

El verano pasado, la flota de la empresa se expandió para incluir dos modelos CF 410 FAD 8x4 de DAF. Los vehículos constan de un chasis DAF, Day Cab y un motor MX-11 de 410 CV.

La transmisión automatizada TraXon de 12 velocidades ofrece un **cambio de marchas suave**. "Si bien es cierto que las primeras impresiones importan, es muy probable que los camiones DAF sustituyan a los camiones de otras marcas que tenemos en nuestra flota", señala el representante de la flota. La colaboración con Putzmeister también es un aspecto positivo. Este carrocerero se encarga del montaje del tambor, que cuenta con los colores de Thomas Beton en el chasis.

Para Thomas Concrete Group AB, una empresa que actúa en Suecia, Noruega, Polonia y Estados Unidos, la sostenibilidad es un objetivo importante de la empresa. De hecho, su empresa matriz de Suecia publica un informe de sostenibilidad donde declara que fabrica productos que emiten un nivel bajo de CO₂. Esta estrategia también se aplica a las 26 fábricas que Thomas Beton tiene en Alemania, situadas en Schleswig-Holstein, Hamburgo, Bremen y Baja Sajonia. El catálogo de la empresa incluye la producción y venta de **hormigones de alta calidad** para todos los tipos de negocios dentro de la industria de la construcción. Asimismo, la empresa ofrece a sus clientes ayuda y asistencia técnica, e incluso les fabrica y transporta el hormigón. Se ha establecido para sí misma el objetivo de ser **"la mejor empresa del sector"**. ■

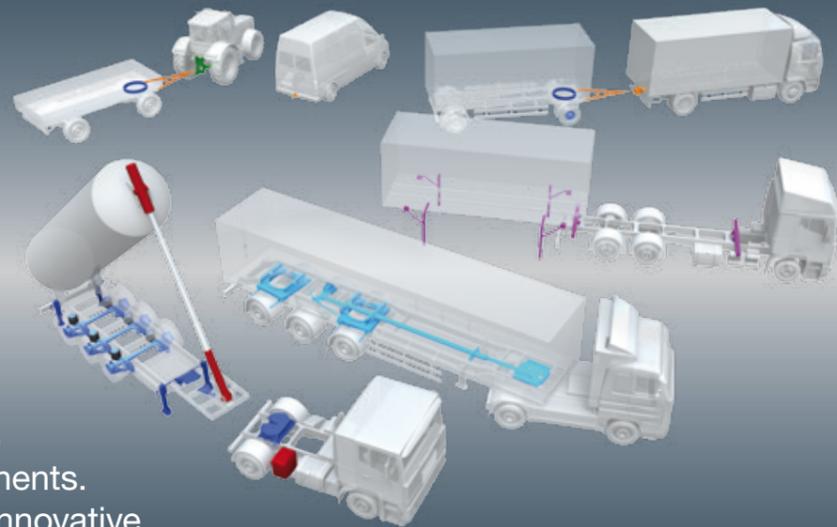


COLECCIÓN DAF

PRÁCTICA, ESTILOSA Y DE ALTA CALIDAD, COMO LOS CAMIONES.

“On all roads across the globe:
JOST keeps us rolling!”

Trusting the market leader.



Truck and trailer manufacturers around the globe trust in JOST's comprehensive range of components. Customer-orientated solutions, innovative products and a worldwide supply of spare parts make JOST the number 1.

www.jost-world.com



CAMISETAS
para hombres y mujeres



BOLSAS DE VIAJE
40 litros y 60 litros



Metálico
PARAGUAS



RELOJ
DAF



CASCOS
de bicicleta



PUZLE DE LA HISTORIA DE DAF
1000 piezas

PELUCHE XF



MINIATURA DEL XF
50:1

**Para hombres, mujeres, niños o aficionados al deporte.
Para negocios o placer: la colección DAF.**

Práctica, estilosa y de alta calidad, como los camiones. Estos son los distintivos de la colección que se ha diseñado especialmente para DAF. Consta de ropa estilosa para hombres y mujeres (desde camisetas y gorras hasta chaquetas); accesorios exclusivos de DAF (desde bolsos y gafas de sol hasta relojes y llaveros); una gama de productos atractivos, resistentes y hechos de cuero; por no mencionar la colección infantil para los niños que conformarán las siguientes generaciones de conductores (ropa, gorras, peluches y artículos para bebés).

¿DESEA HACER UN PEDIDO? VISITE WWW.DAFSHOP.COM O PREGUNTE EN SU CONCESIONARIO.

Solo los que se han puesto al volante de un camión saben lo que es trabajar como camionero. Puede ser un infierno por la presión que conllevan los plazos y por tener que soportar a personas maleducadas. Sin embargo, también puede llegar a ser la mejor profesión del mundo, por ejemplo, cuando realice un fascinante viaje al sur de Italia y observe con orgullo la maravilla sobre ruedas que tiene delante desde la barra mientras se toma su primer expreso. Entonces volverá a subirse. La cabina es un

lugar que desprende tranquilidad y se centra en usted. La base de esta poderosa máquina es un motor increíblemente silencioso y a la vez tan potente que sus pulsaciones aumentarán al pisar el acelerador a fondo. El volante le ofrece una fantástica sensación al tacto. El paisaje que observe por el parabrisas podría formar parte de una película perfectamente. Se dejará llevar. Todavía le quedan 850 kilómetros para llegar a su destino. Pasará la noche en la cómoda cama que tiene detrás. Está listo para embarcarse en una nueva aventura.

ESTÁ LISTO PARA
EMBARCARSE EN
UNA NUEVA
AVENTURA

Nuestra elección es DAF First Choice

Esto es lo que afirma Blanka Kazdová, directora comercial de PolyTrans - transport a logistik s. r. o. de Praga. Los vehículos usados verificados de PACCAR FINANCIAL CZ s. r. o. encajan a la perfección en la estrategia de negocio de esta empresa de transporte.



PolyTrans - transport a logistik s. r. o. fue fundada en 2001 por un ciudadano turco con residencia en Alemania y, desde entonces, se ha centrado en el transporte de mercancías entre los Balcanes (especialmente Turquía) y Europa Occidental. Su flota consta de 13 camiones y transporta, en su mayoría, productos textiles y recambios para vehículos.

A pesar del cambio en la titularidad de la empresa hace algunos años, su enfoque y estrategia se han mantenido inalterados. "Desde el primer momento, el propietario se decantó por vehículos de segunda mano verificados y de gran calidad", comenta Blanka Kazdová, y añade: "Fue una decisión totalmente lógica, teniendo en cuenta nuestras rutas de transporte, que pasan por Bulgaria, Rumanía, los países de la antigua Yugoslavia, Turquía y otros países de la península de los Balcanes. La calidad de las carreteras no se correspondía con la que nosotros conocíamos aquí, por lo que utilizar vehículos nuevos habría sido un desperdicio de dinero. Solo necesitábamos camiones resistentes, robustos y de alta calidad, y esa es también la razón por la que en ese momento elegimos a DAF.

Ahora, 18 años después, nos damos cuenta de que fue la decisión correcta. Y, aunque la calidad de las carreteras de los Balcanes esté mejorando a gran velocidad, mantendremos nuestra estrategia. Los camiones DAF han demostrado su calidad en condiciones adversas y, no solo por su robustez y fiabilidad, también son muy populares entre nuestros conductores, que pasan largas horas en la cabina".

EL EXCELENTE HISTORIAL DE PACCAR FINANCIAL

Sin embargo, esta no es la única razón por la que PolyTrans - transport a logistik s. r. o. mantiene su estrategia. "Al igual que la calidad de las infraestructuras del sudeste de Europa ha mejorado rápidamente, la cartera de servicios de PACCAR FINANCIAL CZ s. r. o. también ha aumentado y mejorado de forma considerable. Es la empresa a cargo de la venta de vehículos usados en la República Checa y progresa en todos los aspectos, desde la gama de vehículos que ofrece hasta los términos y condiciones de financiación, pasando por sus condiciones de financiación. Recientemente hemos decidido actualizar nuestra flota y hemos adquirido cinco unidades tractoras DAF XF 460 FT Space Cab,

todas procedentes del programa DAF First Choice. Esto significa que su condición técnica está verificada y cuentan con un año de garantía, lo que es muy importante para nosotros". Miloslav Beneš, representante de ventas de PACCAR FINANCIAL CZ s. r. o., añade: "DAF First Choice ha ganado bastante popularidad entre nuestros clientes. Son vehículos que han pasado por una inspección técnica detallada y ofrecen una buena alternativa a los clientes que no están interesados en comprar un camión completamente nuevo. Nos complace que PolyTrans - transport a logistik s. r. o. esté entre aquellos que han actualizado su flota con nuestros vehículos de gran calidad y con garantía".

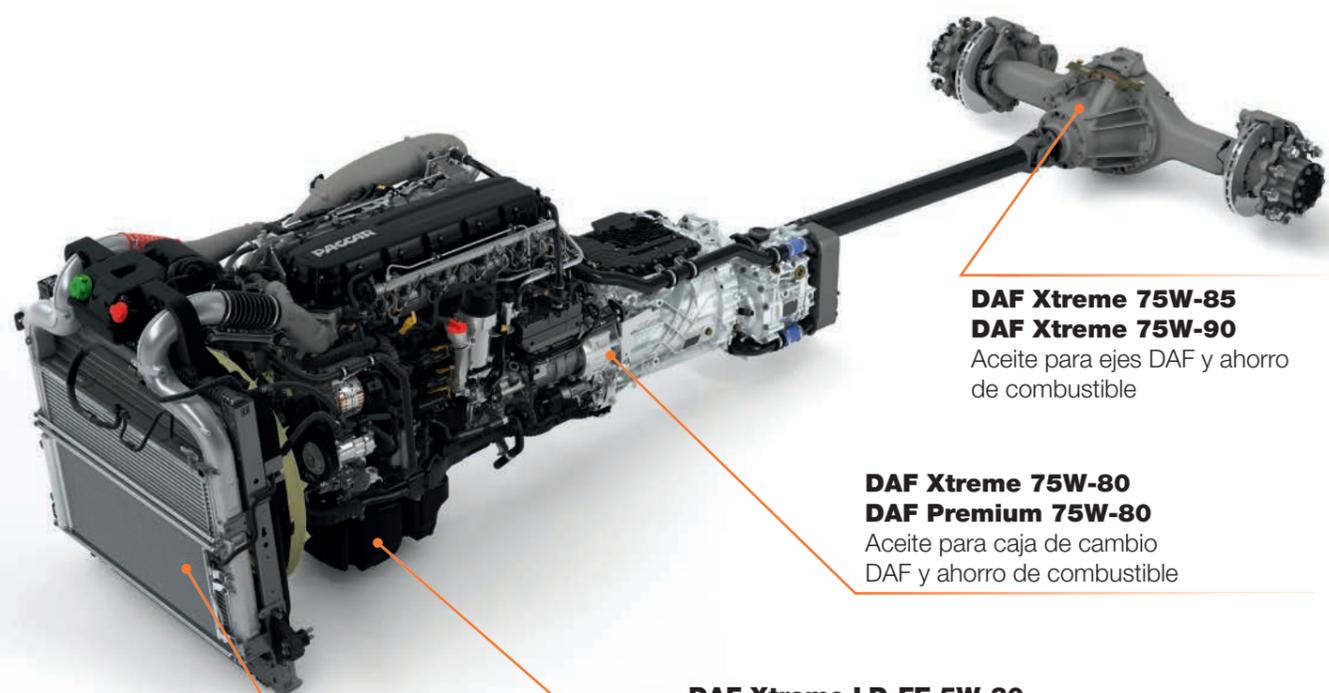


GRAN INTERÉS POR LOS VEHÍCULOS USADOS

Si piensa que adquirir y utilizar vehículos usados es un síntoma de que la empresa transportista está pasando por momentos difíciles, puede que sea justo lo contrario. Es un modelo económico muy eficaz y popular, avalado por el hecho de que al año se venden en la República Checa unos 800 camiones de este tipo. También gracias a PACCAR FINANCIAL CZ s. r. o., el servicio ha alcanzado el nivel que merece. PolyTrans - transport a logistik s. r. o. es uno de los muchos clientes cuyo exitoso modelo de negocio se ha construido a partir de la utilización de vehículos usados verificados. Y sus 18 años de éxito son más que prueba suficiente de que tomaron la decisión correcta. ■

Lubricantes DAF: Ahorre tiempo y dinero

Total Lubricants, uno de los mayores productores de aceites de calidad del mundo, ha diseñado, desarrollado y probado las gamas Premium y Xtreme para camiones DAF. Estos aceites se han diseñado con unos objetivos muy claros: Ahorrar a los operadores tiempo y dinero al proporcionar protección y rendimiento optimizados para todas las piezas móviles de la cadena cinemática. El resultado es una reducción del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂ contaminantes, así como la ampliación de los intervalos de sustitución.



DAF Xtreme 75W-85
DAF Xtreme 75W-90
Aceite para ejes DAF y ahorro de combustible

DAF Xtreme 75W-80
DAF Premium 75W-80
Aceite para caja de cambio DAF y ahorro de combustible

DAF Xtreme LD-FE 5W-30
DAF Xtreme LD-FE 10W-30
DAF Xtreme FE 10W-30
Aceites de motor DAF y ahorro de combustible

DAF Xtreme Longlife Coolant



UN DAF PARA CADA ACTIVIDAD

Cada aplicación de transporte tiene sus propios requisitos y, por eso, DAF es una empresa única. Los camiones se fabrican según el pedido del cliente y cuentan con una amplia gama de configuraciones de cabinas, chasis, cadenas cinemáticas y ejes.

tipo de sistemas. No obstante, el configurador de DAF recopila la información del sistema de manera electrónica y directamente desde los archivos CAD originales creados por el departamento de desarrollo de productos de DAF, lo que significa que **siempre son correctos y están actualizados.**

El 3D DAF Truck Configurator mejora considerablemente la eficiencia del proceso de ventas: si el cliente está satisfecho con la configuración de su camión, puede enviar el archivo directamente al concesionario, que lo abrirá directamente en la herramienta de ventas TOPEC de DAF.

3D DAF TRUCK CONFIGURATOR

Gracias al 3D DAF Truck Configurator, los clientes de DAF pueden diseñar por internet el camión perfecto para cada aplicación específica de transporte e incluso hasta el último detalle. Se basa en el principio de **"se obtiene exactamente lo que se ve"**, de forma que la representación que diseña el cliente será exactamente igual al camión que saldrá de la línea de producción. Esta función es útil, pero no única, ya que otros fabricantes de camiones utilizan este

El 3D DAF Truck Configurator es también una herramienta de gran importancia para los carroceros. Por ejemplo, la configuración deseada se puede enviar directamente al carrocerero, quien cooperará con el cliente para determinar si se ha seleccionado la configuración correcta de componentes. A continuación, el carrocerero podrá debatir **con el cliente cuál es la configuración correcta** antes de realizarle el pedido a DAF, ya que es vital para ofrecer una calidad y eficiencia elevadas.



LA NUEVA RUTA DE LA SEDA UNE A LOS PAÍSES

Cada vez se transportan más y más productos de China a Europa por ferrocarril. Esta tendencia se vio impulsada por una iniciativa de finales de 2013 que puso en marcha el presidente de China, Xi Jinping, quien intentó promover el comercio entre China y el resto del mundo a través de un plan de inversión **atrevido y costoso**. Dicha iniciativa pretendía crear una infraestructura que uniera unos 68 países con China. En los Países Bajos, ahora llegan a Tilburg entre tres y cinco trenes cada semana provenientes de Chengdu (China) con destino a Rotterdam. Los trenes también se desplazan desde Chengdu hasta Núremberg (Alemania) y Lodz (Polonia), y recorren una distancia de más de 11 000 kilómetros en 15 días. El viaje incluye dos paradas para recargar los trenes gracias a los distintos anchos de vía de China, Rusia y Europa.

Los 41 contenedores que transportan cada uno de estos trenes pueden parecer una nimiedad en comparación con los 21 000 contenedores que un buque portacontenedores transporta hasta el puerto de Rotterdam en un solo viaje, **pero es un buen comienzo**. Y lo que es más importante, los trenes cada vez transportan más carga de vuelta a China en su viaje de regreso, lo que indica que hay oportunidades que las empresas europeas pueden aprovechar.

Muchos creen que la Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda se refiere únicamente a las conexiones ferroviarias entre China y Europa, pero el plan es mucho más completo. La sección "Cinturón" consta de los seis corredores de comercio entre China y el resto del mundo. Los corredores ocupan Asia Central, el Mar Mediterráneo, el Golfo Pérsico, el Sudeste Asiático, Asia del Sur y zonas cercanas al Océano Índico. La sección de "Ruta", aunque resulta un poco confusa, incluye dos rutas marítimas: una para Europa y África, y otra para otras zonas a través del Océano Pacífico.

La inversión de China asciende a 900 mil millones de dólares, que se está utilizando para financiar la construcción rápida de conexiones ferroviarias y también carreteras, puertos y redes de comunicación. Este trabajo de construcción dista mucho de limitarse únicamente a China. **Los chinos quieren ir allí donde haya materias primas** y también están construyendo tuberías para gas natural, de entre las que destaca el gasoducto que va desde Asia Central y Xinjiang (China occidental). La iniciativa china ha obtenido una buena acogida en muchos lugares, sobre todo África y el Sudeste Asiático. Se espera que toda la nueva infraestructura también aporte beneficios a nivel local. En Europa, la respuesta de Hungría, Grecia, República Checa y Polonia ante la exposición de China y la Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda ha sido positiva. No obstante, otros países de Europa Occidental y la Comisión Europea son más cautos. ¿Por qué está haciendo esto China? Desde el Plan Marshall, ningún otro país ha puesto en juego de esta manera la economía de tantos países. El Plan Marshall aportó muchos beneficios en su día, pero también un inconveniente: **el que paga al músico elige la canción**.

A los chinos no les gusta esta comparación. Destacan los grandes beneficios del aumento del comercio entre los países y recalcan la idea de lograr una mayor prosperidad para todos. Sin embargo, la historia no respalda estas declaraciones. No hay duda de que la ruta de la seda tradicional llevó la riqueza y el conocimiento intelectual a todos los países que atravesaba, pero Europa no logró una influencia duradera en China y, durante los siguientes siglos, los chinos se quedaron felizmente al margen.

Ahora, la situación ha cambiado por completo y China se ha convertido en la fábrica principal del mundo muy a pesar de los estadounidenses, quienes también se sienten incómodos por la sed de conocimiento del país. Europa también observa ese afán de expansión con cierta envidia. China actúa no solo en África y Asia, sino también en Europa, donde tiene una **participación del 10 % en todas las actividades portuarias**. Es el propietario absoluto de las terminales de contenedores del Pireo, donde se gestiona el 10 % del volumen total de Rotterdam.

Los beneficios parecen que están al alza. La elección de Donald Trump como presidente de Estados Unidos y la situación del Brexit en Reino Unido han impulsado un cambio en el ámbito geoeconómico. Muchas empresas europeas se están beneficiando de la Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda. Cada tren proveniente de China **debe regresar a dicho país**, y gracias a la rápida y relativamente barata conexión ferroviaria, las empresas están cargando los trenes con productos de lujo que necesitarían mucho más tiempo para transportarlos en barco y que resultarían mucho más caros para transportarlos en avión. En la China occidental se está produciendo un aumento de la demanda de estos productos gracias a los intentos de Xi Jinping por reforzar el desarrollo económico en esa parte del país. La costa oriental se está quedando atrás como consecuencia de varios indeseables efectos internos, entre los que se incluyen el éxodo hacia el oeste, así como la excesiva cantidad de población en la costa oriental.



LA NUEVA RUTA DE LA SEDA UNE A LOS PAÍSES

El gobierno chino logra todo lo que se propone. La industria se está desarrollando a grandes pasos en ciudades como Chengdu, y los fabricantes de sistemas electrónicos premium se están trasladando allí. Como resultado, el nivel de vida de la zona aumenta y, a su vez, se promueve la demanda de bienes desde Europa. Esta es la base sobre la que la Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda logra el éxito en Europa.

GVT, un proveedor logístico sincromodal con sede en Tilburg, fue la primera empresa en darse cuenta de esta cuestión. Tras la visita de una delegación china, uno de los empleados de la empresa tomó cartas en el asunto y realizó una visita improvisada a Chengdu. "Quería comprobar si podíamos hacer negocios enviando mercancías a los Países Bajos por tren. **Resolvimos todo en tan solo dos días**", dijo el director general Roland Verbraak. "Dell, Hewlett Packard y Apple tienen su sede allí y varias oficinas en esta zona, así que era una propuesta que les podía resultar de gran interés. Los chinos prefieren trabajar con socios de propiedad privada en occidente. En un principio, negociamos todo el contrato nosotros mismos con las autoridades locales de China, como por ejemplo, el alcalde de Chengdu. La ciudad tiene 17 millones de habitantes, casi tantos como la población total de los Países Bajos. También hablamos con el vicegobernador de la provincia de Sichuan: las decisiones comerciales se toman en la cúspide de China".

Los trenes de GVT Transport & Logistics viajan hacia el oeste completamente llenos. "El viaje de regreso a Chengdu lo realizamos **al 70 % de la capacidad** y cada vez empleamos más soluciones de agrupación", explica Verbraak. "Rusia está resultando ser un problema como conse-

进口货物 汽车整车、红酒、肉类
Import Goods
Finished automobiles, red wine, and meats



站到站 Station-to-Station	在途时效 En Route Schedule	出口班次 Schedule for Export	进口班次 Schedule for Import
成都—波兰罗兹/库特诺 Chengdu – Łódź/ Kutno, Poland	11天 11 days	每周一/二/四/六 Monday/Tuesday/Thursday/Saturday	每周三/五 Wednesday/Friday
成都—德国纽伦堡 Chengdu – Nuremberg, Germany	14-15天 14-15 days	每周五 Friday	每周六 Saturday
成都—荷兰蒂尔堡 Chengdu – Tilburg, Netherlands	14-15天 14-15 days	每周三 Wednesday	每周四 Thursday
成都—阿拉木图 Chengdu – Alma-Ata	5天 5 days	每周二/五 Tuesday /Friday	

国外线路 Outbound Routes

站点 Station	辐射地区 Region	距离 (km) Distance (km)
波兰 罗兹/库特诺 Łódź/ Kutno, Poland	奥地利、斯洛伐克等东欧国家 Austria, Slovakia, and other countries in Eastern Europe	
德国 纽伦堡 Nuremberg, Germany	汉堡 Hamburg	600km
	米兰 Milan	613km
	慕尼黑 Munich	170km
荷兰 蒂尔堡 Tilburg, Netherlands	杜伊斯堡 Duisburg	136km
	鹿特丹 Rotterdam	82km

国内线路 Domestic Routes

国内通过与昆明、南宁、上海、厦门、深圳、宁波、武汉、义乌等地政府和相关部门的紧密合作，开通往返成都的国内班列。
Domestic trains travel from and to Chengdu thanks to close cooperation with the governments and competent departments of Kunming, Nanning, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Ningbo, Wuhan, and Yiwu, etc.

出口货物
汽车零配件、电子产品
服装产品、家电产品
Export Goods
Automobile parts, clothing trade products, household appliances, and electronic products

Roland Verbraak de GVT realizó un viaje improvisado a Chengdu y estableció una conexión ferroviaria entre Chengdu y Tilburg.

cuencia del boicot de la UE: podemos transportar carne procedente de Sudamérica en tren, pero no desde Europa, o solo panceta de cerdo. No obstante,

también exportamos maquinaria, vehículos de lujo, productos hidropónicos, vino, cerveza y bulbos de flores a través de esta ruta".

GVT es una especie de pionero en la Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda de los Países Bajos, impulsado por los precios ventajosos del transporte ferroviario. "El transporte aéreo es cuatro veces más caro y puede requerir hasta siete días por la falta de capacidad, por lo que, al final, el transporte ferroviario resulta más rápido. También hay que tener en cuenta que el transporte marítimo **no siempre resulta más barato**. El tren suele ser el método más beneficioso para transportar mercancías desde aquí hasta Chengdu.

Para entenderlo, hay que tener en cuenta que si las mercancías llegaran por barco a Shanghai, deberían recorrer otros 2000 km más hasta llegar

a Chengdu. Se trata de una cuestión delicada, ya que los costes de transporte en China son bastante elevados: 1,30 euros/km. No logro entender por qué es tan caro si China no cuenta con ningún reglamento relacionado con los tiempos de conducción y los sueldos son más bajos".

Es por eso que GVT pretende establecer su propio negocio de transporte en China en el mes de mayo en forma de una empresa de capital íntegramente extranjero. "Creemos que contratar trabajadores chinos que hayan sido formados en los Países Bajos puede marcar la diferencia. Nunca se ha hecho algo semejante y queda por ver si nuestra experiencia en el transporte se puede aplicar a China".

Se trata de un proyecto apasionante para GVT, que el pasado octubre inauguró el pabellón holandés en Chengdu. "Trabajamos en representación de los fabricantes europeos para determinar si se puede importar un producto a China, nos aseguramos de que toda la documentación y clasificación estén en orden, y lo presentamos en lo que podríamos llamar un intercambio continuo. Luego están los clientes chinos que realizan los pedidos. Nos encargamos de la logística, **asegurándonos de que los trenes viajan hacia el este completamente llenos**.

Este comercio aporta beneficios a ambas partes: es exactamente igual que los puntos de comercio que existían hace siglos". ■





Hegelmann Transporte Group de Alemania amplía su flota con 540 unidades del XF 480 Super Space Cab de DAF

540 CAMIONES XF DE DAF PARA HEGELMANN TRANSPORTE GROUP

La empresa de transporte internacional Hegelmann Transporte Group está ampliando su flota con 540 unidades del XF 480 Super Space Cab de DAF. Estas unidades tractoras se enviarán a la empresa del sur de Alemania entre 2019 y 2020. Hegelmann Transporte se centra en los envíos puntuales para el sector de la automoción, el transporte pesado y la industria alimentaria. Los 4000 empleados, 2000 camiones y 2000 remolques/semirremolques de Hegelmann operan desde el Algarve hasta la frontera china.

El máximo tiempo de actividad, mayor retorno de inversión

"Para hacer que nuestra estrategia de crecimiento internacional sea todo un éxito, necesitamos la máxima disponibilidad y rentabilidad por kilómetro. DAF es el que mejor comprende esta cuestión entre todos los fabricantes, ya que su objetivo es nuestra rentabilidad", señala Siegfried Hegelmann, uno de los dos propietarios de la empresa familiar. "Es por eso que DAF es nuestro socio ideal".

Los conductores ponen a DAF en un pedestal

Hegelmann ya cuenta con más de 100 unidades de la última generación de los XF. Los conductores alaban la comodidad y el espacio de la cabina, además de las excelentes características de conducción propias del modelo insignia de DAF. "La escasez de conductores profesionales desempeña un papel fundamental en nuestra apuesta por el XF de DAF", explica Siegfried Hegelmann.



DRIVER CHALLENGE 2019

Este año, DAF quiere encontrar al mejor conductor de camiones (de DAF o de otras marcas) entre 28 países de Europa para participar en el DAF Driver Challenge 2019.

Los mejores pilotos de cada uno de estos países recibirán una invitación para luchar por el codiciado título de "International Driver Champion 2019" en la competición que tendrá lugar en Luxemburgo el 28 y 29 de septiembre.



Un buen conductor conoce la forma de sacarle el mejor partido a su camión, sabe cómo obtener el mejor rendimiento sin consumir mucho combustible y transportar mercancías de forma segura y eficaz, está familiarizado con la ley y es flexible. En otras palabras, un buen conductor es un auténtico manitas.

Para obtener más información, visite drivers.daf.com



DAF AMPLÍA SU GAMA DE PRODUCTOS PARA EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

Para ajustarse mejor a las necesidades específicas de los operarios del sector de la construcción, DAF Trucks amplía su gama con una serie de nuevas configuraciones de vehículos, como un rígido 8x4 trídrem con tándem de doble tracción y eje trasero arrastrado director.

La nueva versión del FAW se basa en los modelos CF y XF, cuenta con una MMA técnica de 37 toneladas y, gracias al eje arrastrado director, puede maniobrarse con gran precisión. El diámetro de giro es solo de aproximadamente 15,6 metros, por lo que el FAW 8x4 es ideal para transportar cargas voluminosas o pesadas a aquellas zonas en obras donde haya poco espacio. El nuevo chasis se presta perfectamente como un volquete, una hormigonera, un vehículo con una grúa de carga trasera o una combinación de grúa de carga con sistema de elevación con gancho.

Instalación sencilla de la carrocería de serie

Para aportar una mayor facilidad a los mecánicos de carrocerías, DAF ofrece una gama de módulos para carrocerías (BAM) de fábrica. De esta manera, el carrocerero podrá instalar la superestructura de forma rápida y eficiente. El FAW estará disponible de fábrica a finales de año.

25 ANIVERSARIO DE TRP

La gama de recambios para camiones y remolques (TRP) de PACCAR Parts está celebrando un cuarto de siglo lleno de éxitos. La gama TRP se ha expandido para convertirse en la más profesional de todas y la líder en el mercado de los recambios universales para todas las marcas de camiones y remolques/semirremolques. La estrategia de "establecimiento integral" permite que los operadores obtengan los recambios de toda su flota en un mismo lugar.

En 1994, la gama de productos constaba de 300 artículos exclusivos para la reparación y el mantenimiento de los remolques/semirremolques. Hoy en día, el programa TRP de PACCAR Parts ofrece más de 80 000 artículos en un total de 20 grupos de productos. Esta gama está disponible en los 1100 concesionarios DAF de Europa que también ofrecen mantenimiento.

En 2013, PACCAR Parts presentó el formato de la tienda TRP, que vende toda la gama TRP. De esta manera, los talleres independientes, los propietarios de vehículos más antiguos y los clientes que realizan ellos mismos las reparaciones pueden acceder más fácilmente a los recambios. De momento, hay unas 170 tiendas TRP en todo el mundo, aunque esta cifra sigue en aumento.



COMO EL PRIMER DÍA

Después de realizar una búsqueda a nivel internacional, DAF ha encontrado el camión DAF más antiguo aún en uso comercial; es más, se usa prácticamente a diario. El camión en cuestión es un A1600 que goza de una vitalidad increíble, y sus propietarios son Frits y Nicky Hoefnagels, unos feriantes que lo utilizan para transportar por toda Holanda una atracción de feria cargada de nostalgia. "Sí, por supuesto que lo utilizamos como cualquier otro camión. ¿Para qué sirve un camión DAF si no?", afirma Frits.

Tras realizar el llamamiento en las redes sociales, se recibió una avalancha de consejos, sugerencias e informes de aspirantes al título desde todo el mundo. Sin embargo, se podría decir sin exagerar que el camión más antiguo se encontró muy cerca de la fábrica de DAF en Eindhoven, en la aldea de Bakel, para ser exactos.

"Además de un 2800 de 1975 y un 1600 de 1971, tenemos dos A1600. Uno de nuestros "ojos de ranas" de DAF, llamado así porque se parece a una rana, se remonta a 1968, mientras que el otro es de 1969. Y seguimos dándoles caña", bromea Hoefnagels. "Nos sentimos muy orgullosos de poseer y conducir el camión DAF más antiguo aún en uso comercial: un A1600 de 1968".

EL PRIMER CAMIÓN DAF MONTADO EN AUSTRALIA

Andrew Hadjidakou, director general de PACCAR Australia, presentó oficialmente el primer vehículo motriz CF85 de DAF producido localmente a Cahill Transport, un cliente al que conoce desde hace muchos años. La presentación se realizó en la fábrica de talla mundial de PACCAR Australia, situada en Bayswater (Victoria, Australia), donde Andrew Hadjidakou hizo entrega de las llaves a los directores de Cahill Transport, Michael y Daniel Cahill.

El CF85 de 510 CV es líder de su clase y constituye el primer camión DAF de origen australiano en desfilarse por una línea de producción que llevaba 47 años ocupada únicamente por los camiones Kenworth. Gracias a la decisión de producir localmente el CF85 de DAF, PACCAR Australia podrá proporcionar a los clientes de DAF una mayor personalización a través de la ingeniería local, así como un mayor ahorro de costes mediante el suministro local de los recambios.



DAF CF PURE EXCELLENCE

Siempre en ruta

Peso optimizado para una mayor carga útil

Líder en consumo

Versatilidad inigualable



Todo lo que podrías esperar
de una marca número 1

WWW.DAF.ES