

INVIERNO/PRIMAVERA 2022

DAF

IN ACTION



DAF XF, XG, XG+:

**“UN NUEVO REFERENTE DEL
SECTOR EN MATERIA DE
EFICIENCIA, SEGURIDAD Y
CONFORT”**



XF XG XG+

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

MÁS VERDE MÁS LEJOS



FUELMAX ENDURANCE

MÁS SOSTENIBILIDAD.
MÁS RUTAS.

GOODYEAR.EU/TRUCK

¿Quiere neumáticos que reduzcan las emisiones de su flota y disminuyan su factura de combustible? Por supuesto. Pero, ¿qué hay de los neumáticos que le dan tracción y durabilidad en carreteras secundarias y nacionales, así como en autopistas? Con FUELMAX ENDURANCE lo tiene todo. Robustez y eficiencia de combustible. Adherencia y bajas emisiones.

Consulta los detalles en la página web o habla con tu proveedor Goodyear.

GOODYEAR

¡GRACIAS POR VUESTRO ESFUERZO Y CONFIANZA!

La irrupción de nuestra Nueva Generación de vehículos DAF XF, XG y XG+, ha establecido un hito en la historia del transporte por carretera que marca los nuevos estándares y nos sitúa a la cabeza del mercado en innovación, seguridad, confort, diseño y prestaciones. Una prueba irrefutable de ello son los casi 23.000 pedidos que fábrica ha recibido en solo los 6 primeros meses.

Así fue visto y justamente reconocido por los jueces a la hora de premiar a la Nueva Generación de vehículos DAF XF, XG y XG+ con el "International Truck of The Year 2022", el galardón más prestigioso y con mayor reconocimiento en la industria del camión. Ese mismo jurado también concedió el premio "2022 Innovation Award" a nuestro modelo XF de motor de combustión de hidrógeno. Una clara apuesta de DAF por el futuro del transporte. Además, la Nueva Generación DAF es también camión del año 2022 en países como Rumanía o Portugal.

El destinatario final de todos estos galardones y del resto que vendrán no solo es DAF como compañía sino todos los que de una u otra forma habéis confiado en DAF. Tanto los trabajadores de la organización, como nuestra red de concesionarios de venta y servicio.

El trabajo y esfuerzo de todos los que formáis la familia DAF se ha visto reflejado en un producto disruptivo que marca un antes y un después en nuestro sector, que ha dado y seguirá dando mucho de que hablar en los próximos años.

Una vez más ¡GRACIAS!



Javier Sanchez Ardavin
Director General de DAF España y Portugal

4 Según el jurado de ITOY, los nuevos XF, XG y XG+ de DAF marcan el comienzo de una nueva era

8 Richard Zink, director de marketing y ventas: "La experiencia del cliente es mucho más que un camión"

11 El nueva XG+ para uso diario

14 El sector del transporte se enfrenta a enormes desafíos debido a la escasez de conductores

18 A los taiwaneses les encanta su DAF

22 Hace exactamente un cuarto de siglo que DAF Trucks pasó a formar parte de PACCAR

24 El camión de recogida de residuos limpio hace su trabajo en silencio

28 Un DAF con experiencia es tan fiable como uno nuevo

30 Noticias



Gianenrico Griffini, presidente del jurado del "International Truck of the Year":

"EL COMIENZO DE UNA NUEVA ERA"

El premio "International Truck of the Year" es, sin duda, el galardón más prestigioso al que un fabricante de camiones puede aspirar. "Como los primeros camiones desarrollados de acuerdo con las nuevas normativas europeas para masas y dimensiones, DAF XF, XG y XG+ anuncian una era completamente nueva", declaró el presidente del jurado, Gianenrico Griffini. "Merecían ganar."

Por: Rob van Tilburg



El premio "International Truck of the Year 2022" fue entregado por el presidente del jurado Gianenrico Griffini a Harry Wolters, presidente de DAF Trucks, durante la exposición de vehículos comerciales Solutrans en Lyon, Francia.

Cada año, el anuncio del "International Truck of the Year" es un momento emocionante que toda la industria de los camiones espera con expectación. Y lo que hace que el título sea tan valioso es que la elección del ganador final está determinada por las opiniones de no menos de 24 periodistas y revistas comerciales líderes de toda Europa.

CONTRIBUCIÓN A LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE

"De acuerdo con las normas, el premio se otorga a la gama de camiones o modelos individuales introducidos en el mercado el año anterior que represente la mayor contribución a la eficiencia del transporte. Después de todo, esto es lo más importante para el transporte por carretera actual", explica el italiano Gianenrico Griffini. "Se tiene en cuenta una larga lista de criterios, como la innovación tecnológica, la comodidad del conductor, la seguridad, las características de conducción, el consumo de combustible, las medidas adoptadas en materia de cuidado del medio ambiente y, por supuesto, el 'coste total de propiedad'."

MÁS RECONOCIMIENTO DEL SECTOR DE LOS CAMIONES

El premio celebraba su 36.ª edición. "Es impresionante ver los enormes avances tecnológicos que se han realizado, especialmente en los últimos cinco o diez años, para hacer que los camiones sean aún más económicos, limpios y, sobre todo, aún más eficientes", señala Griffini. "Por lo que a mí respecta, este hecho debería suscitar más atención y reconocimiento." El presidente del jurado no solo se refiere a los esfuerzos realizados en el campo del desarrollo de motores, sino también a los muchos sistemas electrónicos que ayudan al conductor a sacar el máximo partido de cada gota de combustible. "El control de cruceo predictivo, EcoRoll y el control de velocidad en pendiente son tecnologías de vanguardia que facilitan el trabajo del conductor y, al mismo tiempo, mejoran la eficiencia del combustible. Un camión moderno es una máquina de alta tecnología y la Nueva Generación DAF es un gran ejemplo de ello."

COMENZÓ EN 1976...

El fenómeno del "International Truck of the Year" comenzó en 1976 en Gran Bretaña, cuando el editor en jefe de Truck Magazine, el difunto Pat Kennet, probó el entonces nuevo Seddon Atkinson SA200. Pensó que se trataba de un camión muy innovador, muy por delante de la competencia en términos de comodidad y seguridad. A continuación, nació la idea de crear un premio en reconocimiento a los últimos desarrollos técnicos en vehículos comerciales que benefician al empresario y al conductor. Andrew Frankl, el editor de Truck Magazine, recibió con entusiasmo la idea de Pat Kennett. Juntos decidieron crear el premio "Truck of the Year". En 1977, Seddon Atkinson se convirtió en el primer fabricante de camiones en recibir el galardón. El paso al "International Truck of the Year" se dio rápidamente cuando al año siguiente Kennet y Frankl comenzaron a buscar colegas europeos que compartieran su visión. En la actualidad, el jurado está formado por 24 miembros que representan a las principales revistas europeas de camiones. En los últimos años, el grupo del ITOY ha seguido ampliando su radio de influencia con la designación de "miembros asociados" en mercados del camión en expansión como China, India, Sudáfrica, Australia, Brasil, Japón e Irán.

1988 DAF 95



1998 DAF 95XF



2002 DAF LF



2007 DAF XF105



2018 DAF nuevos CF y XF



2022

Nueva Generación de modelos XF, XG y XG+



CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA EUROPEA

Según Gianenrico Griffini, el hecho de que los nuevos DAF XF, XG y XG+ hayan sido galardonados como "International Truck of the Year 2022" tiene que ver con la forma en que DAF ha trasladado las nuevas normativas europeas al ámbito de las dimensiones de los vehículos. "En cualquier caso, DAF es el primer fabricante de camiones que ha lanzado una serie completamente nueva de camiones, desarrollada sobre la base de estas nuevas directrices", explica. "Y seamos honestos: también esperábamos que esto implicaría un diseño de camión con una punta más prominente y redondeada. Sin embargo, es evidente que un diseño de este tipo conlleva un peso mayor y dificultaría mucho más entrar y salir de una rotonda o la maniobra, por ejemplo. El hecho de que DAF haya logrado mejorar la aerodinámica en casi un 20 % es digno de elogio. Además de las optimizaciones del tren de potencia y, por ejemplo, de reducir aún más el peso, se ha logrado mejorar la eficiencia del combustible, junto con una considerable reducción de

las emisiones de CO₂. Y, por supuesto, son resultados que, como jurado, destacan para nosotros."

NUEVO ESTÁNDAR EN VISIÓN DIRECTA

Con los nuevos reglamentos, el objetivo de la Comisión Europea era mucho más que aumentar la eficiencia y mejorar la huella de CO₂. "Al permitir cabinas más largas, la seguridad vial puede pasar al siguiente nivel", continúa Griffini. "Y DAF lo ha convertido en una superficie de vidrio más grande, entre otras cosas, con las líneas de cintura mucho más bajas. En términos de visión directa, realmente establece un nuevo referente. Las nuevas tecnologías, como las cámaras digitales y el llamado "corner eye", también contribuyen significativamente a mejorar la seguridad. DAF no es la primera empresa del mercado en introducirlas, pero ha invertido más tiempo en continuar su desarrollo. Y se nota."

→ **EL COMIENZO DE UNA NUEVA ERA**



ALTO NIVEL

Griffini indica que la Nueva Generación DAF llega también en el momento adecuado en términos de confort del conductor. “Europa se enfrenta a una importante escasez de conductores”, afirma. “A las empresas de transporte les resulta muy difícil atraer y retener buenos conductores. Sin duda, los nuevos XF, XG y XG+ pueden convencer a los candidatos. El impresionante rango de ajuste para el asiento y el volante, el avanzado panel de instrumentos digital que se puede ajustar por completo según las preferencias del conductor, la amplitud, el ajuste y el acabado, sin olvidarnos de los niveles de ruido extremadamente bajos: todo es de un estándar muy alto. Y no olvidemos la comodidad para dormir por la que se conoce a DAF desde hace años, gracias a una cama de 80 centímetros de ancho. Y ni siquiera he mencionado las excelentes características de conducción de los camiones DAF.”

PREPARADO PARA EL FUTURO

“Por supuesto, como jurado, también miramos hacia el futuro,” concluye Griffini. “DAF ha dejado muy claro que la nueva generación de vehículos para transporte de larga distancia se basa en una nueva plataforma preparada para trenes de potencia alternativos. Se está desarrollando una versión completamente eléctrica y, como miembros del jurado, ya hemos podido conducir un XF de nueva generación que funciona con hidrógeno. DAF está investigando el potencial del hidrógeno como combustible para un motor de combustión interna. Y por lo que pude experimentar durante una breve prueba de conducción, esa opción parece prometedora. Al igual que el futuro de la Nueva Generación DAF. Lo hemos vuelto a conseguir: justamente elegido “International Truck of the Year 2022”. ■



DAF TAMBIÉN RECIBE EL PREMIO TRUCK INNOVATION AWARD 2022

Además de la nueva generación de XF, XG y XG+ que ha recibido el galardón “International Truck of the Year 2022”, el nuevo XF Innovation Truck con motor de combustión interna de hidrógeno recibió el “Truck Innovation Award 2022”.



El Truck Innovation Award es también una iniciativa del jurado del International Truck of the Year (IToY) y reconoce los enormes cambios tecnológicos y la transición energética que se están produciendo en el sector de la automoción.

“Este premio específico destaca nuestra creencia de que necesitamos explorar todas las opciones tecnológicas para alcanzar la descarbonización del transporte y la movilidad en la próxima década”, comentó Ron Borsboom, director ejecutivo de desarrollo de productos de DAF. “La tecnología del hidrógeno se convertirá en una opción muy interesante para el futuro, junto a las soluciones eléctricas de batería que ya ofrecemos hoy en día y los camiones híbridos que estamos desarrollando. Haber recibido el premio “Truck Innovation Award 2022” también demuestra que tenemos por delante un futuro muy prometedor para los motores de combustión interna en el que las nuevas generaciones de combustibles neutros en carbono ganarán protagonismo. Es importante entender que poner fin al uso de combustibles fósiles no tiene por qué suponer una prohibición de los motores de combustión interna, especialmente en el sector del transporte pesado de larga distancia.”

Ron Borsboom añadió: “El uso del hidrógeno como combustible permite hacer uso de una red de distribución existente en muchas áreas: desde la generación de energía eléctrica verde hasta la ubicación donde se necesita. Además, no hay que olvidar que en Europa tenemos una gran cantidad de conocimientos y una amplia experiencia en la fabricación de la tecnología de motores de combustión.”

De acuerdo con las normas del IToY, un nominado al Truck Innovation Award debe ser un vehículo con un peso bruto del vehículo superior a 3,5 toneladas, equipado con una cadena cinemática alternativa. O podría incluir soluciones específicas de alta tecnología con respecto a la conectividad (ya sea sistemas de conducción semiautónomos o totalmente autónomos), una capacidad de “platooning” o diagnósticos remotos por vía inalámbrica.

Richard Zink, director de marketing y ventas:

”SUPERANDO LAS EXPECTATIVAS”

Con el lanzamiento de la Nueva Generación DAF de modelos XF, XG y XG+ –nombrada recientemente como “International Truck of the Year 2022”– DAF marca el inicio de una nueva era en el transporte por carretera. Esta nueva serie insignia representa el mayor proyecto de inversión jamás realizado en la historia de la empresa. No solo en términos de desarrollo de productos y nuevas instalaciones de producción, sino también en términos de servicios, un aspecto en el que DAF continúa invirtiendo, según Richard Zink, director de marketing y ventas.

Por: Henk de Lange



Richard Zink



La Nueva Generación DAF de modelos XF, XG y XG+ representa el mayor proyecto de inversión de la historia de DAF

”En realidad, el camión es solo una parte del paquete logístico total que podemos ofrecer a nuestros clientes”, afirma Zink. “No solo entregamos camiones, sino también valor añadido.” Y según el director de marketing y ventas, todo comienza con el concesionario de DAF. “Antes de que lanzáramos la Nueva Generación DAF, proporcionábamos a nuestros concesionarios una amplia formación”, explica. “Y no solo a los propios concesionarios, sino también a los mecánicos de los talleres.” Hablando de concesionarios, DAF también ha invertido mucho en este aspecto en los últimos años y los clientes pueden ahora aprovechar sus servicios en más de 1000 ubicaciones en todo el mundo. “Casi todos los concesionarios de DAF operan como un negocio independiente”, afirma Zink. “Como resultado, todos tienen el tipo de espíritu emprendedor que les hace ir un paso más allá para el cliente.”



Mucho antes de que DAF lanzara la Nueva Generación, DAF proporcionaba a los mecánicos de los talleres una amplia formación

PREMIUM

“DAF es una marca de alta gama y una marca de alta gama se merece una red de distribuidores de primera calidad”, continúa Zink. “Esto significa que la calidad, el servicio y la experiencia del cliente deben cumplir los más altos estándares. Queremos poder ofrecer la misma calidad en todo el mundo.” ¿Cómo lo consiguen? “En 2020 hemos vuelto a redactar nuestros estándares para concesionarios”, explica Zink. “Porque las necesidades y demandas del cliente han cambiado a lo largo de los años. Los nuevos estándares de los concesionarios incitan a los concesionarios a invertir más en su negocio para mejorar la experiencia del cliente y a mejorar de forma continua. Esto se traduce en una situación en la que todos ganan: la calidad de la organización del concesionario aumenta y esto, a su vez, genera una mayor satisfacción del cliente. Este es el objetivo final, por supuesto: clientes de DAF satisfechos.”



Ahora, los clientes pueden disfrutar de los servicios de DAF en más de 1000 emplazamientos en todo el mundo

CONECTANDO

Al mismo tiempo que se lanzaban los modelos XF, XG y XG+ se tomaron importantes medidas en relación con los servicios que acompañan a esta nueva generación de camiones. La lista de innovaciones es larga, explica Zink. Un ejemplo es el sistema de gestión de flota online DAF Connect. “Una plataforma que proporciona actualizaciones continuas sobre el rendimiento de una flota”, explica. “Esto ayuda al cliente a tener una imagen clara de los procesos logísticos y a sacar el máximo partido de su personal y vehículos. Por ejemplo, DAF Connect permite que el sistema de navegación muestre información de tráfico en tiempo real y permite que la base de operaciones facilite las mejores rutas a los conductores. Imagine cuánto combustible, tiempo y frustración pueden ahorrar.”



DAF Connect ayuda al cliente a tener una imagen clara de los procesos logísticos y a sacar el máximo partido de su personal y vehículos

ÚNICO EN EL SECTOR

Con el lanzamiento de la Nueva Generación de modelos XF, XG y XG+, DAF introduce actualizaciones inalámbricas para el motor y los sistemas EAS, la ECU del vehículo, Central Security Gateway (CSG) y DAF Connect. También se desarrolló una infraestructura completamente nueva para el diagnóstico de vehículos para la “Nueva Generación DAF”. Zink: “Un intervalo de servicio ampliado de hasta 200 000 kilómetros implica que a menudo solo se requiere mantenimiento una vez al año. En otras palabras, el camión podría dar cinco veces la vuelta al mundo antes de necesitar servicio. Único en el sector.”

ÁMBITO DE ACTUACIÓN PANEUROPEO

Y hablando de mantenimiento, DAF MultiSupport ofrece paquetes de mantenimiento y reparaciones en toda Europa. “Esto ayuda a mantener la flota en perfecto mantenimiento y siempre lista para circular. Ideal para el cliente, que puede centrarse en sus actividades principales.”

TRANQUILIDAD

Tranquilidad: ese es el denominador común en la conversación con Richard Zink. “En efecto, eso es lo que queremos ofrecer a nuestros clientes”, confirma. “Y también se aplica a la financiación. Cuando usted finaliza un acuerdo de financiación con PACCAR Financiamiento después de adquirir un vehículo, solo tiene que firmar un contrato para todo el paquete y su camión estará listo para circular de inmediato. No se puede hacer más rápido.” Concluye diciendo: “Hemos iniciado una nueva era de mayor integración entre los vehículos y sus servicios de acompañamiento. Y en ese sentido, nuestra ambición sigue siendo la misma: superar las expectativas de nuestros clientes.” ■



NO ES DE ESTE MUNDO

KKS de JOST: cambio de semirremolque con solo pulsar un botón

#futurenow – revolucionario sistema de enganche con mando a distancia. De forma automática, rápida y segura desde la cabina. Su plataforma de lanzamiento al futuro de la logística. **¿Listo para transportarse?**



kks-futurenow.com

Transporte Evertz GmbH

PRUEBE LO MEJOR

Por: Frank Hausmann
Fotografía: Steffen Löffler



Tras recorrer más de 30 000 kilómetros en el DAF XG+, Michael Evertz está completamente convencido. La nueva generación de camiones DAF ha tenido una gran impresión en este operador de transporte alemán cuya empresa realiza pruebas de campo para el fabricante de camiones holandés. Este camión impresiona no solo por el espacio, la comodidad y el rendimiento, sino especialmente por el consumo de combustible.

PRUEBE LO MEJOR

Michael Evertz es director general y propietario de Transporte Evertz en Mechernich en Eifel, Alemania. Tuvo la suerte de poder probar la nueva generación de vehículos DAF antes que casi todos sus compañeros. Su empresa fue también una de las pocas que tuvieron la oportunidad de probar el nuevo modelo insignia de DAF en la carretera como parte de una importante prueba de campo antes del lanzamiento oficial del camión.



CEMENTO Y CAL

Con una flota de semirremolques silo y un camión volquete, Evertz transporta cemento y cal para sus clientes de la industria del hormigón. Uno de ellos es Zieglowski, que explica el diseño de su camión. Realiza la mayor parte de su trabajo en los alrededores de Aquisgrán, Colonia y Coblenza, pero también transporta mercancías a las regiones de Münster y el Sarre, así como al Benelux. Su empresa transporta materias primas para empresas especializadas en estabilización de suelos y tratamiento de aguas residuales en plantas de alcantarillado.

CRECIMIENTO CONSTANTE

Hace 15 años, Michael Evertz y su esposa decidieron dar el gran salto y empezar como transportistas independientes con un camión. En doce meses habían adquirido un segundo tractor remolque y, desde entonces, la flota ha crecido constantemente gracias al aumento continuo del número de pedidos. En la actualidad, su flota consta de 15 semirremolques silo, un camión volquete y 13 cabezas tractoras.

NADA DE MALA SUERTE

El hecho de que Evertz opere 13 cabezas tractoras no le ha traído mala suerte. En especial, si tenemos en cuenta que no todo el mundo tiene la oportunidad de probar el nuevo XG+ mucho antes del lanzamiento oficial del nuevo modelo insignia de DAF. La relación entre Evertz y DAF comenzó hace cuatro años, cuando la empresa buscaba cabezas tractoras eficientes en cuanto a consumo de combustible y, al mismo tiempo, que estuvieran fácilmente disponibles. Finalmente, Michael Evertz encontró al socio de ventas y servicio de DAF Loven en Eschweiler. Aquí lo dotaron con su primer DAF, un XF 530, y hoy en día cuenta con cuatro de estos vehículos DAF equipados con el motor PACCAR más potente disponible en la flota de este transportista a granel.

EXCELENTE RELACIÓN

Esto se debe a la excelente relación que Evertz mantiene con el equipo de Loven. "Por supuesto, el precio de compra, el coste total de propiedad, la calidad, el rendimiento y la fiabilidad son los factores más importantes para nosotros a la hora

de adquirir un nuevo camión. Y DAF cumple todos los requisitos. También valoramos mucho nuestra relación con el concesionario que se encuentra detrás del producto, y todo funciona sin problemas entre nuestra empresa y Loven, ya que estamos 100 % seguros de que hemos elegido la marca de camión adecuada", afirma Michael Evertz.

OPINIÓN

Evertz es muy generoso cuando se trata de ofrecer a sus conductores la oportunidad de opinar sobre el interior del camión. Se implican por completo cada vez que se pide un nuevo camión y esto se traduce en un alto nivel de lealtad del conductor tanto para con el empleador, como para con la marca. Michael Evertz también sabe exactamente de lo que está hablando con respecto a sus camiones. "Todavía los conduzco yo mismo regularmente y aprecio de verdad la comodidad de un DAF cada vez que monto en uno, en especial para un largo viaje por carretera. Todo esto se debe a la enorme cantidad de espacio de la cabina, los cómodos asientos, el excelente diseño del salpicadero

"Estoy muy contento con la increíble configuración de los espejos y la visibilidad perfecta que ofrecen."



Uno de los clientes más importantes de Evertz es Zieglowski, lo que explica el diseño de su camión

dero y la potencia del motor. Este es el tipo de cosas que quiero que mis conductores también tengan, ya que a menudo están en carretera varios días seguidos", explica Evertz.

CON CORAZÓN

Este operador de transporte de 55 años también participó en la definición de las especificaciones de DAF XG+ para la prueba de campo. "Quería un camión con la cabina más grande y el motor más potente. El DAF XG+ 530 ofrece todo lo que el corazón de un camionero podría desear. La cabina más larga ofrece una enorme cantidad de espacio. Ninguna otra cabina para camiones puede ofrecer 2,20 m de espacio de pie, un espacio de almacenamiento infinito y camas de 80 cm de ancho en toda la anchura del camión que pueden manejarse eléctricamente", afirma Evertz con gran entusiasmo.

ALTA CALIDAD

También está muy impresionado por los materiales de alta calidad utilizados y los asientos que pueden girarse durante los períodos de descanso para dar a la cabina la sensación de una sala de estar. Por no mencionar la cabina digital, la columna de dirección ajustable que puede aparcarse muy adelante para facilitar el acceso y el Park Airco totalmente integrado.

SEGURIDAD Y SOSTENIBILIDAD

"La seguridad y la sostenibilidad son muy importantes para nosotros", explica Evertz. "Por eso estoy muy contento con la increíble configuración de los espejos y la visibilidad perfecta que ofrecen. Esto se debe al atractivo diseño delgado de la carcasa del espejo", añade Evertz, que ya ha conducido más de 30 000 kilómetros en el nuevo DAF. "Durante los viajes nocturnos disfruté mucho de los faros LED que, junto con los tragaluz LED, ofrecen una iluminación excelente en la carretera. Me alegra también mucho que DAF haya instalado toda la gama de sistemas de asistencia al conductor y seguridad en este camión."

CAMUFLADO

Evertz todavía sonríe al recordar las miradas de sorpresa que le recibieron al realizar entregas en el nuevo DAF. Al principio, sus compañeros conductores no pudieron identificar el camión que estaba conduciendo. Esto se debe a que el nuevo camión había sido camuflado por completo e incluso tenía sus logotipos y rejillas ocultas. Como resultado, el vehículo era irreconocible como DAF. Lo que no podía ocultarse a la vista, sin embargo, era el enorme tamaño de la cabina, un rasgo que provocó muchas miradas curiosas y de admiración en dirección a Michael Evertz.

IMPRESIONANTE

Además de la apariencia exterior del vehículo, el espacioso interior y el excelente acabado, Evertz también está muy impresionado por el agarre en carretera, la dirección y el eje motriz del nuevo DAF. "DAF ha conseguido que el motor PACCAR MX-13 sea aún más eficiente", afirma. "En el nuevo XG+ utilizamos hasta cinco litros menos de diésel por 100 kilómetros, en comparación con nuestra generación actual de DAF XF. Imagínese lo mucho que va a ahorrarnos un camión que recorre hasta 120 000 kilómetros al año. Esto significará una reducción significativa de nuestros costes de combustible."

DECISIÓN IMPORTANTE

La nueva generación de camiones DAF ha ayudado a Evertz a tomar una decisión importante. "A partir de ahora, solo voy a ampliar mi flota con vehículos DAF de la última generación. Esta prueba me ha convencido de la excelencia del rendimiento de conducción, la eficiencia del combustible y el confort del DAF XG+." Se trata de una decisión que será muy bien acogida por sus conductores, ya que todos quieren conducir el camión con la cabina más grande del mercado. Y además, cuanto antes, mejor. Algunos de ellos tendrán que esperar un poco más, pero los dos primeros camiones ya han sido pedidos y serán entregados a Transporte Evertz pronto. ■



Escasez de conductores de camiones

¿RETOS DEL “ESTILO BRITÁNICO” EN EUROPA?

En los últimos meses, la escasez de conductores de camiones ha dado lugar a dramáticos titulares en la prensa del Reino Unido. Sin embargo, los británicos no son los únicos que sufren la falta de conductores. Si bien el problema puede no haber alcanzado todavía proporciones de la “Crisis Británica” en la UE, si no se produce un cambio de política podrá surgir una situación similar en el continente en unos pocos años, incluyendo largas colas en las estaciones de servicio y desabastecimiento en los supermercados. La reserva de conductores de camiones está envejeciendo rápidamente y hay muy poca gente joven incorporándose.

Por: Bert Roozendaal y Richard Simpson

Por supuesto, esto no es ninguna novedad. Ha habido escasez de conductores durante muchos años. En 2016, la escasez fue casi tan crítica como ahora y tres años más tarde la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) advirtió una vez más de que el problema estaba empeorando constantemente en toda Europa. La covid trajo cierto alivio temporal, ya que la demanda de transporte cayó y la escasez de conductores también se redujo a solo el 7 %. Sin embargo, como resultado de la rápida tasa de recuperación económica se espera que esta cifra aumente hasta el 17 % muy pronto. Es evidente que es necesario actuar, algo que tanto las organizaciones patronales como los políticos llevan años diciendo. Sin embargo, a pesar de la aplicación de algunas medidas –incluso a nivel europeo– parece que se han logrado pocos avances.

UN SECTOR QUE ENVEJECE

Desde una perspectiva global no hay escasez de jóvenes, como ya ha señalado la IRU. Pero la situación es diferente en Europa occidental, donde la población envejece rápidamente y la reserva de conductores de camiones lo hace aún más rápido. De todo el conjunto de conductores europeos, solo el 5 % tienen menos de veinticinco años. Hay varias razones para ello. En algunos países europeos, los transportistas culpan a las restricciones legales y financieras. Obtener la licencia para conducir un camión puede costar hasta 10 000 € y en algunos países, las empresas también tienen que lidiar con altos costos de seguro y la legislación que dificulta que los menores de 21 años se conviertan en conductores de camión. Sin embargo, esto no es todo, ya que otros países en los que estas restricciones no son tan severas también se enfrentan al mismo problema: la escasez de buenos conductores. Y todo esto, sabiendo que el grupo mayoritario de conductores mayores de cincuenta años se jubilará a lo largo de los próximos diez años.

CONTRATACIÓN Y RETENCIÓN

Desde la década de los años noventa, muchas empresas de transporte de Europa occidental han podido contratar a conductores de otros países de la UE gracias al mercado de trabajo libre en Europa. A corto plazo, esto proporciona una solución al problema de la escasez de conductores y también es menos costoso para el operador de transporte. Sin embargo, los costos más bajos también tienen un precio. Según los sindicatos, al ofrecer transporte a un precio cada vez más bajo, el sector ha debilitado su propia posición negociadora con respecto a sus clientes. Y la reducción de los ingresos es una mala posición desde la que proponer salarios más altos, lo que también somete a presión la estructura salarial en el propio país del operador de transporte. En última instancia, nada de esto facilita el esfuerzo de reclutar nuevos conductores y retener a los que aún están contratados.



El grupo mayoritario de conductores mayores de cincuenta años se jubilará a lo largo de los próximos diez años

LOS CONDUCTORES DE LA UE NO REGRESAN

Si bien este problema se está volviendo más preocupante en Europa, en Gran Bretaña ya ha precipitado una crisis. Los conductores extranjeros fueron responsables de conducir una gran parte de los camiones británicos hasta que el Brexit se convirtió en una realidad y abandonaron el Reino Unido. La pandemia de covid solo empeoró las cosas y ahora hay una escasez estructural. Existen serias dudas sobre si es posible invertir la tendencia por el anuncio del gobierno británico de una flexibilización temporal de las restricciones para los trabajadores de países de fuera del Reino Unido. Desde entonces, la mayoría de estos trabajadores han encontrado trabajo más cerca de sus hogares, ya que ahora los conductores tienen una gran demanda en casi todos los países de Europa.



La escasez de conductores de camiones ha dado lugar a dramáticos titulares en la prensa del Reino Unido

MEJORES SALARIOS

Un mejor salario también podría ser una solución. El clamor por unos salarios más altos resuena en todos los sectores cada vez que hay escasez de trabajadores. Sin embargo, las empresas saben que el llamamiento de un salario más alto se olvida rápidamente si las condiciones de trabajo no mejoran a su vez. Como resultado, la UE está trabajando en ambos aspectos, con un salario mínimo obligatorio y medidas para abordar el dumping salarial por un lado y esfuerzos para abordar el aspecto social por otro. Sin embargo, a pesar de las buenas intenciones que subyacen a estas medidas, la cuestión sigue siendo si realmente resolverán algo. Está bien que decida que un conductor que ha trabajado 14 días seguidos debe permanecer fuera del camión al menos 24 horas. Pero ¿a dónde se supone que debe ir en ese caso? Afortunadamente, los camiones son cada vez más cómodos. Y aunque nunca será posible instalar una cabina con ducha, basta con echar un vistazo a la nueva serie de modelos DAF para descubrir el nivel de lujo sin precedentes que está ayudando a mejorar la vida y las condiciones de trabajo del conductor.

INTERMODAL

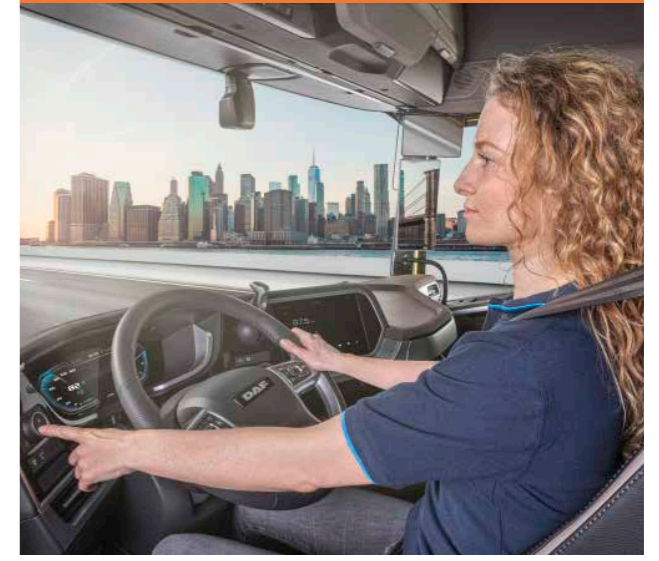
En cuanto a las instalaciones en carretera: a pesar de que Europa cuenta con 300 000 plazas de aparcamiento a lo largo de sus principales rutas de transporte, siguen faltando 100 000 en términos de necesidades reales. Como resultado, la Comisión Europea ha pedido urgentemente a sus países miembros que proporcionen más plazas de aparcamiento (y lo que es más importante, seguras). Esto también animaría a más mujeres a considerar una carrera como conductoras de camión. Además, la petición de un mayor transporte intermodal se está haciendo cada vez más fuerte en el parlamento Europeo. Sin embargo, la mayor parte de la red ferroviaria ya está cerca de su capacidad total y la construcción de más ferrocarriles puede llevar años. Este tipo de transporte también debe ser capaz de satisfacer los requisitos específicos de la industria, que a menudo emplea modelos “justo a tiempo”, un área



UK FACING CATASTROPHIC HGV DRIVER SHORTAGE & WE MUST BRACE FOR IMPACT

en la que el transporte intermodal es menos eficaz. Todavía queda una brecha considerable por salvar para satisfacer las necesidades de los transportistas, que en última instancia prefieren resolver los problemas hoy, en lugar de mañana.

LA COMISIÓN EUROPEA HA PEDIDO URGENTEMENTE A SUS PAÍSES MIEMBROS QUE PROPORCIONEN MÁS PLAZAS DE APARCAMIENTO (Y LO QUE ES MÁS IMPORTANTE, SEGURAS). ESTO TAMBIÉN ANIMARÍA A MÁS MUJERES A CONSIDERAR UNA CARRERA COMO CONDUCTORAS DE CAMIÓN.





DAF Y BERCO TRUCK COMPONENTS SE ENORGULLECEN DE PRESENTAR

NUEVO

NUEVOS ACCESORIOS PARA DORMIR PARA DAF XF EURO 6

TOPPER DELUXE

TOPPER HIGIENE



- SOBRECOLCHÓN DE ESPUMA DE ALTA CALIDAD
 - PARA MEJORAR EL CONFORT DEL CONDUCTOR AL DORMIR
 - PARA UN CONDUCTOR DESCANSADO, EN FORMA Y SEGURO
 - COLCHÓN DE LUJO Y EXCLUSIVO PARA EL DAF XF EURO 6
- Pieza1547034



- SOBRECOLCHÓN DE HIGIENE PERSONAL
 - PARA UNA MEJOR HIGIENE DEL COLCHÓN
 - SU PROPIA ZONA DE DESCANSO LIMPIA Y FRESCA
 - ENROLLABLE CON CORREA PARA FACILITAR SU TRANSPORTE
- Pieza1547033

PARA UN CONDUCTOR DESCANSADO, EN FORMA Y SEGURO



ESCASEZ DE CONDUCTORES DE CAMIONES

REPLANTEAMIENTO

Si bien unos salarios más altos pueden proporcionar una solución a corto plazo y alentar a más jóvenes a convertirse en conductores de camiones y a permanecer en la profesión a largo plazo, parece que una mejora de las condiciones de trabajo es la clave para un éxito duradero. Y esto requiere un serio replanteamiento dentro del sector. En lo que respecta al transporte internacional, puede ser posible mejorar las condiciones de aislamiento social de los conductores, permitiéndoles desacoplar su vehículo con más frecuencia de lo que ocurre actualmente. Esto permitiría a los conductores realizar viajes más cortos y volver a casa con más frecuencia. Los avances en TI deberían hacer esto posible. Sin embargo, el desacoplamiento no siempre es una opción para la distribución nacional, que constituye la mayor parte de todo el transporte. Una vez más, tendremos que recurrir a la TI para obtener las soluciones necesarias y este es un ámbito en el que se pueden realizar mejoras en muchos países de Europa. Junto con una infraestructura de carreteras buena y espaciosa y suficientes instalaciones en la carretera, esto puede ayudar a garantizar que el conductor nacional sepa no solo la hora a la que se va a poner en marcha por la mañana, sino también cuándo puede esperar volver a casa. Y este es un aspecto muy importante, especialmente para los jóvenes de hoy en día.



Una buena y amplia infraestructura de carreteras puede ayudar a hacer que la profesión sea más atractiva.



“NUEVO ESTÁNDAR EN CONFORT PARA EL CONDUCTOR”

La producción en serie de la “Nueva Generación DAF” de modelos XF, XG y XG+ ha arrancado oficialmente en DAF en Eindhoven. El camión “Job One”, un XG+ rojo con un motor PACCAR MX-13 de 12,9 litros fue entregado en una ceremonia festiva por John Jorritsma (a la derecha, alcalde de Eindhoven, donde DAF tiene su sede) y Harry Wolters (presidente de DAF) a André Verbeek, director/propietario de Verbeek Agra Vision, y su hijo Niels. El hito XG+ ahora circula para su compañía filial Hennentransport Hooijer. “Además de una fiabilidad inigualable y de los bajos costes por kilómetro, el excelente nivel de confort del conductor es también una importante razón para nuestra decisión de elegir DAF”, explica André Verbeek. “Y con el nuevo modelo XG+, DAF ha vuelto a establecer un nuevo estándar. Un factor esencial en estos tiempos de elevada escasez de conductores.”

A Taiwán le encanta conducir camiones desde "Hélán"

UN CAMIÓN ES UNA COSA VIVA



Tal vez sea un hecho poco conocido, pero DAF ha sido la marca de camiones europea más vendida en Taiwán durante muchos años. La economía de esta isla altamente desarrollada depende en gran medida de la logística, un aspecto en el que DAF ha desempeñado un importante papel gracias a sus vehículos comerciales de vanguardia, eficientes y muy limpios Euro 6.

Por: Bert Roozendaal

La tecnología limpia de los camiones de DAF encaja perfectamente con el profundo apego del pueblo taiwanés a la historia, la cultura, el patrimonio científico y la belleza natural de su isla, un hecho que se nos pone de manifiesto cuando nos reunimos con Tom Wu Xinjun, director de YI SIAN Transport Inc., para hablar de "su" Taiwán. "Vivo en una hermosa isla que antaño se llamaba Formosa y que tiene una rica historia. No importa adónde vayas en la isla – las montañas, la costa, las ciudades– todo es igualmente hermoso en todas partes. Los taiwaneses son un pueblo amable y completamente en consonancia con su medio ambiente."

LA BÚSQUEDA DE LA PROSPERIDAD

Por encima de todo, hay una cosa que tiene en común el pueblo taiwanés: su búsqueda de prosperidad. A lo largo de las últimas décadas, ha trabajado muy duro en el desarrollo de la economía. Se trata de un país muy densamente poblado, con 23,5 millones de personas en una superficie de tan solo 36 192 km². Además de su respeto por los valores tradicionales, los taiwaneses también poseen un tremendo espíritu emprendedor. Un célebre proverbio taiwanés reza: "Si quieres la bendición de Dios, primero deberás aprender a alzararte sobre tus propios pies y avanzar."



Para Tom Wu Xinjun los camiones son una forma de vida

MADE IN TAIWAN

Esta firme creencia en su propia capacidad ha sido muy beneficiosa para la isla. En 2020, Taiwán fue clasificado en el puesto 19.º de la lista de economías más ricas del mundo, por delante de Australia. «Made in Taiwan» es una frase muy utilizada en todo el mundo, independientemente de dónde se fabrican los productos; a principios del siglo XXI, la producción nacional en Taiwán comenzó a crecer tan rápido que gran parte de la producción real tuvo que realizarse en el continente chino, que se encuentra a solo 97 millas de distancia por mar.

SUPERÁVIT SALUDABLE

En 2020, la exportación de bienes y servicios por parte de Taiwán se valoró en 304 millones de euros, mientras que las importaciones se valoraron en 252 millones de euros. Esto dio lugar a un superávit comercial muy saludable. El enorme alcance de la actividad económica de Taiwán significa que el transporte y la logística son cruciales para el éxito de la isla. De hecho, son el lubricante del motor económico. En 2019, el transporte contribuyó al producto interior bruto del país en no menos del 7 %. El sector es uno de los mayores empleadores de Taiwán porque el país solo tiene un ferrocarril y la gran mayoría de las mercancías tiene que ser transportada sobre las carreteras de esta isla de 400 kilómetros de largo. Gran parte de ese transporte se realiza entre los puertos de la isla, de los cuales Kaohsiung, en el sur, es con mucho el más grande.



Taiwán tiene muchos puertos, de los cuales Kaohsiung en el sur es, con mucho, el más grande



UN CAMIÓN ES UNA COSA VIVA



YI SIAN Transport Inc. transporta piezas de automoción, productos químicos, agua y bebidas para sus clientes en Taiwán central y del sur

CAMIONES DESDE HÉLÁN

Formosa Plastics Group se ha beneficiado del uso predominante de la isla de su red de carreteras para el transporte de mercancías. La empresa introdujo a DAF en la isla y poco después ya se había establecido como la "marca europea líder" en Taiwán. Cada semana, DAF Trucks envía una nueva remesa de piezas y componentes desde sus fábricas en Eindhoven y Leyland a Taiwán, donde son montados por Formosa Plastics en una planta ultramoderna en Dadu. Los transportistas taiwaneses siempre están dispuestos a conducir estos modernos camiones desde los lejanos Países Bajos, o "Hélán" como ellos los llaman. Uno de esos transportistas es Tom Wu Xinjun, de 43 años. Su empresa, YI SIAN Transport Inc. transporta piezas de automoción, productos químicos, agua y bebidas para sus clientes en Taiwán central y del sur. "Tenemos 10 camiones que pesan entre 18,5 y 46 toneladas. La cabeza tractora DAF CF constituye la mayor parte de nuestra flota, pero también tenemos una serie de vehículos rígidos."

TRANSPORTE EN LA SANGRE

Tom Wu Xinjun lleva el transporte en la sangre. "Nuestra familia lleva muchas generaciones en el sector del transporte por carretera. Aprendí a conducir un camión antes incluso de haber salido de la escuela secundaria. En realidad, puedo conducir todo tipo de vehículos, excepto quizás una locomotora ferroviaria", confiesa sin un ápice de su habitual timidez mientras habla de su tema favorito.

UN CAMIÓN ES UNA COSA VIVA

"Nuestra familia era muy pobre. Pero gracias a los ingresos generados por nuestro camión pudimos comprar suficiente comida y ropa y pude ir a la escuela. Estoy muy unido a mis camiones. Para mí, un camión es una cosa viva." En Taiwán no es inusual que los operadores de transporte ofrezcan una oración por la seguridad de un camión cuando toman posesión de un vehículo nuevo.



LA SEGURIDAD ES LO PRIMERO

Sin embargo, Tom no pone toda su fe en la sabiduría de los dioses. "La producción de un grano de arroz cuesta 100 gotas de sudor", dice. "Si quiero tener éxito, mis camiones no solo deben conducir a menudo y grandes distancias, sino también de forma segura. Así que me aseguro de que cada vehículo reciba mantenimiento a tiempo y que el conductor lo revise antes de salir a la carretera. El servicio de mantenimiento que ofrece Formosa Automobile Sale Corporation vale su peso en oro. Y por eso DAF es sin duda mi marca favorita, junto con su excelente rendimiento y eficiencia de combustible."



A Tom Wu Xinjun le sigue gustando conducir un camión por carretera siempre que su trabajo como director de la empresa se lo permite

EN LA CIMA DEL JUEGO

Un mantenimiento adecuado, una buena formación para los conductores y un excelente servicio postventa son las piedras angulares de YI SIAN Transport Inc. "Solo podemos ganar y conservar la confianza del cliente cuando entregamos sus productos de forma segura y a tiempo. Siempre debemos estar en la cima de nuestro juego", explica Tom Wu Xinjun, a quien le gusta sacar un camión a la carretera él mismo cuando su trabajo como director de la empresa se lo permite. Como él mismo dice, aunque también pueden apasionarle cosas como la buena comida, para él el transporte es "un modo de vida". ■



Para ver el vídeo, escanee el código QR



25 años como “compañía de PACCAR”

DAF CONTINÚA CRECIENDO EN TODO EL MUNDO



Un elemento importante en el desarrollo de la Nueva Generación DAF es la construcción de nuevas fábricas de cabinas ultramodernas en Westerlo

EN 1996, DAF SE CONVIRTIÓ EN LA TERCERA MARCA DE PACCAR, DESPUÉS DE KENWORTH Y PETERBILT.

Hace exactamente un cuarto de siglo, DAF Trucks se convirtió en una filial de PACCAR, uno de los mayores y más exitosos fabricantes de camiones del mundo. Esto marcó el comienzo de una historia de éxito real en la que ambos socios siguen mejorando.

Fundada en 1905 como fabricante de vagones de ferrocarril y equipos de explotación forestal, PACCAR cambió su enfoque al mercado de camiones pesados en 1945. En ese año, la compañía compró Kenworth Motor Truck Company, seguida en 1958 por la adquisición de Peterbilt Motors Company. Ambas marcas crecieron para convertirse en iconos en los mercados de camiones de Norteamérica, Sudamérica y Australia, y líderes en su campo en términos de calidad. En 1996, DAF se convirtió en la tercera marca de camiones de PACCAR.

“CENTRO DE EXCELENCIA”

Bajo el paraguas de PACCAR, DAF ha establecido una impresionante lista de inversiones en los últimos veinticinco años. Estas inversiones incluyen un centro de pruebas de motores completamente nuevo en Eindhoven, que ha permitido a DAF reforzar su posición de liderazgo en el desarrollo de motores limpios, fiables y extremadamente eficientes e incluso alcanzar el estatus de “Centro de Excelencia” dentro del grupo PACCAR. Los motores PACCAR MX-13 de 12,9 litros y posteriores PACCAR MX-11 de 10,8 litros han ganado elogios en todo el mundo y no menos del 45 % de todos los camiones Kenworth y Peterbilt ahora están equipados con un motor PACCAR MX.

LA INVERSIÓN CONTINUA

También se están realizando importantes inversiones en nuevos centros de distribución de piezas PACCAR en Eindhoven, Budapest, Madrid, Leyland y Moscú para garantizar al cliente un servicio de piezas de primera clase. En Westerlo, Bélgica, donde se fabrican ejes y cabinas, DAF abrió recientemente una nueva planta de pintura de cabinas, la más avanzada y respetuosa con el medio ambiente de su clase en el mundo. Sin embargo, la mayor inversión se realizó en el desarrollo de una nueva generación de camiones para el transporte de larga distancia: los modelos XF, XG y XG+. Con estos nuevos camiones, DAF se ha convertido en el primer fabricante en aplicar las nuevas normativas europeas para masas y dimensiones, y ha establecido nuevos estándares en el sector en cuanto a eficiencia, seguridad y confort para el conductor. Un elemento importante en el desarrollo de estos camiones innovadores es la construcción de nuevas fábricas de cabinas ultramodernas en Westerlo. Los nuevos XF, XG y XG+ representan una plataforma de vehículos completamente nueva y extremadamente eficiente en términos energéticos, una plataforma totalmente preparada para las cadenas cinemáticas del futuro, incluidos los requisitos de los motores electrónicos, los híbridos enchufables, las pilas de combustible y los motores de combustión de hidrógeno. DAF es también líder mundial en el desarrollo de conceptos de cadenas cinemáticas alternativas.



DAF es también líder mundial en el desarrollo de conceptos de cadenas cinemáticas alternativas, tal y como demuestra su LF Electric.

EL FABRICANTE DE CAMIONES DE MÁS ÉXITO

Las inversiones actuales y futuras de DAF son prueba de su compromiso con el crecimiento continuado en el mercado mundial. En Europa, DAF se ha convertido en el fabricante de camiones de mayor crecimiento y éxito del continente, donde su cuota de mercado en el segmento pesado ha crecido del 9 % en 1996 a más del 16 % en 2020. DAF es el líder del mercado en el Reino Unido, los Países Bajos, Polonia, Portugal, Hungría y Bulgaria y el número uno en el segmento de cabezas tractoras en Europa.

CRECIMIENTO MUNDIAL

Al mismo tiempo, DAF sigue creciendo fuera de Europa, especialmente en Sudamérica, Rusia, África y Asia, donde el concepto de camiones europeos domina el mercado, y la calidad y eficiencia de los camiones DAF es muy apreciada. Por ejemplo, DAF es ahora la mayor marca de camiones europea de Taiwán, donde los camiones de DAF se montan localmente. Y en 2013 se inauguró en Brasil una planta de ensamblaje de DAF completamente nueva. En 2021 DAF fue elegida por cuarta vez en Brasil “Brand of the Year” por el grupo de la industria automovilística FENABRAVE. DAF también ha establecido una sólida posición en Australia, Chile, Perú, Ecuador y Colombia, en parte gracias a la posición de liderazgo ya ocupada en estos territorios por Kenworth.

DRIVEN BY QUALITY

Con una amplia gama de camiones y servicios y una extensa red de concesionarios profesionales e independientes, DAF se encuentra en una posición óptima para seguir creciendo a escala mundial. Una orgullosa empresa de PACCAR “driven by quality” ■



También se realizaron importantes inversiones en centros de distribución de piezas PACCAR completamente nuevos, como aquí en Ponta Grossa, Brasil.

PERFECTO SILENCIO. EN LA CABINA Y EN LA CALLE

Por: Guus Peters
Fotos: Marieke van Grinsven

Los vehículos eléctricos están tomando las calles silenciosamente en dos frentes, con los coches eléctricos abriéndose paso en la sociedad por un lado y haciendo su trabajo en perfecto silencio por el otro. Los resultados de un proyecto piloto que el Ayuntamiento de Rotterdam está ejecutando con vehículos eléctricos de eliminación de residuos han sido muy positivos. La división de recogida de residuos del Ayuntamiento no solo ha comenzado a utilizar DAF CF Electric, sino que también ha participado en su desarrollo. “Las reacciones han sido muy positivas.”



EL AYUNTAMIENTO DE ROTTERDAM TIENE SU PROPIA INFRAESTRUCTURA DE CARGA PARA LOS VEHÍCULOS.

SIN EMISIONES

El rasgo más notable de toda esta operación es lo silencioso que transcurre todo el proceso, con apenas el suave zumbido del camión rompiendo el silencio en la calle. Esto se debe a que el DAF CF en cuestión es un modelo eléctrico. Para su proyecto piloto, el Ayuntamiento de Rotterdam ha adquirido cuatro vehículos de recogida de residuos totalmente eléctricos que se han utilizado a diario durante los últimos dieciocho meses. “La Unión Europea ha decretado que todos debemos reducir nuestras emisiones de CO₂. El comisario de la UE Frans Timmermans ha establecido una serie de objetivos con los que el Ayuntamiento de Rotterdam está plenamente comprometido”, afirma Paul van Emmerik, director de ventas del departamento de transporte y materiales del Ayuntamiento. “Nuestra flota está formada por unos 1500 vehículos y debe estar 100 % exenta de emisiones para 2050, motivo por el que hemos iniciado una serie de proyectos piloto con vehículos eléctricos. Este DAF CF Electric es nuestro primer camión de recogida de residuos totalmente eléctrico.”

SILENCIOSO

Nos reunimos con Van Emmerik para charlar en el centro de servicio del Ayuntamiento de Rotterdam, en Kleinpolderplein. Al fondo vemos vehículos diésel ir y venir, pero todo el que mantenga sus ojos (y oídos) bien alerta no podrá dejar de notar también el paso silencioso de vehículos completamente eléctricos. Los vehículos barredores de vías públicas y las scooters eléctricas del servicio de gestión de estacionamiento zumban silenciosamente mientras los coches Nissan LEAF scan completamente eléctricos del Ayuntamiento esperan su turno en las estaciones de carga. El DAF CF Electric cuenta con su propio cargador rápido in situ y se utiliza constantemente. “Este

vehículo se ha adquirido especialmente para vaciar los contenedores de tolva. También disponemos de una serie de camiones de recogida de basura para vaciar contenedores pequeños, como los que se encuentran en espacios públicos”, explica Van Emmerik.

CAPACIDAD

Durante nuestra conversación con Van Emmerik, la palabra “capacidad” se utiliza más de una vez en referencia a dos cosas distintas: en primer lugar, para indicar la carga máxima que un vehículo puede transportar y, en segundo lugar, para la carga de la batería en vehículos eléctricos. Van Emmerik: “Este camión puede transportar hasta cinco toneladas y media de basura. Con un camión eléctrico, el peso de la batería significa que tienes que sacrificar parte de la capacidad de carga. Es un compromiso que debes hacer. Esperamos mejoras importantes en la tecnología de la batería, un proceso que, de hecho, ya está en marcha. En el desarrollo de este camión, por ejemplo, la capacidad de las baterías se duplicó para la misma masa y volumen.”

BATERÍA DE REPUESTO

Obviamente, un camión eléctrico tiene que recargar con más frecuencia de lo que un diésel necesita repostar. “Uno de los mayores desafíos en el desarrollo de los camiones eléctricos es la carga de la batería”, explica Van Emmerik. “Por un lado, porque necesitas una cierta cantidad de kilovatios (capacidad de carga) y por el otro, porque el proceso de carga lleva tiempo. El conductor es la parte más cara de un camión, por lo que queremos la mayor capacidad de carga posible en el menor espacio de tiempo. Y eso puede ser un problema para nosotros aquí en Rotterdam. Tenemos una batería de repuesto en un contenedor que puede utilizarse cuando el trabajo está demasiado congestionado. Sin embargo, en el Grupo HVC de Alkmaar, por ejemplo, donde también utilizan modelos DAF eléctricos no tienen ese tipo de problema. La empresa de eliminación de residuos HVC tiene su propia central eléctrica justo al lado: la planta de incineración de Alkmaar. Nosotros no tenemos ese lujo.”

LA CARACTERÍSTICA MÁS NOTABLE DE TODO EL FUNCIONAMIENTO ES LO SILENCIOSO QUE ES.

El eslogan que se lee a ambos lados del camión de recogida de residuos blanco y verde de DAF CF que se acerca silenciosamente por la calle Spartastraat de Rotterdam se traduce como “Estoy cargado positivamente”. El camión se detiene justo enfrente del estadio del Sparta FC – o “El Castillo”, como se conoce en la ciudad. El conductor, Paul Keijzer sale y se engancha el mando a distancia del camión. El enorme brazo de la grúa HIAB XS 211 W entra en acción y solo necesita unos segundos para izar un gran contenedor de basura desde su ubicación subterránea. El contenedor se eleva por encima del camión y vacía su contenido antes de que Keijzer vuelva a dejarlo con cuidado en la cavidad cuadrada del pavimento. Keijzer vuelve a su camión y se pone en marcha.



Paul van Emmerik:

“DURANTE EL PROCESO DE DESARROLLO, LAS BATERÍAS HAN ADQUIRIDO EL DOBLE DE CAPACIDAD UTILIZANDO LA MISMA MASA Y VOLUMEN.”





¿Por qué elegir el aceite de la normativa PSQL 2.3E?

Las especificaciones de la nueva normativa sobre aceites DAF se han desarrollado y sometido a pruebas en siete áreas relacionadas con el rendimiento junto a Chevron Lubricants, uno de los mayores productores de lubricantes de calidad del mundo. La normativa PSQL 2.1E supera la normativa ACEA en todas las áreas. La nueva normativa:

- Reduce los costes operativos
- Reduce el consumo de combustible
- Ofrece protección avanzada contra el desgaste
- Tiene rendimiento limpio
- Es compatible con versiones anteriores

Todo camión merece el mejor aceite del motor. Utilice el aceite de la nueva normativa de aceite DAF y optimice el rendimiento de su camión.



RECOGIDA ELÉCTRICA DE RESIDUOS DOMÉSTICOS

DESARROLLO

No es casualidad que Van Emmerik se refiera a HVC, porque el Ayuntamiento de Rotterdam y HVC, de la ciudad holandesa de Alkmaar, están colaborando estrechamente con las empresas de gestión de residuos Cure, de Eindhoven y Rova, de Zwolle en el desarrollo de los vehículos eléctricos de recogida de residuos de DAF, como los que se utilizan aquí. "Para este proyecto se ha presentado una subvención que la RVO (Agencia Empresarial de los Países Bajos) pone a disposición para proyectos innovadores." Así pues, ¿las partes implicadas comparten sus experiencias entre ellas? "Sí. Celebramos reuniones de evaluación y debatimos nuestros resultados y posibles áreas de mejora. Por ejemplo, la energía de regeneración de los frenos ha mejorado mucho con el tiempo", explica Van Emmerik.

CALMA Y TRANQUILIDAD

Rotterdam escogió a varios conductores para los camiones eléctricos. "Todas estas personas tienen un profundo compromiso con los camiones neutros y sin emisiones de CO₂. Conductores que desde hace tiempo muestran un interés genuino por este tipo de vehículos. Esta es una de las razones por las que presentamos el camión como prototipo para que el conductor sepa que no todo será siempre como esperar", comenta Van Emmerik, quien añade que muchos conductores están muy contentos con la calma y la tranquilidad que ofrece la cabina, lo que hace que su trabajo sea aún más agradable. "Y también aprecian el hecho de que los residentes no tengan ninguna queja sobre el ruido cuando tienen que salir de madrugada. En el lado opuesto, los conductores tienen que detenerse más a menudo para recargar y acostumbrarse a utilizar la energía de una forma diferente. Esto requiere cierto tiempo y esfuerzo. En consecuencia, sería conveniente una mayor capacidad de la batería y la evolución de la tecnología ya lo está haciendo posible. Esta es otra de las razones por las que el camión volverá pronto a DAF."

RUIDO

El CF Electric produce cierto ruido, en parte para advertir a las personas que circulan en las proximidades, pero según explica Van Emmerik, el nivel de ruido es muy inferior al de un camión diésel. "Además, el Ayuntamiento de Rotterdam ha firmado el programa "Green Deal Zero Emission City Logistics" con el objetivo de establecer



DAF CF ELECTRIC EN ACCIÓN EN LA CALLE SPARTAARSTRAAT DE ROTTERDAM.

una zona sin emisiones en el centro de la ciudad para 2025, un proyecto de gran relevancia para Rotterdam. El Ayuntamiento tiene previsto introducir una política de circulación exclusivamente de vehículos sin emisiones en el centro de la ciudad. Los autobuses de transporte público ya son totalmente eléctricos, por ejemplo, y además de no emitir emisiones, tampoco hacen ruido. Esto supone un verdadero soplo de aire fresco para la ciudad."

REACCIÓN POSITIVA

El conductor Paul Keijzer, que lleva 33 años trabajando para el Ayuntamiento, también ha recibido muchas reacciones positivas a su DAF eléctrico. "A veces, la gente me aborda en la calle para preguntarme sobre el camión. Recientemente, otro conductor de un camión de recogida de residuos se acercó a mí en el centro de la ciudad y estaba tan interesado que no podía dejar de hacerme preguntas", dice Keijzer.

TOMAR EL CONTROL

Paul van Emmerik ha escuchado muchas opiniones positivas respecto a los camiones eléctricos de recogida de residuos domésticos. "La mayoría de las personas dicen que tienen buen aspecto, antes de añadir: 'aunque deben ser muy caros'. Y es cierto que estos camiones son relativamente caros, motivo por el que el gobierno holandés necesita apoyar el desarrollo de los vehículos y promover su uso. Las empresas de transporte individuales no verán un caso de negocio en el camión,

pero si este logra ser más limpio y eficiente, no pasará mucho tiempo antes de que el camión eléctrico de recogida de residuos comience a imponerse sobre el diésel. En realidad, solo es cuestión de tiempo." ■



Para ver el vídeo, escanee el código QR

Paul Keijzer:

"A VECES, LA GENTE ME ABORDA EN LA CALLE PARA PREGUNTARME SOBRE EL CAMIÓN."



“Mayor disponibilidad con un menor coste”

SEGUNDA Y TERCERA VIDA DE UN DAF

Una vida, dos vidas o incluso más. De hecho, los camiones DAF tienen al menos tres vidas, según Marty van den Dungen, director de ventas de Used Trucks en DAF. “Más y más distribuidores están ofreciendo camiones usados a sus clientes, además de vehículos nuevos, para poder ofrecerles soluciones personalizadas.”

Por: Guus Peters

En realidad, dice Marty van den Dungen, la palabra “usado” no hace justicia a un camión de la gama DAF Used Trucks. Prefiere el término “casi nuevo”. “Simplemente, porque su calidad es muy buena.

Conocemos el historial de mantenimiento, volvemos a poner los camiones en su mejor estado e incluso existe una garantía de un año para una DAF de segunda mano.”

Van den Dungen es director de ventas de DAF Used Trucks desde 2016 y en estos cinco años ha visto un aumento espectacular de la disponibilidad de camiones que ya han registrado un buen kilometraje. “Ahora devolvemos más de 12 000 vehículos al año a través de distintos canales: flotas de alquiler, contratos de arrendamiento y la garantía de valor residual de recompra de DAF. A título indicativo de cómo han cambiado las cosas: hace unos años, ese mismo número era alrededor de 3500. Supervisamos el proceso de reintroducción de vehículos en el mercado a través de la organización central de Eindhoven, junto con las organizaciones de los países en los que contamos con un centro de ventas especializado en camiones usados.”

CENTROS DE VENTA AL POR MENOR DE CAMIONES USADOS

Cuando hablamos con Van den Dungen, este enérgico oriundo del Brabante de 55 años, con más de treinta años de experiencia en DAF acaba de regresar de abrir un nuevo centro DAF Used Trucks en Hungría. En los últimos años, DAF ha invertido mucho en sus propios centros de ventas para camiones usados, que ahora se encuentran en lugares como Lyon, París, Praga, Varsovia, Budapest, Nyíregyháza y Dieburg en Alemania. “Vendemos al menos la mitad de todos los DAF usados a través de nuestra propia red de concesionarios.”

LISTO PARA MAÑANA

En la actualidad, la calidad de los camiones usados es excelente, lo que los convierte en una alternativa muy atractiva frente a un vehículo nuevo. “Por supuesto, un camión usado con una antigüedad de entre uno y tres años es más asequible que uno nuevo”, dice Van den Dungen. “Pero la disponibilidad del camión también es un factor



Marty van den Dungen, director de ventas de DAF Used Trucks. “Más y más distribuidores están ofreciendo camiones usados a sus clientes, además de vehículos nuevos, para poder ofrecerles soluciones personalizadas.”

importante, ya que los tiempos de entrega de los camiones nuevos son cada vez más largos. Si se trata simplemente de adquirir un nuevo camión, el cliente suele estar dispuesto a esperar otros seis meses más o menos. Pero cuando su carga de trabajo aumenta, necesita dos cosas: un camión y un conductor. Aunque encontrar conductores se está convirtiendo en un verdadero reto en Europa, al menos podemos ocuparnos de la otra cara del problema: el camión. En ese caso, la opción ideal son nuestros camiones First Choice, que están totalmente equipados y listos para recorrer cientos de miles de kilómetros sin problemas en la carretera. Y en algunos casos, esos camiones están listos para circular de un día para otro.”

GARANTÍA

“Tenemos directrices claras con respecto a las especificaciones ópticas y técnicas que deben cumplir los camiones DAF usados para garantizar que el segundo y tercer propietario adquirirán el tipo de camión fiable que esperarían de una organización como DAF”, explica Van den Dungen. “Y también tenemos nuestra garantía First Choice, por supuesto, con la que podemos ofrecer una garantía completa para vehículos de hasta cuatro años de antigüedad, con 500 000 kilómetros en el cuentakilómetros. Para camiones de hasta cinco años de antigüedad y 600 000 kilómetros ofrecemos una garantía de un año en la cadena cinemática.” Si se añaden los contratos de mantenimiento de Multi-Support y la opción de financiación o arrendamiento a través de PACCAR Financial, solo se puede llegar a una conclusión: un camión DAF usado no implica para ningún riesgo el comprador.



CAMIÓN IDEAL

Esto lo confirma Van den Dungen: “Un XF se ha fabricado para recorrer al menos 1,6 millones de kilómetros. Por consiguiente, a un vehículo con cuatrocientos o quinientos mil kilómetros le quedan al menos otras dos vidas por delante. Tenemos muchos clientes importantes en toda Europa que devuelven camiones que se compraron como vehículos nuevos. Sus especificaciones son perfectas: Super Space Cab, faldones laterales, sistema Park Airco, luces LED... En resumen, un camión ideal que puede venderse en cualquier parte de Europa. A menudo, estos vehículos continúan sus vidas en arrendamiento operativo y nos son devueltos una vez transcurridos unos tres años. Esto significa que, de facto, los vendemos dos o tres veces: una vez como vehículo nuevo y dos veces como camión usado. La primera vez que vuelven tienen entre 250,00 y 400 000 kilómetros y, posteriormente, alrededor de los 700 000, cuando regresan después de circular por carretera durante otros tres años. En esa fase, un DAF ni siquiera ha alcanzado la mitad de su vida útil.”

CENTROS DAF USED TRUCK

DAF cuenta con varios centros Used Trucks en diferentes países de Europa, con cientos de DAF usados en oferta. Los centros se encuentran en:

Alemania	Dieburg
Francia	Lyon, París
Hungría	Budapest, Nyíregyháza
Polonia	Varsovia
España	Madrid (en construcción)
República Checa	Praga
Sitio web:	www.dafusedtrucks.com/ daf-used-trucklocator



Aziz Uzunkaya: “Mis conductores turcos suelen pasar varias semanas seguidas lejos de casa. Por lo tanto, merecen la cabina más cómoda y espaciosa del mercado.”

EL RETO

Según Marty van den Dungen, adaptar un vehículo para satisfacer las necesidades específicas de un cliente es uno de los retos más interesantes para un concesionario de camiones usados. “Siempre escogen lo que tienen disponible in situ, lo que generalmente no es un problema, dada la gama de camiones que podemos ofrecer. Sin embargo, a veces es necesario cambiar los colores de la cabina para satisfacer las necesidades del cliente o equipar el camión con extras como una TDF o una unidad hidráulica. Y a veces, el vehículo solo tiene un depósito cuando el cliente realmente quiere dos. Independientemente de lo que necesite, siempre estamos a la altura del desafío.” Puede que no lo diga de forma tan escueta, pero en esencia el mensaje es: ¿qué otra cosa podría usted desear? “Si necesita un camión para mañana, solo hay una cosa que puede hacerse: adquirir un vehículo usado. O, más exactamente, un camión casi nuevo con un poco de experiencia.” ■

AZIZ UZUNKAYA: “LITERALMENTE, COMO NUEVO.”

Aziz Uzunkaya comenzó en 1997 como operador de transporte con un camión. Hoy dirige una flota de 60 vehículos, el 85 % de los cuales lleva la insignia DAF en la parrilla. Su empresa UZUNKAYA SPEDITION & TRANSPORTE tiene su sede central en Praga y su negocio consiste principalmente en el transporte de piezas automotrices. Los conductores de Aziz viajan de un lado a otro entre Turquía, Bélgica y Dinamarca. Aziz añadió recientemente 29 DAF XF Super Space Cabs a la flota. ¿Por qué ningún camión nuevo? “Es sencillo”, explica. “Estos camiones son literalmente tan buenos como los nuevos, los costes operativos son bajos y el servicio proporcionado por DAF Used Trucks es excelente. Pude financiar 25 de los camiones a través de PACCAR Financial.” También eligió deliberadamente la cabina más grande que fabrica DAF: la Super Space Cab. “Mis conductores turcos suelen pasar varias semanas seguidas lejos de casa. Por lo tanto, merecen la cabina más cómoda y espaciosa del mercado.”

DAF PRESENTA LAS ESTACIONES DE CARGA PACCAR

Para ofrecer a sus clientes un servicio completo, DAF ha introducido una serie completa de estaciones de carga PACCAR de alta calidad para camiones eléctricos y vehículos de reparto.

La oferta consiste en un programa completo de estaciones de carga fijas con una capacidad de 20 kW a 360 kW. Para garantizar la máxima flexibilidad, también hay disponibles cargadores móviles con una capacidad de 24 kW a 40 kW. Los cargadores de 120 kW y 180 kW están diseñados para una carga rápida y, por lo tanto, son ideales para flotas que utilizan vehículos eléctricos en múltiples rutas o en varios turnos. La unidad más potente es la estación de carga PACCAR de 360 kW que puede recargar completamente un vehículo en menos de dos horas o cargar rápidamente dos vehículos al mismo tiempo.

3 MILLONES DE EJES



Recientemente, DAF Trucks Vlaanderen, en Bélgica, produjo su eje número 3 millones, un hito que coincidió con el 50.º aniversario de la fábrica de ejes en Westerlo. Para garantizar un rendimiento óptimo y la eficiencia de sus cadenas cinemáticas, DAF Trucks ha desarrollado y construido casi todos sus propios ejes durante gran parte de su larga historia. En 1971, la producción se trasladó a una nueva fábrica en Westerlo, donde también se fabrican las cabinas de alta calidad de DAF. Cada día se fabrican más de 600 ejes delanteros y traseros en la fábrica de la autopista A13, entre Lieja y Amberes. Además de los ejes para camiones, DAF Trucks Vlaanderen también produce varios miles de ejes cada año para fabricantes de autobuses y autocares, así como para vehículos especializados. Estos ejes se pueden encontrar en todo el mundo, normalmente en combinación con motores PACCAR fabricados para DAF.

20 AÑOS DE PACCAR FINANCIAL EUROPE

PACCAR Financial Europe celebra su 20.º aniversario. En las últimas dos décadas, la organización ha crecido hasta convertirse en la empresa de financiación más importante de Europa para clientes y distribuidores que desean adquirir un camión DAF.

Un equipo de 375 empleados profesionales y apasionados proporciona a los clientes de DAF productos y servicios financieros de vanguardia, creados específicamente para el sector del transporte.

Presente en 16 países

PFE está ahora presente en no menos de dieciséis países de Europa y es responsable de la financiación de uno de cada tres nuevos camiones DAF. A lo largo de los años, PFE ha ampliado su paquete de servicios para incluir los requisitos financieros y administrativos de reparaciones y mantenimiento, seguros e impuestos de carretera, por nombrar solo algunos. Recientemente, la organización también ha lanzado con éxito su servicio de financiación internacional.

Actualmente, PACCAR Financial Services Europe, con su filial PacLease, cuenta con más de 55 000 camiones en su cartera. Además de la financiación, PFE también facilita la venta de camiones usados para DAF y PFE en un número creciente de centros DAF Used Truck en toda Europa.



PROTOTIPO DE CAMIONES ELÉCTRICOS EN MARCHA

Leyland Trucks participa en un proyecto destinado a ayudar a los transportistas del Reino Unido a cambiar a camiones eléctricos. 20 vehículos DAF LF eléctricos, así como la infraestructura de carga necesaria, estarán equipados con registradores de datos para ayudar al Departamento de Transporte del gobierno en sus esfuerzos por promover el uso de camiones totalmente eléctricos.

Durante el proyecto piloto, Leyland Trucks colaborará con varios usuarios finales del sector público. El Servicio Nacional de Salud utilizará 11 camiones DAF LF Electric con fines de transporte general por todo el Reino Unido. Los 9 vehículos restantes se pondrá a disposición de diversas autoridades locales para la recogida de residuos reciclables y entregas a colegios.



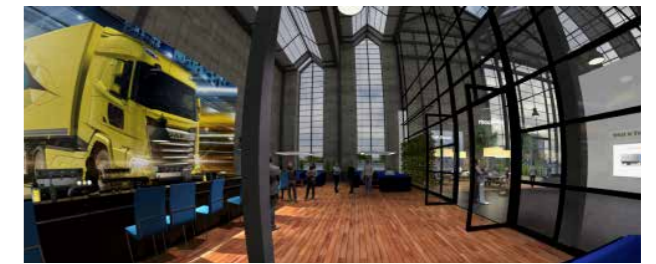
200 CF PARA COLOMBIA

Se trata del pedido más grande de DAF Trucks en América del Sur hasta la fecha: 200 camiones solicitados por GRUPO PRODES. Todos los vehículos son tractores 6x4 de tres ejes empleados para el transporte de diversos productos, como cerveza, refrescos y frutas tropicales en zonas inhóspitas de Colombia.

El GRUPO PRODES, una de las empresas de transporte más grandes del país, cuenta con una flota de unos 1500 camiones y 2000 remolques. "Nuestra flota incluye diferentes marcas y tipos de chasis, por lo que contamos con muchos vehículos que nos permiten hacer comparativas. Sin embargo, en términos de comodidad, ahorro de combustible, maniobrabilidad y fiabilidad, el modelo CF realmente está en otro nivel", explica Federico Medina, director de transporte del GRUPO PRODES. "Por eso aumentamos nuestro pedido inicial de 150 camiones a 200."

Condiciones exigentes

En términos de apariencia, los camiones de DAF tendrán un aspecto similar a los CF normales, pero "bajo el capó" se están preparando para una vida útil muy difícil: el GRUPO PRODES ha pedido a DAF un chasis para servicios pesados, con un tandem extra robusto para la máxima tracción, lo que permitirá que los vehículos funcionen día tras día en las condiciones más exigentes.



LOS NUEVOS CAMIONES COBRAN VIDA DIGITALMENTE

Gracias a una increíble aplicación de realidad aumentada y a una experiencia DAF virtual sin precedentes, ahora DAF puede presentar los nuevos XF, XG y XG+ en pantallas de ordenador y dispositivos móviles. Esto constituye una primicia en el sector de los camiones.

Con una sola pasada, los nuevos XF, XG y XG+ pueden verse en la pantalla de un teléfono móvil o tableta con la aplicación interactiva de realidad aumentada Nueva Generación DAF (descarga gratuita desde Google Play y las tiendas de aplicaciones de Apple). Esto permite llevar al camión a cualquier ubicación virtual que desee. A un aparcamiento, por ejemplo, o incluso a su sala de estar. Los usuarios de la aplicación pueden explorar el vehículo tanto por dentro como por fuera con gran detalle, y desde cualquier ángulo, desde la comodidad de su propio sillón.



Además de la aplicación Nueva Generación DAF, DAF también presenta DAF Virtual Experience, disponible en startthefuture.com. Ofrece espectáculos, presentaciones, vídeos y un chat en directo. Los visitantes pueden incluso inscribirse en una unidad virtual en la nueva generación XG y XG+. También es posible visitar el Museo DAF y una amplia gama de productos de merchandising DAF está disponible en la tienda electrónica. La aplicación ha sido nominada al prestigioso premio de comunicación digital internacional "Digital Communication Awards". Desde 2011, este premio ha sido otorgado cada año por la Universidad Quadriga de Berlín a proyectos y campañas en línea excepcionales de todo el mundo.

DAF XF CONSIGUE EL TRIPLETE COMO "CAMIÓN DE FLOTA DEL AÑO"

Por tercer año consecutivo, el DAF XF ha recibido el reconocimiento de "Fleet Truck of the Year" en los prestigiosos premios Motor Transport Awards. Es la primera vez en la historia de estos premios que un camión consigue un triplete.

"DAF Trucks ha introducido una serie de innovaciones importantes para garantizar que su mejor modelo conserve el primer puesto en la lista de ventas", escribió el jurado en su informe. "El XF ha demostrado sobradamente su valía."

"Para los transportistas, DAF es sinónimo de fiabilidad, eficiencia y confort", afirma Laurence Drake, director general de DAF Trucks UK. "Este increíble triplete es una prueba más de la calidad y el rendimiento de primera clase del XF. En combinación con nuestra excelente organización de concesionarios y servicios, el XF constituye una magnífica propuesta empresarial."

De izquierda a derecha: Alexander Armstrong (anfitrión de los MT Awards), Laurence Drake (director gerente de DAF UK) y Steve Hobson (revista Motor Transport).



NEW GENERATION DAF

Número uno en todos los aspectos



XF XG XG+



La Nueva Generación de DAF XF, XG y XG+ establece un nuevo estándar de eficiencia, seguridad y comodidad para el conductor. Por eso han sido nombrados “Camión Internacional del Año 2022”.

Visite **startthefuture.com** y descubra por qué son el número uno en todos los aspectos.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM