

INVIERNO 2019/PRIMAVERA 2020

DAF

IN ACTION



VIENTO
EN POPA

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Frenar Bien. Conducir Mejor. ¡Intarder!

¡Ahora aún más fuerte! El nuevo DAF XF y CF con el ZF-Intarder más fuerte de todos los tiempos: fuerza de frenado 15% mayor. Totalmente integrado en la gestión de frenos y adaptado óptimamente al primer concepto de transmisión del mundo ZF-TraXon, el ZF-Intarder completa el sistema de línea motriz de los nuevos modelos de DAF.

El freno hidrodinámico de servicio continuo ZF-Intarder permite frenar sin desgaste y sin perder eficiencia (fading), alivia los frenos de servicio hasta en un 90 % y disminuye a la vez los gastos de mantenimiento durante toda la vida útil del vehículo. Sin olvidar que la reducción del polvo de frenado y de la emisión de ruidos protege el medio ambiente.

zf.com/Intarder



see. think. act.



CIFRAS

No solo una fuente de información importante que le beneficia, sino también una fuente de datos curiosos e interesantes. En esta edición de DAF in Action verá cifras en todas las páginas. Por ejemplo, ¿sabía cuántos camiones construimos en nuestra fábrica de Eindhoven? ¿Durante cuántos kilómetros se está desarrollando un DAF? ¿Cuántos DAF hay en circulación con el control de cruceo adaptable, que aumenta la comodidad y la seguridad? ¿Cuál es el peso máximo de un camión en Brasil? ¿Cuántos kilómetros tiene la red de carreteras brasileña? ¿Cuántos conductores han participado en nuestro European Driver Challenge? Y podría seguir así durante un buen rato: ¿cuántos pasajeros puede transportar el cruceo Nieuw Statendam? ¿Y cuántos huevos y kilos de carne y pescado consumen cada día? ¿Cuántos camiones (DAF, por supuesto) se necesitan para abastecer a este majestuoso buque insignia de la compañía Holland America Line?

Todas estas y muchas más cifras recorren de principio a fin esta edición de DAF in Action. Algunas son curiosas, otras son especialmente interesantes... y todas igual de impresionantes. Además, en conjunto, son un testimonio de la fuerza de DAF: una marca mundial de camiones de alta tecnología con clientes fieles, orgullosos

conductores y fantásticos empleados. Quizá no suene muy modesto, pero es que, a veces, los números no dejan lugar a dudas...

Espero que disfrute de su lectura.



Harry Wolters
President, DAF Trucks N.V.

- 4** Viento en popa
- 8** Dos viajes de ida y vuelta a la luna
- 10** Lluvia de color
- 15** Mayor comodidad y seguridad gracias al ACC
- 18** DAF en Brasil
- 20** DAF Driver Challenge
- 22** Abastecimiento de cruceros
- 28** Bertschi
- 30** Noticias



Al hablar de transporte pesado, probablemente Williams Shipping no sea el primer nombre en que se piense.



En Brasil, el transporte por carretera sigue siendo una actividad para amantes de la aventura.



Más de 250 000 conductores de DAF ya saben que el control de cruceo adaptable (ACC) hace la vida más fácil y segura.



¿Qué efecto tiene el color de un camión en la percepción pública?

VIENTO EN POPA



Al hablar de transporte pesado, probablemente Williams Shipping no sea el primer nombre en que se piense. Pero, a pesar de sus orígenes en el sector marítimo, se trata de una empresa para la que el transporte por carretera en general y las cargas voluminosas en particular son actividades esenciales.

No hay muchas compañías de transporte pesado que puedan presumir de 125 años de historia, y menos aún las que continúan siendo negocios familiares después de tanto tiempo. Pero Williams Shipping, con sede en Millbrook, Southampton (Reino Unido), es una empresa

sorprendentemente diversificada y resiliente que sabe cómo triunfar en un mercado en el que la competencia es encarnizada. Parte de su capacidad de resistencia radica en que su actividad se reparte en cuatro sectores clave: logística, servicios marítimos, alquiler y venta de contenedores, y distribución de lubricantes marítimos.

Todo comenzó con la faceta marítima en 1894, cuando, con 30 años, George Williams estableció su propio negocio, adquiriendo de la Marina Real británica una pinaza (una pequeña embarcación

abierta de remo y velas utilizada para llevar a las tripulaciones hasta los barcos), que convirtió en una pequeña barcaza capaz de transportar 20 toneladas de carga.



En la actualidad, los servicios marítimos que ofrece la empresa son bastante más complejos, y se centran en el flete de embarcaciones de alquiler (cuenta con una flota de más de 26 embarcaciones y barcasas marítimas), el alquiler de grúas y servicios portuarios, y la asistencia a líneas de transporte, terminales de petróleo, agentes de carga, agentes de buques, ingenieros civiles y el sector energético.

“El negocio marítimo ha estado presente desde el primer día”, confirma Jonathan Williams, director general de logística de la empresa, hijo de Eric, el actual presidente, y uno de los integrantes de la quinta generación de la familia que participa en la empresa.

Todas las demás facetas de Williams Shipping se han desarrollado a partir de sus servicios marítimos, empezando por la división de distribución de lubricantes. El director de Williams Shipping y tío de Jonathan, Colin Williams, afirma que esta parte de la empresa se puso en marcha a principios de la década de 1950, cuando la compañía ganó un contrato para despachar cargas de los barcos a buques cisterna atracados en Southampton.

“Con frecuencia, estas cargas incluían aceite lubricante marítimo y, finalmente, Esso comenzó a almacenar sus stocks de contingencia en nuestro almacén”, afirma. “Poco después, nos pidió que gestionáramos su almacén, así que nos hicimos cargo de él y

desarrollamos el negocio a partir de ahí.

En ese momento, Esso contaba con dos refinerías: una en Fawley, cerca de Southampton, y la otra en Milford Haven, en Gales del Sur. Por razones operativas, los buques cisterna con rumbo a Fawley se desviaban con frecuencia a Gales del Sur”, continúa. “Cuando esto sucedía, significaba que las cargas de los barcos estaban en nuestro almacén de Southampton, a más de 300 kilómetros de donde se necesitaban. Por este motivo, Williams Shipping invirtió en un camión nuevo y los viajes entre las dos refinerías se convirtieron en un acontecimiento habitual.

“Además, nos llamaron para distribuir lubricantes marítimos por carretera, inicialmente a puertos locales como Portsmouth, Poole y Portland, y después a Falmouth en el oeste o en el Támesis, cruzando hacia el este.

“Inevitablemente surgieron otras oportunidades de transporte”, añade Colin. “Entonces, mi hermano Eric se unió a la empresa a finales de los años 60 y mostró un gran interés en desarrollar la faceta del transporte. Comenzamos a trabajar para una empresa de Fawley llamada Monsanto Chemicals, transportando polietileno de baja densidad, un subproducto del proceso de refinado en aquellos días. Establecimos una relación con ellos y comenzaron a ofrecernos trabajo directamente. Pronto contábamos con una flota de aproximadamente 12 camiones que distribuían estos gránulos de polietileno de baja densidad a lo largo y ancho del Reino Unido. Y, en poco tiempo, empezamos a trabajar también para otras empresas, lo que consolidó la base de nuestro negocio de transporte”.

“Durante la década de los 80, adoptamos una postura alcista y comenzamos a buscar otros clientes, una iniciativa que tuvo éxito. A partir de ahí, mientras el negocio crecía, comenzamos a especializarnos en cargas pesadas, difíciles y fuera de los parámetros habituales”, afirma Colin. “Por aquel entonces, nos dimos cuenta de que el negocio de transporte general por carretera se movía en unos márgenes increíblemente ajustados, pero vimos que los márgenes que podíamos conseguir comprando remolques que pudieran llevar cargas fuera de norma eran mucho más altos, por lo que decidimos no seguir a la multitud”.



Viento en popa





VIENTO EN POPA

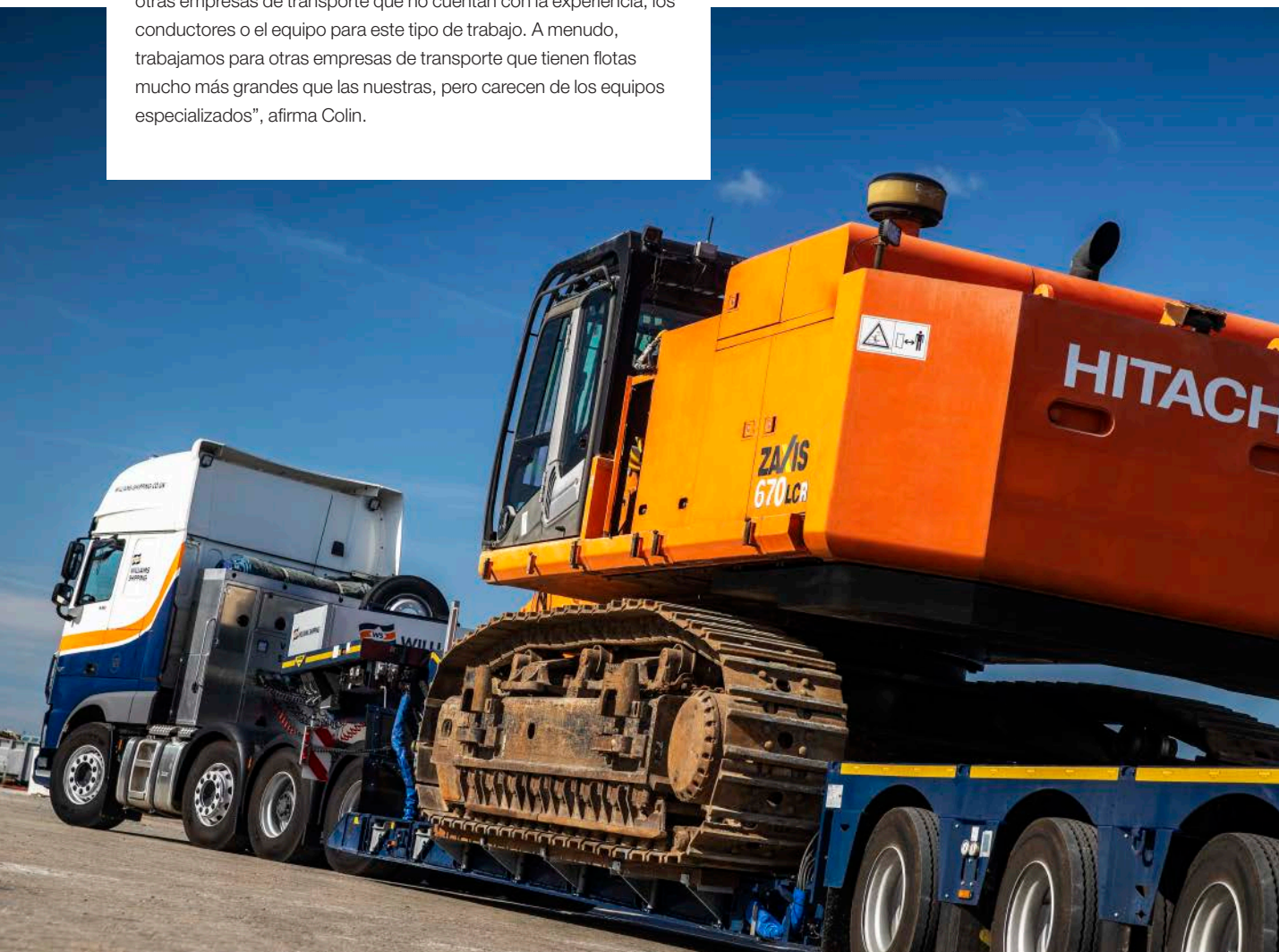
La creación de la división de logística, que en la actualidad abarca el transporte general, pesado, nacional e internacional, así como los traslados de proyectos, el alquiler de remolques especializados y los servicios de almacenamiento, también llevó, en última instancia, a la creación del negocio de contenedores, según explica Colin. “En 1993, recibimos una llamada de un cliente de transporte por carretera preguntando dónde podía obtener contenedores de 6 y 12 metros. Mi hermano Eric me ofreció localizarles algunos y el negocio creció a partir de ahí”, afirma. Hoy en día, operando bajo el nombre de Willbox, esta división cuenta con más de 3000 contenedores en alquiler, así como un próspero negocio de venta de contenedores.

Williams Shipping cuenta con centros de operaciones de transporte pesado relacionado con las cargas marítimas, naturalmente, pero también se ha diversificado a otras áreas e incluye trabajos sustanciales para los sectores del petróleo, el gas, las vías terrestres y la energía, entre otros. En la mañana de nuestra entrevista con la empresa, por ejemplo, la compañía estaba trasladando una pala de turbina eólica de 30 metros de largo con destino a la isla de Wight. Otros contratos recientes incluyen el traslado de dos pasarelas de barco de 38 metros de largo de un embarcadero a otro en el puerto de Southampton, y el traslado de un puente peatonal de 30 metros de largo recién construido de Southampton a Chichester.

“Gran parte del trabajo que recibimos es por recomendación de otras empresas de transporte que no cuentan con la experiencia, los conductores o el equipo para este tipo de trabajo. A menudo, trabajamos para otras empresas de transporte que tienen flotas mucho más grandes que las nuestras, pero carecen de los equipos especializados”, afirma Colin.



Williams Shipping es una empresa sorprendentemente diversificada y resiliente



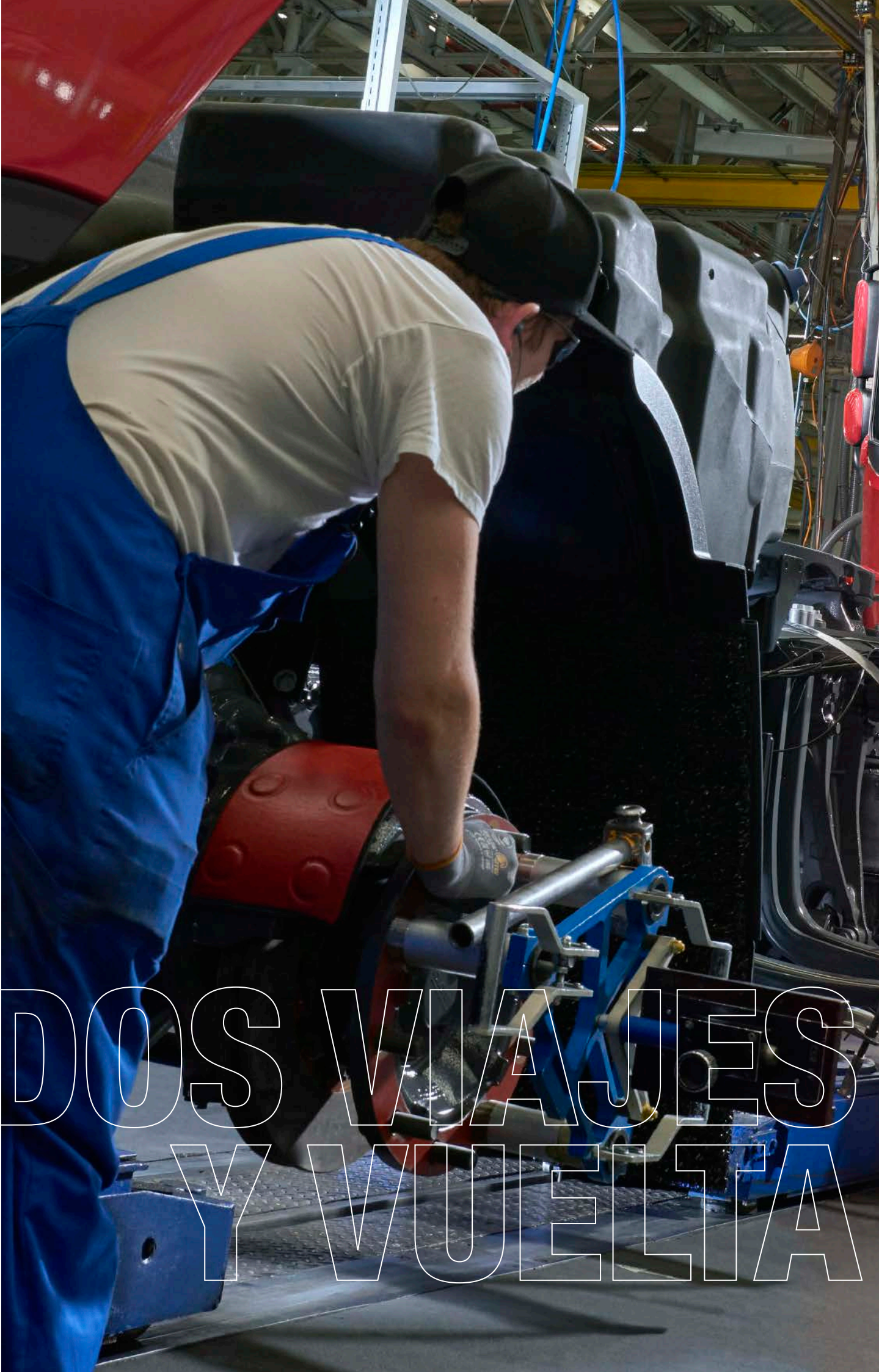
“Llevamos muchos años utilizando DAF”, comenta David Nightingale, director de operaciones de la división de logística. “El producto es muy fiable, la asistencia es buena y, aunque también nos mantenemos al corriente de lo que hacen otros fabricantes, nunca hemos tenido ningún motivo para cambiar”.

Es evidente que los 20 conductores de la empresa están encantados con ellos, según afirma Nightingale, especialmente los de los XF, equipados con cabinas Space o Super Space, que se agradecen, y mucho, cuando hay que salir de noche. Para el año 2021, toda la flota constará de cabinas Super Space, afirma Jonathan.


Aproximadamente el 50 % de las actividades de transporte por carretera de la empresa las tiene en cuenta el especialista en operaciones de transporte, que recibió un impulso especial con la apertura, hace un par de años, de una nueva zona de carga en Millbrook. “Esto ha transformado radicalmente el negocio del transporte”, afirma Jonathan. “Entramos con los artículos sobredimensionados de los agentes de carga, levantamos esos artículos, recogemos las plataformas planas (plataformas de 12 metros de largo utilizadas en la industria de transporte para cargas extraordinarias) de los muelles, levantamos la carga y la depositamos en la plataforma plana, utilizamos nuestro equipo de amarre para inmovilizarla, y, a continuación, levantamos las plataformas planas cargadas y las devolvemos al muelle para cargarlas en los barcos. La zona de carga se adapta perfectamente a nuestro negocio. Combina el almacenamiento, el transporte especializado y nuestra experiencia en el sector marítimo. Todo encaja a la perfección”. ■

A menudo, trabajamos para otras empresas de transporte que tienen flotas mucho más grandes que las nuestras.



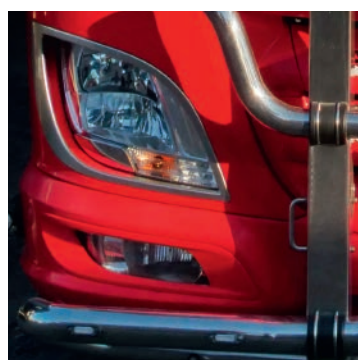


DOS VIAJES Y VUELTA



Viernes por la tarde, alrededor de las tres. Al final de la línea de montaje de la fábrica de camiones de DAF en Eindhoven, los trabajadores del turno de día ya tienen un ojo puesto en el reloj. Otros treinta minutos y su jornada de trabajo habrá terminado. Un fin de semana bien merecido les espera tras un turno en el que han montado 100 nuevos DAF, todos ellos diferentes y todos fabricados según los deseos específicos del cliente. El montaje de este XF comenzó doce horas antes con la alineación de dos travesaños. Lo único que hay que hacer ahora es montar el depósito de combustible y las ruedas antes de añadir los líquidos necesarios y realizar una comprobación final en la carretera. El DAF estará listo entonces para emprender un viaje de al menos 1,6 millones de kilómetros, el equivalente a dos viajes de ida y vuelta a la Luna. ■

DE IDA A LA LUNA



LLUVIA DE COLOR

Los camiones dan forma a la imagen pública de las empresas de transporte. ¿Qué efecto tiene el color de un camión en la percepción pública? Es hora de consultar a los expertos.

Parece que los conductores prefieren el gris plateado, el negro y el blanco. En los últimos diez años, más de las tres cuartas partes de la totalidad de vehículos nuevos que se han vendido eran de estos colores, según un estudio llevado a cabo por la revista alemana *Auto Motor und Sport* a principios de este año. El serio gris plateado, el potente negro y el asequible blanco deben su imagen de alta calidad en parte al teléfono móvil con el famoso logotipo de la manzana. Sin embargo, el color que solía ocupar el primer lugar, el azul, **está remontando puestos actualmente**. Hace 20 años, con una cuota de mercado del 25 %, el color azul era el más popular entre los compradores antes del posterior ascenso de tonalidades menos llamativas. Sin embargo, en 2017, el azul se había recuperado lo suficiente para recobrar el 10 % del mercado. Por lo visto, este color se asocia con la simpatía y la afabilidad, y además evoca lugares lejanos y paisajes ondulantes. ¿Un color ideal para un camión? Sí, pero no es el único candidato.

El rojo es ampliamente conocido como símbolo de la pasión, y también por transmitir energía y calidez. Sin embargo, también es un color que se utiliza como señal de advertencia y que sugiere peligro. Esto se ha convertido casi en un código de alcance mundial gracias al uso del rojo para advertir a los conductores de que se detengan en los semáforos. “El color verde, por otro lado, te dice que todo está bien y que puedes

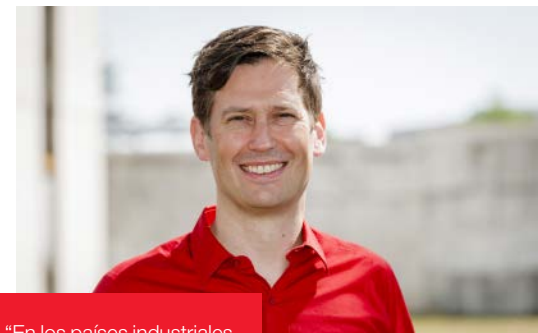
continuar”, sostiene Christoph Witzel, psicólogo de la Universidad de Giessen (Alemania), que estudia la percepción del color. El verde, que en la actualidad se considera un color saludable y respetuoso con el medio ambiente, solía asociarse al veneno y la enfermedad, mientras que el amarillo suele considerarse un color alegre. El azul no solo es un color “frío”, sino que también está estrechamente vinculado con la creatividad. “Los logotipos de empresas azules irradian fiabilidad y competencia”, afirma Witzel.

Una mujer vestida de rojo despierta un mayor atractivo en los hombres que una mujer con atuendo azul. Aplicar la misma lógica a la descomunal mole de un camión puede parecer un poco fuera de lugar, pero un camión rojo a menudo se asocia a la idea de actividad.

No es de extrañar, por lo tanto, que el rojo sea el color más popular entre los fabricantes de automóviles deportivos. “En concreto, los hombres asocian este color con la agresividad y el dominio, tanto relativos a sí mismos como a los demás”, según Witzel. Los futbolistas con equipación roja despiertan un mayor respeto entre sus oponentes y tienen más posibilidades de ganar un partido. Y cuando el rojo se combina con el negro, el color de la muerte, el efecto puede ser incluso más

potente. Puede haber muchas cosas que se puedan explicar mediante la analogía del fútbol, pero lo más importante es el hecho de que irradiar elegancia y un cierto aire de competencia son virtudes muy apreciadas en nuestras vías públicas hoy en día.

La cultura también desempeña un papel fundamental en la forma en que experimentamos los colores. Un color determinado puede tener **una importancia totalmente diferente** en otro país. Witzel realizó un estudio internacional de este fenómeno, cuyos resultados mostraron que, en los países industriales, el azul es el color favorito más popular.



“En los países industriales, el azul es el color favorito más popular”

Christoph Witzel, psicólogo



¿Una mera cuestión de apariencia?

No, la empresa de transporte Glomb considera que su brillante tono púrpura también actúa como elemento disuasorio contra los ladrones.



LLUVIA DE COLOR

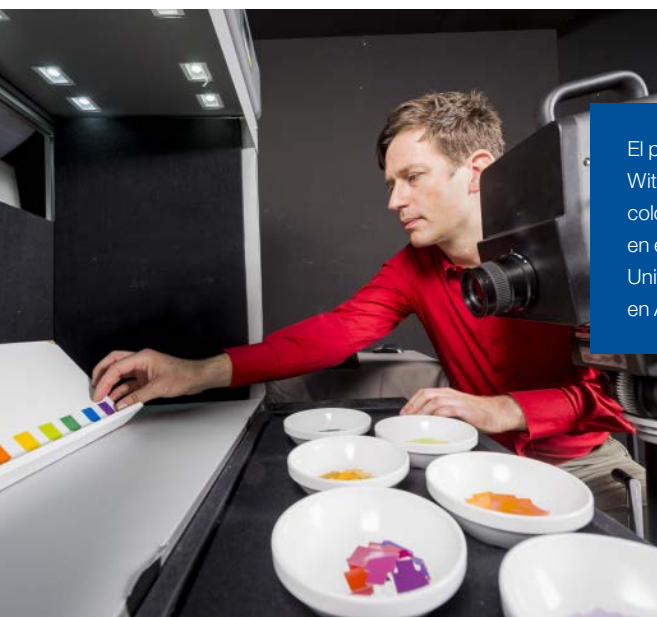
Las tribus indígenas de Papúa Nueva Guinea, por otro lado, demuestran preferencia por los tonos amarillos y rojos. El color rojo tiene un aura positiva en todo el mundo. Se asocia con la alegría y la felicidad en China, un país en el que también ha adquirido una importancia política más significativa en el siglo XX, y no solo en China. Una excepción a la norma es la Plaza Roja de Moscú, donde el rojo se asocia exclusivamente a la belleza. De hecho, en el idioma ruso se solía emplear la misma palabra para “rojo” y “bonito”. Lo mismo se aplica a los operadores de transporte, cuyos colores de flota rara vez, por no decir nunca, se utilizan para realizar cualquier tipo de declaración política.

El colorido mundo que hemos creado fuera de la naturaleza es un fenómeno relativamente reciente, ya que los colores brillantes solían ser caros de fabricar y solo podían permitírselos la realeza y la Iglesia. Por ejemplo, el muy majestuoso color carmesí procede de las cochinillas, unos insectos que vivían en el mar Mediterráneo y de los que se precisaban 10 000 para obtener **un gramo de pigmento**. Y el color azul está hecho de lazurita, un mineral precioso. Todo esto cambió con el auge de la industria química y, hoy en día, puede elegir casi cualquier color que desee para su coche. En los primeros días de la industria automovilística, la pintura de los vehículos tenía base de aceite y se aplicaba con un cepillo en colores inspirados a los que se utilizaban en las diligencias de caballos. El negro, el marrón oscuro y el verde oscuro eran muy populares. Los colores brillantes eran difíciles de fabricar y muy caros. La invención de la pintura sintética representó **un gran paso adelante** y, a partir de los años 50, los coches comenzaron a tener colores más vivos, como el naranja brillante y el azul marino, por mencionar algunos.

Los colores no solo cambian debido al ángulo y a la intensidad de la luz, sino también a la moda imperante. En las décadas posteriores a los años 70, los colores más oscuros se hicieron más populares entre los conductores,



pero muchos operadores de transporte decidieron mantener los colores originales de su flota en lugar de seguir la tendencia. La flota de un operador es un factor importante que, además, transmite su propio mensaje sobre la empresa. Uno de los mensajes más populares es la fiabilidad. “Nuestros camiones siguen teniendo el mismo color que mi padre eligió en 1945”, afirma Manfred Welz, director de la empresa Welz en Bruchsal (Alemania). “Es nuestra marca comercial y nos hace reconocibles al instante”, explica. Georg Wuttke tiene la misma opinión: “Los colores verde y rojo que heredamos de la firma Henschel en los años 70 transmiten la sensación de fiabilidad que queremos que perciban nuestros clientes”, afirma. El único cambio que hemos realizado es añadir un poco de “Elfenbein” o marfil, el color que utilizan los taxis alemanes. La llamativa combinación de colores ha pasado a formar parte de la identidad corporativa de la empresa. Sin embargo, los resultados no siempre son tan halagüeños. Los conductores de la empresa de transporte Glomb



El psicólogo Christoph Witzel estudia el efecto del color sobre las personas en el laboratorio de la Universidad de Giessen, en Alemania.

Container de Bremerhaven **a menudo experimentaban dificultades para localizar** sus camiones aparcados. Obviamente, necesitaban colores que destacaran más, y una capa de magenta acabó por solucionarlo. De hecho, el color incluso actúa como un elemento disuasorio contra los ladrones, algo que no se habría conseguido con el color rojo. A veces, mostrar los colores propios merece la pena. ■



Wuttke-Trans asocia su color verde con la vitalidad y el empuje.

Y no son la única empresa de transporte que piensa de esta forma: el verde es cada vez más popular.



Con sus diferentes tonos de azul, el operador de transporte Welz en Bruchsal (Alemania) pretende comunicar su competencia y fiabilidad.



KMAX GEN-2. Excelente kilometraje. Con tracción mejorada.

Bienvenidos a la próxima generación.



En tu negocio, todo se trata de eficiencia. Necesitas un neumático robusto que brinde un excelente kilometraje en una variedad de carreteras regionales, y eso es exactamente lo que ofrece la gama KMAX de Goodyear. Y como nunca dejamos de innovar, hemos creado el nuevo **KMAX GEN-2**, una gama de neumáticos con tracción mejorada para todos tipo de vías y condiciones climáticas durante toda su vida útil.

Descubra lo innovadora que es la próxima generación de KMAX GEN-2 en truck.goodyear.eu

GOOD YEAR

MAYOR COMODIDAD Y SEGURIDAD GRACIAS AL ACC

Más de 250 000 conductores de DAF ya saben que el control de crucero adaptable (ACC) hace la vida más fácil y segura, porque se ha instalado de serie en casi todos los modelos DAF de Europa desde 2015.

Para casi todas las demás marcas de camiones, el sistema solo funciona en combinación con un retardador. “Sin embargo, con el DAF, el ACC funciona muy bien combinado con el freno de escape, nuestro freno motor MX y los frenos de las ruedas”, afirma Raoul Wijnands, jefe de proyecto de pruebas. Una de las razones es el freno motor MX de DAF. “El MX es uno de los frenos motores más potentes del mercado y puede proporcionar un rendimiento óptimo en una amplia gama de rpm. Esto supone una gran ventaja cuando se utiliza en combinación con el ACC, ya que no todos los conductores tienen un retardador a su disposición. Nuestro objetivo es ofrecer una seguridad óptima a tantos conductores como sea posible y ofrecerles algo más que la máxima comodidad. Cuando se utiliza correctamente, el ACC es un mecanismo de seguridad muy eficaz. Puede evitar el tipo de peligro que suele surgir cuando se activa el sistema AEBS del freno de emergencia”.

Desde 2015, la ley exige que la gran mayoría de los camiones nuevos estén equipados con un sistema de frenado de emergencia automático (AEBS). El radar del

“UN CUARTO DE MILLÓN DE DAF CON ACC”





MAYOR COMODIDAD Y SEGURIDAD GRACIAS AL ACC

“El ACC proporciona comodidad y seguridad adicional”

vehículo explora continuamente la carretera para detectar situaciones peligrosas. Si, por cualquier motivo, el conductor no interviene a tiempo o no frena con la fuerza suficiente, el sistema AEBS toma el control. “El sistema de frenado de emergencia siempre ejerce la máxima potencia de frenado posible en las ruedas”, explica Wijnands. “Pero que el vehículo se detenga por completo a tiempo o no depende en gran medida de factores externos, como el estado de la carretera. Huelga decir que no se puede frenar con la misma eficacia en una superficie de carretera resbaladiza o desgastada que en un tramo asfaltado recientemente. Por lo tanto, la mejor forma de utilizar el AEBS es asegurarse de que no sea necesario activarlo en absoluto”.

Y precisamente ahí es donde el ACC puede ser de gran ayuda para el conductor. “Inicialmente, el control de crucero adaptable se introdujo como un medio para aumentar el nivel de comodidad de los conductores, con la ventaja añadida de una mayor seguridad. Básicamente, se trataba del paso siguiente al control de crucero normal, con el que el conductor tenía que pisar el freno en algún momento cuando se acercaba a otro vehículo. Ahora el ACC hace ese trabajo por el conductor. Y no solo eso: nuestro ACC es tan bueno que se merece además la denominación de sistema de seguridad. En la actualidad, más de un cuarto de millón de nuestros camiones cuentan con ACC”.

El ACC permite al conductor establecer una distancia fija de 30 a 80 metros entre su camión y el vehículo que se encuentra delante. “Así pues, el camión no se limita a la conducción con control de crucero, sino que también controla activamente la distancia que lo separa del siguiente vehículo. Si el vehículo que va delante comienza a reducir la velocidad, el ACC ajusta la distancia de manera casi imperceptible. Cuando el otro vehículo acelera, la distancia entre los dos vehículos aumenta, pero si decelera repentinamente, el ACC reacciona inmediatamente, soltando primero el acelerador y después activando el freno de escape. Si esto no es suficiente, el ACC activa el freno motor MX y los frenos de las ruedas

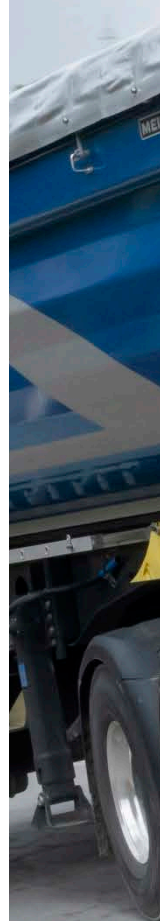


según sea necesario. Esto ocurre en el caso de una deceleración de hasta 2 m/s², que es una cifra considerable. Solo cuando esto resulta insuficiente y el conductor no interviene a tiempo, el AEBS toma el control, desactivando el ACC y llevando a cabo una parada de emergencia en caso necesario. De esta forma, el ACC complementa a la perfección el AEBS, ya que en la mayoría de los casos hará que no sea necesario activar el AEBS. Y esto reduce aún más el riesgo de accidente”.

No obstante, sigue habiendo mucha confusión con respecto al ACC. Muchos conductores piensan que deben utilizarlo porque, de lo contrario, podrían tener problemas con la ley o con la compañía de seguros si se ven involucrados en un accidente. Esto no es cierto: la ley no exige el uso del ACC. Sin embargo, la situación no es tan clara en lo que respecta al AEBS. En Alemania, se ha producido al menos un caso en el que un juez ha acusado en firme a un conductor involucrado en un accidente mortal cuando se supo que había desactivado expresamente el sistema AEBS del camión.

Los conductores son conscientes de que, cuando un coche cambia de carril delante de ellos, el camión a menudo aplica los frenos automáticamente aunque no haya indicios claros de peligro. Sin embargo, en última instancia, es el conductor el que está al mando del camión y siempre debe permanecer alerta ante cualquier peligro, incluso cuando tienen ACC incorporado. El conductor siempre tiene la posibilidad de pisar ligeramente el acelerador para anular el ACC si es necesario.

El ACC contribuye de forma importante a la comodidad y la seguridad del conductor, lo que explica la decisión de DAF de instalar el sistema de serie en la mayoría de los modelos LF, CF y XF en Europa. ■





Más de

250.000

conductores de DAF ya saben que el ACC hace la vida más fácil y segura.

DAF EN BRASIL

“Si sale intacto de aquí, saldrá intacto de cualquier sitio”

En muchos sentidos, Brasil es una tierra de extremos: con una superficie de 8,5 millones de kilómetros cuadrados y una población de 208 millones de personas, es el quinto país más grande del mundo.

El clima varía de agradablemente templado a tórrido y muy húmedo. Según Google Maps, se tarda 71 horas en coche en ir desde Boa Vista, en el norte del país, hasta Porto Alegre, en el sur, a una distancia de 5259 kilómetros. Prácticamente como ir desde Tromsø, al norte de Noruega, hasta Gibraltar, pero con una gran diferencia: el conductor europeo necesita “solo” 55 horas, no 71, para cubrir esa distancia, principalmente debido a la excelente infraestructura y a las carreteras casi perfectamente lisas. En Brasil aún tienen un largo camino por recorrer: actualmente, solo el 5,5 % de los 1,7 millones de kilómetros de carretera del país está pavimentado. En otras palabras: en Brasil, el transporte por carretera sigue siendo una actividad para amantes de la aventura.

En 2012, la empresa matriz de DAF, PACCAR, decidió que era el momento de embarcarse en esta aventura creando una fábrica totalmente nueva en la ciudad meridional de Ponta Grossa, de cuya línea de producción salió, dos años después, el primer DAF XF105. En la actualidad, la fábrica también produce los CF y LF, así como los motores PACCAR.

PACIENCIA

Hacerse un hueco en el mercado brasileño, extremadamente competitivo (donde están presentes todos los fabricantes europeos de camiones), requiere perseverancia en cantidades industriales, pero, en Brasil, DAF ha llegado para quedarse. Los concesionarios están invirtiendo mucho en la red de concesionarios (la política de DAF es trabajar con los empresarios autóctonos) y DAF ya ha sido votada como la marca de camiones más popular de Brasil tres años consecutivos.

INTACTO

Hay algunas diferencias importantes entre un DAF producido en la fábrica brasileña y un DAF “europeo”. Algo completamente lógico, dadas las condiciones viarias descritas anteriormente y el hecho de que la MMC máxima para camiones en Brasil es de nada menos que 91 toneladas. Por lo tanto, un DAF brasileño tiene un chasis, una suspensión y ejes más pesados. Para DAF, Brasil marca el listón en cuanto al desarrollo de vehículos indestructibles. No es de extrañar que el dicho “Si sale intacto de Brasil, saldrá intacto de cualquier sitio” se utilice ampliamente en el departamento de desarrollo de productos de DAF.



SOLO PREVENTIVO

Alguien que conoce muy bien todo esto es Daniel Begnini, director de "Transportes Begnini" y orgulloso propietario del primer XF105 vendido en Brasil. Cinco años más tarde, el camión ha acumulado una increíble cifra de 1 000 000 de kilómetros, pero sigue pareciendo completamente nuevo. "No ha tenido un día de inactividad no planificada en todos esos años", afirma su muy satisfecho propietario, que ahora cuenta con más de 30 DAF en su flota de 90 camiones. "Solo hemos tenido que realizar el mantenimiento preventivo recomendado y sustituir algunas piezas desgastadas de vez en cuando. Y durante el periodo de garantía, solo utilizamos piezas de repuesto originales. Desde entonces, hemos cambiado a piezas universales del programa TRP de PACCAR, que son igual de buenas en términos de calidad". Los camiones de Begnini transportan una amplia gama de mercancías por todo Brasil: desde productos a granel, como pienso para ganado, hasta vacas y acero. "Al igual que mis compañeros en el sector del transporte por carretera, las deficientes carreteras del país, las pendientes pronunciadas y las condiciones extremas constituyen los mayores retos a los que nos enfrentamos cada día", afirma Begnini. "La decisión que tomamos en 2014 de elegir DAF ha demostrado ser acertada. La marca se ha convertido en un elemento permanente de mi flota y lo seguirá siendo en el futuro". ■



ROMPIENDO LA BÁSCULA

La caña de azúcar es uno de los productos agrícolas más importantes de Brasil, y la cosecha anual de caña de azúcar es de unos 600 millones de toneladas, una cantidad asombrosa. Incluso con una MMC de 91 toneladas, que equivale al doble de peso permitido en Europa, los camiones tienen que realizar ocho millones de viajes de ida y vuelta al año para transportar toda esa caña de azúcar desde A hasta B. Otro gran sector en Brasil es la industria maderera. Brasil cuenta con siete millones de hectáreas de plantaciones de árboles y el transporte se realiza principalmente en carreteras abruptas y sin asfaltar.

Los camiones tienen que abrirse paso literalmente por el bosque para recoger las cargas de madera, lo que convierte esta aplicación en una implacable prueba de fuego para cualquier camión. Para atender a estos segmentos de mercado extremos, DAF ha desarrollado un camión especial con un chasis de tres ejes (lo que DAF llama un "FTT"), así como un chasis y una suspensión reforzados, lo que le proporcionó una MMC de 125 toneladas fuera de carretera. Para ponerlo en perspectiva, en Europa, el peso estándar es de 44 toneladas. Los camiones están disponibles con cabina CF o XF.

EN RUTA CON PETER JACOBS, CAMPEÓN DEL DAF DRIVER CHALLENGE 2019

Peter Jacobs (32 años) ha sido un apasionado tanto de los camiones como de DAF desde su más temprana edad. “Mi padre todavía tiene una grúa de 38 años montada en un camión con motor DAF”, afirma el ganador del DAF Driver Challenge 2019. “Tenía solo cinco años y aquello ya me fascinaba”. Obviamente, su apego por DAF es muy fuerte, porque Peter nunca ha participado en una competición similar con otros camiones ni tiene previsto hacerlo.

Este año, el conductor belga Peter Jacobs ganó el premio DAF Driver Challenge 2019 en la final internacional del circuito de pruebas Goodyear en Luxemburgo. Derrotó a otros 18 candidatos de toda Europa. El mejor conductor europeo de DAF trabaja para Alders Transport en Pelt (Bélgica), donde conduce un DAF XF 450 FTG en combinación con una pala cargadora Faymonville. Una semana después de alzarse con el título, nos reunimos con él en ruta.

Peter lleva en pie desde las 3 de la mañana y ya ha completado un viaje este lunes por la mañana cuando subo a bordo de su camión a las 8:00 horas. A las 5:00, salió de su casa de Oudsbergen, en la provincia de Limburgo, para dirigirse a Haren, en las proximidades de Bruselas, y entregar su carga de 21 toneladas de losas de hormigón. En el camino de vuelta se detiene en Prefaco en Neeroeteren para dejar el remolque vacío y, a continuación, continúa conduciendo hacia Altaan, en Dilsen-Stokkem, para recoger la siguiente carga con destino a Haren.

ECOPUNTUACIÓN

Tras el volante, Peter transmite un aire de calma, algo que confirma su “Ecopuntuación”, la pantalla del salpicadero del XF que supervisa el rendimiento del conductor. Hoy muestra una puntuación del 91 % y un consumo medio de combustible de 29,1 litros, lo que resulta muy eficiente para un combinado con seis ejes que pesa 19 toneladas sin carga. “El consumo estándar para esta combinación es de 32 litros”, explica Peter. “Normalmente conduzco a unos 85 u 86 km/h para ahorrar combustible, excepto en zonas de la autopista en las que no se permite adelantar a los camiones. En ese caso, conduzco un poco más rápido para evitar retener el tráfico. Me gusta dejar que el control de crucero del DAF haga su trabajo”.

Las cifras hablan por sí mismas. Ir de pasajero con Peter es una experiencia cómoda y resulta evidente que su control al volante es total. Permite que el camión ruede lentamente al aproximarse a un semáforo que cambia a rojo o a una rotonda. En resumen, el tipo de conductor con el que sueñan todas las empresas de transporte. A Peter le gusta conducir por las carreteras relativamente tranquilas de la provincia belga de Limburgo, pero no se amilana ante el reto de internarse en el tráfico de una ajetreada ciudad como Bruselas.

El ganador del DAF Driver Challenge 2019 se enorgullece de su camión. Los depósitos y las llantas están relucientes y siempre reciben un repaso rápido con un paño cada vez que Peter hace una parada. Su amor por DAF nació a una edad temprana y no ha disminuido desde entonces. “He conducido otros camiones”, afirma. “Pero, por lo que a mí respecta, nada supera a un DAF. Es un magnífico camión que tiene todo lo que cualquier conductor puede necesitar. La cabina es espaciosa y tiene mucho espacio de almacenamiento. Lo único que echo de menos en mi camión es una segunda cama en la que poder echar un impermeable mojado, por ejemplo, pero nuestra empresa ha optado deliberadamente por camiones con una cama para reducir el peso al mínimo”.

REMOLQUE DOBLE

Peter evoca con gran satisfacción el DAF Driver Challenge, tanto la competición belga como la final internacional. Ganar fue un extra, dice, y no se lo esperaba. “Hubo muchas maniobras difíciles con todo tipo de vehículos, como un remolque doble, un tractor 6x4 con un volquete de 2 ejes y un DAF FAW 8x4, vehículos que no suelo conducir normalmente”. Así pues, ¿cuál es el secreto para ser un buen conductor? “Tienes que entregarte a tu trabajo y saber exactamente lo que necesita”, afirma Peter. “Debes conocer tu vehículo por dentro y por fuera y tener en cuenta a los demás usuarios de la carretera mientras conduces. Siempre me ha encantado conducir. De hecho, podría decir que he convertido mi pasión y mi afición en mi profesión” ■



En Altaan, en Dilsen-Stokkem, Peter recoge un cargamento de losas de hormigón.



Los depósitos y las llantas están relucientes y siempre reciben un repaso rápido con un paño cada vez que Peter hace una parada.



Peter recibe el primer premio en Luxemburgo de manos de Harry Wolters, presidente de DAF Trucks N.V.

LOS PASAJEROS NO DEBEN ECHAR NADA EN FALTA. NUNCA.







“LOS PASAJEROS NO DEBEN ECHAR NADA EN FALTA. NUNCA”.

El chef Ashley Duff (izquierda) y su brazo derecho, Ding

¿Alguna vez se ha preguntado cuánta comida necesita diariamente un gran crucero? ¿O cómo se avitualla y se procesa todo? Echamos un vistazo entre bastidores durante el reabastecimiento del Nieuw Statendam.

Son las 7:45 de la mañana de un domingo en la terminal de pasajeros del puerto de Ámsterdam. Esta mañana, en el impresionante horizonte urbano del Noord de Ámsterdam encontramos un descomunal muro de acero resplandeciente. El Nieuw Statendam, uno de los cruceros más modernos de la clase “Pinnacle” de HAL, está atracado en el puerto. El majestuoso barco, de 297 metros de eslora y 12 pisos de altura, domina las aguas de la bahía del IJ. Los pasajeros disfrutarán de su desayuno en uno de los enormes restaurantes de la

cubierta 9. El popurrí internacional de huéspedes se sirve de los numerosos y variados bufés, donde pueden elegir entre delicias culinarias preparadas de antemano o pedir otras expresamente al personal.

Para algunos, este es el último día de su crucero y pronto desembarcarán. Para otros, todavía será posible disfrutar de un día de visita turística en Ámsterdam y otros cuantos más a bordo. Además, por la tarde se espera una oleada de nuevos pasajeros. Todos estos trotamundos tienen algo en común: esperan disfrutar de platos todavía mejores que los que les servirían en un restaurante de cinco estrellas. Y no quedarán

decepcionados. En la cocina central, en las entrañas de estos colosos transoceánicos, el chef Ashley Duff y su brazo derecho, Ding, están ocupados dando órdenes a su equipo. No solo saben cuántos pasajeros tendrán que alimentar antes del próximo reabastecimiento programado, sino también cuáles son exactamente los requisitos dietéticos de cada uno de ellos, incluidos aquellos por motivos religiosos. En teoría, tienen que ser capaces de servir 2650 dietas diferentes. Y eso sin incluir a la tripulación, nada menos que otras 1036 bocas que alimentar. Trabajan en estrecha colaboración con Iulian Grumeza, director de alimentación y bebidas, con el fin de determinar exactamente lo que necesitan para preparar todos los exquisitos platos que se espera que sirvan. Grumeza también lleva un recuento preciso de las bebidas que necesitan a bordo hasta la siguiente escala.

“Todos los ingredientes son frescos. Mantenemos muy poco género en las cámaras congeladoras y se destina únicamente para emergencias”, explica el jefe de cocina, con evidente orgullo. “Este barco es un hotel flotante donde los alimentos se transforman en cultura culinaria. Las comidas son una de las características más importantes de todo el crucero. Los huéspedes no deben echar nada en falta. Nunca. Ding y yo cocinamos junto con un equipo de 145 cocineros las 24 horas, porque también nos encargamos del servicio de habitaciones de a bordo”. El Nieuw Statendam tiene más de una cocina, por supuesto. Una de ellas está dedicada exclusivamente a las verduras; otra, a la preparación de carnes, y otra, únicamente a platos de pescado. El crucero incluso tiene panadería propia, en la que se elabora pan recién horneado, así como cruasanes; un proceso sumamente laborioso.

ESTE BARCO ES UN HOTEL FLOTANTE DONDE LA COMIDA SE TRANSFORMA EN CULTURA CULINARIA.



En el exterior, junto al muelle de carga, las hileras de palés y contenedores de ruedas llenos de provisiones siguen creciendo. El personal de seguridad efectúa los chequeos rutinarios del cargamento en busca de explosivos y drogas. Y aún hay más material esperando en los camiones. Las reglas de carga son sencillas: cada vez que un barco llega a puerto, espera que todas las existencias estarán listas para cargarlas sin dilación. El tiempo exacto que tiene que esperar un conductor de camión para descargar depende de la carga y de la plataforma de carga específica del barco, todo ello responsabilidad del jefe de carga, que, a su vez, tiene que responder al jefe de aprovisionamiento del buque, Pieter van Andel. Su trabajo se complica aún más por el hecho de que parte de la carga está etiquetada en kilogramos y litros, y otra parte, en onzas y pintas. Uno también esperaría que la carga del barco se amarrase firmemente. Pieter, que se encuentra entre las carretillas elevadoras que van y vienen, coordinándolas, explica por qué no es así: “El buque es tan grande que los cabeceos y alabeos durante la navegación son mínimos. Además, siempre navegamos sorteando el mal tiempo. Al fin y al cabo, ¿qué hay de divertido en abrirse paso a través de una tormenta con 2500 almas a bordo?”

Las carretillas elevadoras entran y salen continuamente por las grandes compuertas del barco que se abren hacia el muelle. Se necesita un total de 12 camiones y 5 contenedores de carga llenos de provisiones para abastecer el barco durante dos semanas. Cada día, los huéspedes consumen hasta 8000 huevos, 900 kg de carne y 400 kg de pescado y marisco.

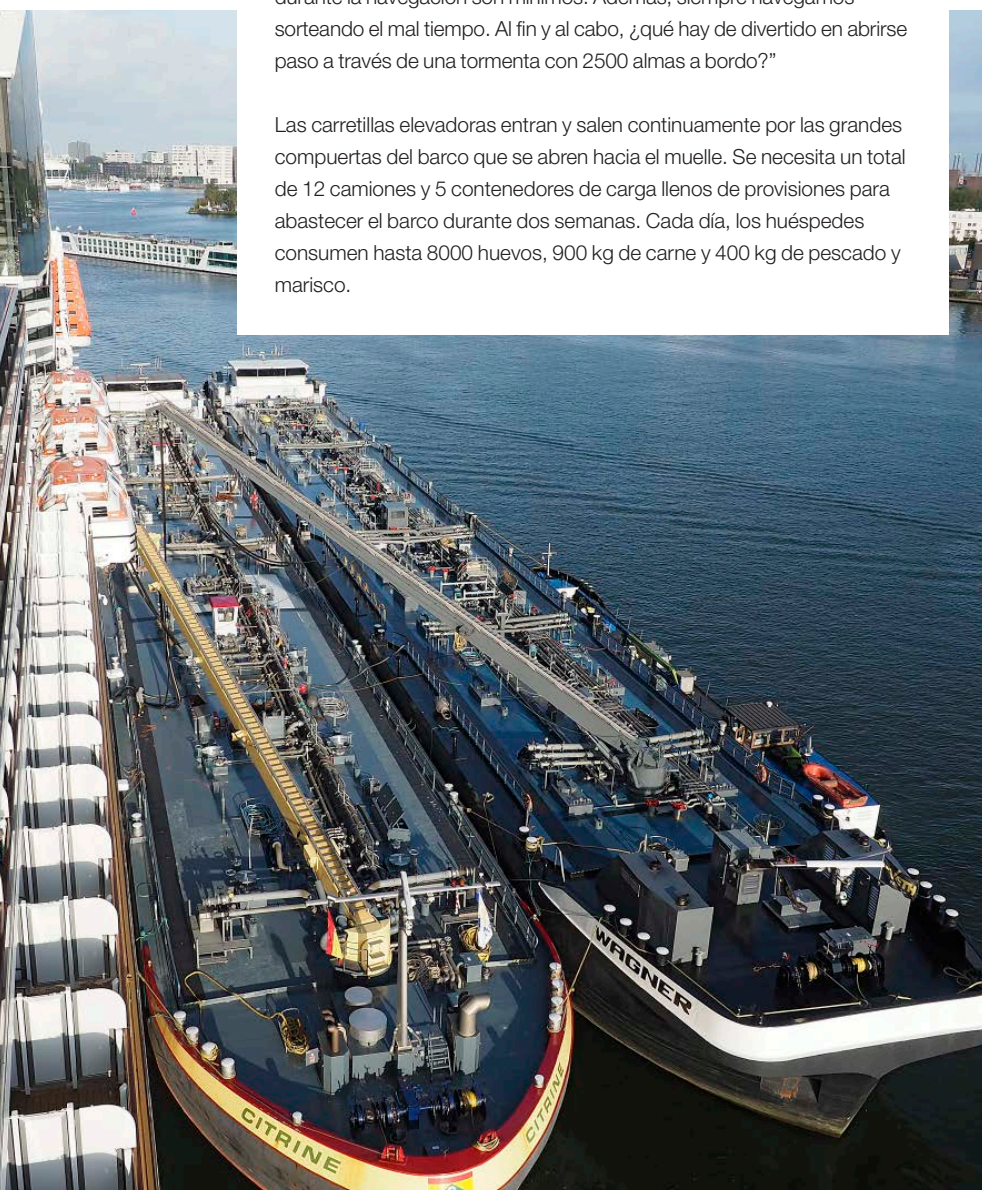
¿QUÉ HAY DE DIVERTIDO EN ABRIRSE PASO A TRAVÉS DE UNA TORMENTA CON 2500 ALMAS A BORDO?

Audrey de Vette, directora de H.Z. Logistics



ACERCA DE H.Z. LOGISTICS

H.Z. Logistics es una empresa de logística que proporciona servicios completos de transporte intermodal e internacional por carretera en varios países. También dispone de una unidad independiente para servicios de transporte especiales y es una de las principales compañías en el sector de abastecimiento de barcos.



**350
camiones**
principalmente DAF

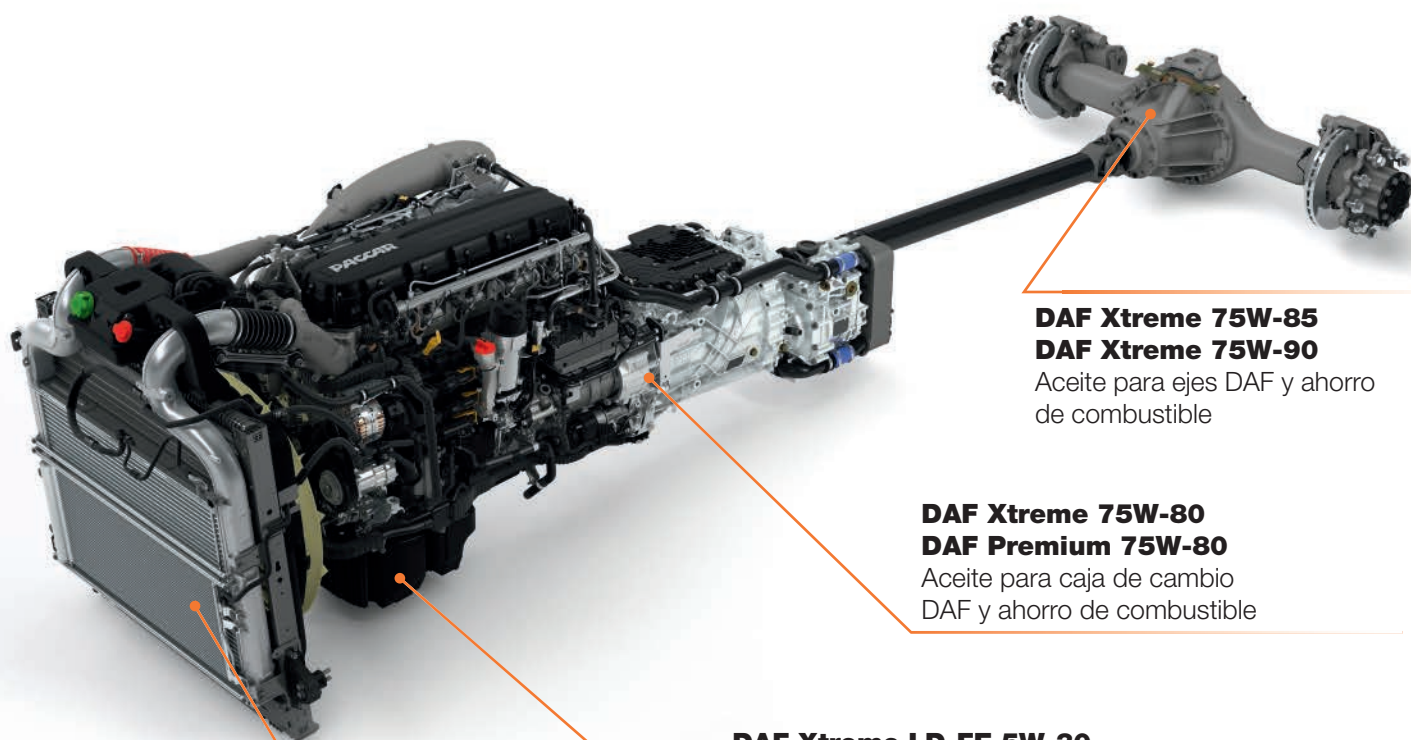
**455
unidades**
de materiales remolcados

**900
empleados**

**Sede central
en Países Bajos**
Cuatro centros en Europa: Inglaterra,
Rumanía, Polonia y Austria

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

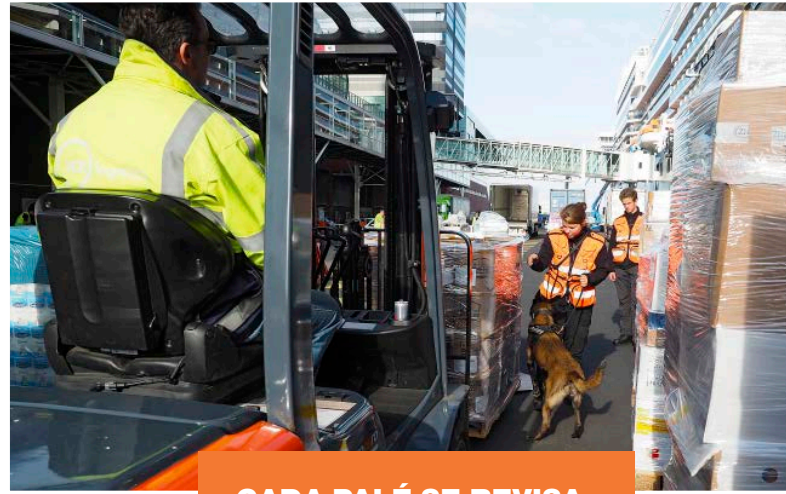
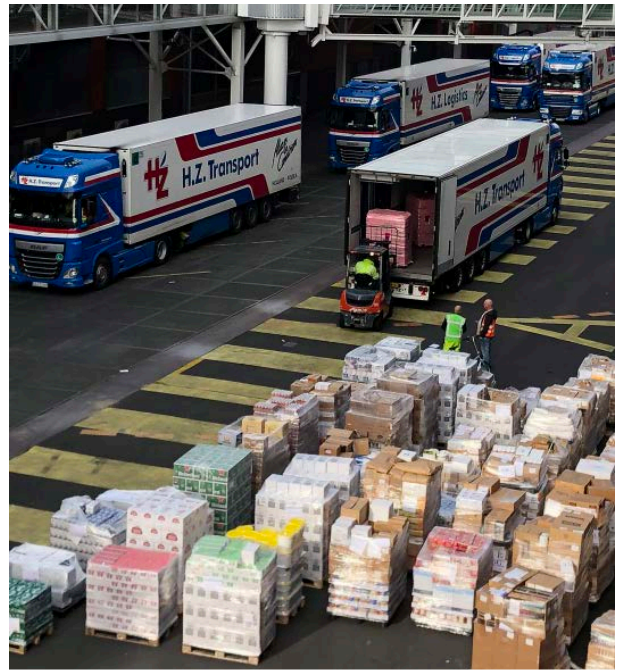




ABASTECIMIENTO DE CRUCEROS

“Lo que vemos aquí, de hecho, es el final de una cadena logística gigantesca”, explica Audrey de Vette, quien, junto con su hermano, es propietaria y directora de la empresa de transporte holandesa H.Z. Logistics con sede en De Lier. La empresa se encarga de todos los requisitos de transporte de cruceros para HAL en Europa. “Se trata de logística holandesa en su máxima expresión, y eso es algo de lo que sentirse muy orgullosos: una compañía de transporte holandesa que satisface todas las necesidades de una empresa de cruceros holandesa. Además, con camiones holandeses, ya que la mayor parte de nuestra flota son DAF”. H.Z. garantiza que todo lo que necesita un crucero HAL en lo relativo a alimentos y artículos de hotel esté preparado y esperando en el muelle en el momento en que el barco atraca. “Es mucho más complicado que abastecer un supermercado, por ejemplo. Es un proceso implacable y complejo, en el que no hay ningún margen de error”, afirma Audrey. “Se trata de saber exactamente lo que HAL necesita en cuanto a suministros. Tenemos que asegurarnos de que los productos se entregan en el puerto correcto en el momento justo. El proceso implica una gran cantidad de documentación de aduanas y el sellado de camiones, por lo que hay una gran cantidad de papeleo”. La mayoría de los productos son de procedencia europea. “Pero también gestionamos suministros de EE. UU.”, explica Audrey. “Los productos llegan en contenedores que tenemos que recoger y entregar”. Para ello, H.Z. trabaja en colaboración con la empresa de logística Frigo, con sede en la ciudad de Breda. “Los proveedores envían la mayoría de los productos a Frigo, donde se combinan en cargas que podemos recoger para el transporte. Dicho esto, la responsabilidad de los artículos recae sobre nuestros hombros, ya que tenemos que asegurarnos de que cada proveedor entrega exactamente lo que se ha pedido. Algunos productos proceden de Hamburgo e Italia y los recogemos nosotros mismos”.

Para H.Z., se trata de un trabajo de temporada que se realiza desde marzo hasta octubre. Fuera de esta temporada, los cruceros ponen rumbo a climas más soleados. Sin embargo, esto no hace que el trabajo sea menos frenético. “Por ejemplo, nunca sabemos exactamente la capacidad de carga que necesitamos reservar. Todo lo que sabemos es a qué puertos tendremos que entregar y cuándo. Estos puertos incluyen Ámsterdam, Róterdam, Southampton y Civitavecchia, cerca de Roma. HAL nos proporciona una estimación somera de la capacidad que necesitarán para la temporada, pero los volúmenes reales dependen en última instancia de la tasa de ocupación del barco y del tipo de invitados a bordo. Esto cambia de semana en semana, por lo que no podemos dormirnos en los laureles. Y como dice el chef Duff: los pasajeros no deben echar nada en falta. Nunca”. ■



CADA PALÉ SE REvisa EN BUSCA DE DROGAS Y EXPLOSIVOS



GRACIAS A DAF, OFRECEMOS UNOS SERVICIOS LOGÍSTICOS PERSONALIZADOS, SEGUROS Y FIABLES CON LOS COSTES MÁS BAJOS POSIBLES



“Servicios logísticos fiables con los costes más bajos.”

Jan Arnett, director ejecutivo del grupo Bertschi AG

“PUEDO CONFIAR EN LOS CAMIONES DURANTE LA PLANIFICACIÓN.”



Jan-Hendrik Bork,
planificador de Bertschi

“LOS CAMIONES DAF TIENEN UN PESO DE VEHÍCULO BAJO.”



Ueli Bruder,
director del departamento técnico

“ME ENCANTA DAF Y NO QUIERO CONDUCIR OTRA COSA.”



Berthold Winkler,
conductor



Bertschi AG, con sede en Suiza, se dedica al transporte internacional de productos químicos especiales por carretera, mar y ferrocarril. Para transportar contenedores de depósitos y mercancías a granel es imprescindible disponer de vehículos ligeros y fiables. En DAF, Bertschi ha encontrado el socio perfecto. Desde hace muchos años, la mayoría de los más de 1100 vehículos que integran la flota de Bertschi son camiones DAF.

Con 1100 camiones, 1400 remolques y chasis para contenedores, y más de 35 000 contenedores para transporte intermodal, Bertschi AG es una empresa importante en el campo del transporte a granel y de contenedores cisterna. Jan Arnet, director ejecutivo del grupo Bertschi AG, afirma: “Nuestros clientes esperan una logística segura y fiable adaptada a sus necesidades con el menor coste posible. Podemos ofrecerla optando siempre por la solución de transporte adecuada. Preferimos utilizar el ferrocarril para las distancias más largas, y camiones para el transporte de ida y vuelta a las terminales ferroviarias”.

“En nuestro sector, la fiabilidad de las entregas es de vital importancia”, afirma Jan-Hendrik Bork, planificador de Bertschi responsable del transporte de productos químicos especiales. “Solo he tenido experiencias positivas con DAF: sabemos que siempre podemos contar con sus camiones. Ese nivel de certeza es una gran ventaja a la hora de planificar el transporte”.

Ueli Bruder es responsable del departamento técnico de Bertschi en la ciudad suiza de Dürrenäsch: “Un peso bajo del vehículo es un requisito previo para el transporte de contenedores de depósitos, ya que todo gira en torno a la carga útil. La fiabilidad de los camiones también es crucial. Nuestros camiones DAF cumplen estas

condiciones y hemos encontrado un socio extremadamente fiable en DAF. Encargamos a DAF camiones que cumplan nuestras especificaciones ADR europeas y, a continuación, los adaptamos en nuestros talleres para los requisitos del país en el que se utilizarán”.

El bajo consumo no solo implica menores costes, sino también menos emisiones de CO₂, lo que coincide perfectamente con la filosofía de Bertschi AG. En palabras de Ueli Bruder: “DAF ha implementado un gran número de soluciones innovadoras para reducir el consumo de combustible, lo que ha resultado ser muy beneficioso en la práctica. Al elegir la solución de transporte más adecuada, evitamos la emisión de alrededor de 200 000 toneladas de CO₂ al año. Para el transporte por carretera, nuestros camiones DAF Euro 6 ofrecen grandes ventajas en términos de ahorro de combustible y emisiones de CO₂”.

Los camiones DAF no solo son populares entre los directivos, sino que también han sido muy bien recibidos por los conductores. Así lo corrobora el conductor Berthold Winkler: “El DAF es extremadamente cómodo, especialmente con la cabina con suspensión neumática. También es agradable y silencioso. El camión funciona con mucha suavidad y sin sobresaltos, y la conducción me parece extraordinaria. Me encanta este DAF CF y no quiero conducir otra cosa”. ■



DAF TRUCKS ABRE UN NUEVO CONCESIONARIO EN PARÍS

DAF Trucks ha abierto un vanguardista concesionario al norte de París. El nuevo centro DAF Trucks París en Louvres se encuentra estratégicamente situado cerca de los principales centros logísticos y de importantes rutas de transporte nacionales e internacionales. La mayor parte, con diferencia, de todo el transporte nacional e internacional norte-sur desde Escandinavia y el Benelux pasa por esta región.

“El nuevo concesionario DAF Trucks París Nord representa una importante expansión de nuestra red de concesionarios profesionales en Francia”, afirma Richard Zink, miembro de la junta directiva de DAF Trucks y responsable de marketing y ventas. “El concesionario se encuentra estratégicamente situado al norte de la ciudad y proporciona un servicio excelente no solo a los clientes de DAF de la región de París, sino también a todos los transportistas que pasan por la ciudad en sus rutas internacionales. La apertura de DAF Trucks París Nord es importante para mejorar aún más el éxito de DAF en Francia”.



CAMIONES DAF FIRST CHOICE SEMINUEVOS CON GARANTÍA COMPLETA

Todos los camiones DAF First Choice seminuevos de menos de cuatro años ahora incluyen de serie una garantía del fabricante completa sin límite de kilómetros.

DAF First Choice es la etiqueta de calidad bajo la que DAF ofrece camiones seminuevos. Estos camiones DAF tienen menos de cinco años y menos de 600 000 kilómetros registrados, parecen nuevos y cuentan con un historial de servicios completamente documentado. Además, estos camiones First Choice han superado más de 200 comprobaciones para garantizar que se encuentran en perfectas condiciones técnicas y pueden ofrecer la máxima fiabilidad, lo que se traduce en un tiempo de actividad óptimo.

Los camiones DAF First Choice con menos de cuatro años de antigüedad cuentan ahora con una garantía completa del fabricante de 12 meses de serie que, por supuesto, también cubre todas las opciones de fábrica. Los camiones First Choice de entre cuatro y cinco años de antigüedad cuentan con una garantía de 12 meses en la cadena cinemática.



DAF LF CORONADO “CAMIÓN LIGERO DEL AÑO” EN LA REPÚBLICA CHECA

La serie LF de DAF Trucks ha sido coronada en la categoría de “Mejor camión ligero del año” en la República Checa. Tanto las compañías como los conductores han reconocido el DAF LF como su camión de distribución favorito gracias a su “excelente diseño, visibilidad y costes operativos extraordinariamente bajos”. Además, el DAF CF Construction ha sido galardonado como “Mejor camión de construcción del año” por su “robustez, altas cargas útiles y bajos costes operativos”.



Los premios TOP CZECH TRANSPORT 2019 son una iniciativa de la revista TRANSPORT a LOGISTIKA CZ y las tres asociaciones de transporte checas: ČESMAD Bohemia, Svaz Spedice a Logistiky ČR y Česká Logistická Asociace. Michal Štengl, editor jefe de la revista TRANSPORT a LOGISTIKA y presidente del jurado, afirmó: “DAF ha convencido a los clientes de que fabrica los mejores tractores del mercado. Con la serie LF y CF Construction, también demuestra su posición líder en otros segmentos”.

100 000 DE LOS NUEVOS DAF CF Y XF

Recientemente, DAF Trucks Eindhoven ha concluido la fabricación del camión número 100 000 de la nueva generación de CF y XF en salir de la línea de producción. Nunca antes en la historia de la compañía se había finalizado tan rápidamente una serie de 100 000 unidades. El vehículo número 100 000 se entregó con la correspondiente celebración conmemorativa a Groep Gheys en Mol (Bélgica). “Tenemos una larga historia con DAF Trucks”, afirmó Luc Gheys, copropietario del negocio.

“El primer camión que mi padre comenzó a utilizar a mediados de los años sesenta fue un autobús DAF convertido en camión de mudanza”. Los primeros vehículos de la generación actual de CF y XF llevan en producción desde julio de 2017. Desde entonces, se han fabricado nada menos que 100 000 unidades en DAF Trucks en Eindhoven y en Leyland Trucks en Gran Bretaña.



EL INNOVADOR DAF CF ELECTRIC GANA EL PREMIO GREEN TRUCK AWARD

El DAF CF Electric ha recibido el premio Green Truck Logistics Solution Award 2019. En vísperas de la feria Transport Logistic de Múnich (Alemania), las revistas líderes del sector VerkehrsRundschau y TRUCKER también han distinguido a la red logística de interior de contenedores Contargo por poner en servicio el primer DAF CF Electric en Alemania. Estos vehículos de pruebas de campo completamente eléctricos recogen y entregan contenedores en el puerto interior de Duisburgo (Alemania). El premio “Green Truck Logistics Solution Award” es un prestigioso galardón con el que se reconoce la implementación de prometedoras tecnologías futuras para una logística innovadora y sostenible en Europa.



Los dos camiones DAF completamente eléctricos para la filial de Rhenus, Contargo, forman parte de una amplia prueba de campo de varios camiones en Europa, y los primeros CF Electric que entran en servicio en Alemania. El DAF CF Electric es un tractor 4x2 completamente eléctrico desarrollado para operaciones de hasta 37 toneladas en zonas urbanas, donde los remolques de un solo eje o de dos ejes son la norma. El vehículo se basa en el DAF CF, con una transmisión completamente eléctrica que utiliza la tecnología E-Power de VDL. El núcleo de su tren de potencia inteligente es un motor eléctrico de 210 kW alimentado por una batería de ión-litio con una capacidad total de corriente de 170 kWh. El CF Electric tiene una autonomía de hasta 100 kilómetros, dependiendo del peso de su carga, por lo que resulta adecuado para el transporte de grandes volúmenes sin emisiones en zonas urbanas. Las baterías tienen una función de carga rápida de 30 minutos, mientras que una carga completa solo tarda una hora y media.

DAF CF PURE EXCELLENCE

Mayor rendimiento. Mayor carga útil.



El DAF CF FAD representa un nuevo nivel de excelencia en el sector de la construcción. Las mejoras en la cadena cinemática brindan la potencia necesaria para hacer frente a los terrenos más duros. Nuestras diferentes configuraciones de chasis ligeros y adaptables aumentan significativamente la carga útil para adaptarse a las condiciones de conducción más difíciles. Nuestro consumo eficiente líder del mercado reduce los costes operativos. Y como todos los camiones DAF, el DAF CF FAD ofrece un confort inigualable para el conductor y una fácil instalación de la carrocería. Contacta con tu distribuidor DAF para saber más o visite www.daf.es