

OTOÑO/INVIERNO 2022

DAF

IN ACTION



XD

NUEVOS DAF XD Y XDC:
**"SOBRESALIENTE EN
VERSATILIDAD"**

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

UN FUTURO BRILLANTE

Es todo un placer para nosotros, en nombre de más de 10 000 de nuestros apasionados compañeros, presentar los nuevos XD y XDC en esta edición de DAF in Action. Una serie de camiones que marcarán nuevos cánones de seguridad, eficiencia y confort para el conductor en el segmento de la distribución y la construcción. Ese fue, de hecho, el veredicto del jurado del International Truck of the Year, que otorgó al XD el prestigioso título de "International Truck of the Year 2023".

El nuevo XD comparte el mismo ADN que nuestros mejores modelos de larga distancia, el XF, el XG y el XG+, que recibieron el premio International Truck of the Year el año pasado. Un diseño atractivo y aerodinámico a partes iguales. Un espacio interior sin igual en la cabina y un acabado de primera calidad. Fantásticas cualidades de conducción. Unas cadenas cinemáticas extremadamente eficientes, incluso en la versión totalmente eléctrica.

Todo ello hace que el XD sea mucho más que un camión perfecto para la distribución, el sector de la construcción y aplicaciones más específicas, como la recogida de basuras y la extinción de incendios. Pero el XD también refleja la posición de liderazgo de DAF en el ámbito de las cadenas cinemáticas alternativas. Podemos elegir entre una amplia gama de motores eléctricos y paquetes de baterías, además de un completo paquete de servicios para estos camiones de "cero emisiones".

Las simulaciones de ruta nos ayudan a decidir la configuración ideal y la aplicación óptima del camión. Y las estaciones de carga de PACCAR ofrecen un grado de flexibilidad inigualable.

De este modo, marcamos el camino hacia un futuro más ecológico y prometedor.

Harald Seidel
Presidente
DAF Trucks N.V.



- 4** DAF presenta los nuevos DAF XD y XDC: los camiones de distribución y construcción más deseados de Europa
- 8** El periodista Oliver Wilms conduce 2500 kilómetros por toda Europa
- 17** La empresa alemana STL compró el DAF XG+ sin haberlo visto antes
- 23** ¿Por qué los camiones seminuevos de DAF son igualmente buenos? Se lo preguntamos a Saan FBN
- 26** ¿Podemos hacer que el contenedor de transporte sea más inteligente? ¡Sí, podemos!
- 29** Ted Hughes adquiere su primer DAF y le trae gratos recuerdos
- 31** DAF se vuelve a adelantar con los nuevos XD y XF Electric
- 35** No es un amarillo cualquiera; sobre todo si es el amarillo toscano
- 38** ¿Qué implica exactamente el desarrollo de nuevos accesorios?



4



31



8



35



DAF presenta los nuevos XD y XDC:

"LOS CAMIONES DE DISTRIBUCIÓN Y CONSTRUCCIÓN MÁS DESEADOS DE EUROPA"

La IAA de Hannover es la principal feria de vehículos comerciales de Europa. DAF anuncia la ampliación de su familia Nueva Generación DAF y causa un gran revuelo en el mercado con sus nuevos modelos XD y XDC. Todo el mundo está de acuerdo: "Es el camión de distribución y construcción más deseado del mercado".

Por: Bert Roozendaal

Resulta casi un hecho innegable: el XD de Nueva Generación cambiará literalmente la fisonomía del mercado de la distribución e impulsará la imagen de DAF como marca premium. Especialmente porque DAF es la primera marca de camiones en implementar las últimas normativas de la UE sobre dimensiones más grandes en un camión que es más seguro en todos los sentidos, proporciona un mayor ahorro de combustible y ofrece una comodidad increíble a los conductores. Se trata sencillamente del nacimiento de una nueva clase.

EL XD DE LA NUEVA GENERACIÓN DAF CAMBIA LITERALMENTE LA FISONOMÍA DEL MERCADO DE LA DISTRIBUCIÓN Y LA CONSTRUCCIÓN

MÁS OPCIONES

El DAF XD está disponible con Day Cab, Sleeper Cab y Sleeper High Cab, en una completa gama de configuraciones de ejes 4x2 y 6x2 tanto en unidades tractoras como rígidas. A principios de 2023, la gama se ampliará aún más e incluirá los modelos de 2, 3 y 4 ejes con tracción sencilla o doble para el sector de la construcción (véase la barra lateral). Después, DAF comenzará también la producción del modelo XD como "vehículo eléctrico con batería". Estos vehículos de emisiones cero cuentan con motores eléctricos de entre 170 kW y 350 kW, y paquetes de baterías con potencias de hasta 525 kW/h. En función de la aplicación, se podrá alcanzar una autonomía de entre 200 y más de 500 kilómetros, suficiente para una jornada completa de trabajo de distribución sin necesidad de hacer recargas intermedias (véase también la página 31).

MÁS GRANDE

En términos de diseño, el nuevo DAF XD comparte muchos de sus elementos de estilo con los nuevos XF, XG y XG+ para larga



DAF HA HECHO TODO LO POSIBLE EN TÉRMINOS DE EFICIENCIA PARA MARCAR UN NUEVO REFERENTE

distancia, los "International Trucks of the Year 2022". Esto significa que cuenta con un diseño atractivo, agradable y extremadamente aerodinámico, y no menos importante, con mucho espacio interior. De hecho, cuenta con una ingente cantidad de espacio interior, algo muy valioso para los conductores del sector de la distribución. La nueva Day Cab ya ha recibido una magnífica acogida entre los conductores. Dispone incluso de espacio detrás de los asientos para colocar una nevera opcional o un tercer asiento instalado directamente en fábrica. Además, el XD mide 2,5 metros de ancho, por lo que es igual de ancho que sus hermanos mayores.

EXCELENTE ACCESIBILIDAD

La cabina está montada en la parte baja del chasis, por lo que es muy fácil acceder a ella con solo dos peldaños en la mayoría de los casos; además, los peldaños también se inclinan hacia la cabina. Otra característica destacada es el túnel del motor bajo que alberga el hipermoderno y eficiente motor PACCAR MX 11. Ofrece una potencia de entre 220 kW/300 CV y 330 kW/450 CV y está conectado de serie a una caja de cambios automatizada TraXon para lograr la máxima eficiencia y confort durante la conducción. También hay disponible una transmisión totalmente automática como opción.

COMODIDAD SUPERIOR

Gracias a la amplitud de la cabina, el conductor dispone de más espacio que nunca al volante. Los rangos de ajuste del volante y del

asiento son los mejores de todo el segmento de la distribución y se suman al gran nivel de confort que DAF ofrece a los conductores de la distribución. Hay muchos otros ejemplos: el salpicadero completamente nuevo con su gran pantalla LCD central, las reconfortantes camas que cuentan con un colchón de 15 cm, las amplias opciones de almacenamiento y los numerosos compartimentos, así como las diversas tomas de carga para smartphones, entre otros. Además, hay disponible como opción un sistema de audio de alta gama con woofer y un freno de estacionamiento electrónico.

El XD rezuma confort y marca un nuevo referente también en este aspecto. Huelga decir que la calidad de marcha y la dirección son insuperables. Gracias al diseño completamente nuevo del frontal, la nueva suspensión de la cabina y el nuevo montaje del eje trasero, es un placer conducir el camión en cualquier situación.

UNA VISIBILIDAD PERFECTA EQUIVALE A SEGURIDAD

La posición relativamente baja del asiento y las grandes ventanillas con una línea de cintura baja hacen que el conductor del XD disfrute de la mejor visibilidad de esta clase. El salpicadero especial "Vision Dashboard" también desempeña un papel importante y se extiende hacia el parabrisas en el lado del pasajero.

Los retrovisores se sustituyen por cámaras en el sistema opcional DAF Digital Vision, que proporciona una visión inmejorable de lo que ocurre delante y en los laterales del camión. Todo ello se ve reforzado por la posibilidad de añadir el sublime DAF Corner Eye, que sustituye al retrovisor de acera y al retrovisor de vista frontal. Y para aquellos que deseen asegurarse una visión perfecta y el máximo nivel de seguridad, la ventanilla de visión lateral de DAF es imprescindible. Este panel adicional situado debajo de la ventanilla normal de la puerta del pasajero permite ver siempre a los ciclistas y peatones que se encuentren en el lateral del camión. El sistema DAF City Turn Assist incluso emite una alerta cuando hay usuarios de la carretera en el ángulo muerto del lado del pasajero.

LA EFICIENCIA DEL FUTURO

DAF consigue la máxima eficiencia en el consumo de combustible y unas bajas emisiones de CO₂ principalmente gracias a su fantástica aerodinámica. Bordes redondeados, parabrisas curvado, paredes laterales ligeramente inclinadas y juntas allí donde el viento podría entorpecer ligeramente la aerodinámica: DAF ha hecho todo lo posible para sentar un nuevo precedente en materia de eficiencia. Esto también queda patente en el inteligente diseño y posicionamiento del sistema de tratamiento de los gases de escape y en los nuevos ejes traseros con bajos niveles de aceite que dan lugar a una fricción interna aún menor. Por otra parte, se facilita una amplia gama de tomas de fuerza y opciones de fábrica para un montaje rápido y sencillo de los accesorios, un paso totalmente lógico para DAF.

Después de que DAF asombrara al mundo del transporte en 2021 con los nuevos XF, XG y XG+ para largas distancias, ahora sabe que todas las miradas están puestas en el nuevo XD con el que DAF inicia el futuro del segmento de la distribución urbana y regional, las aplicaciones especiales y los vehículos de construcción. En definitiva, se trata de una nueva apuesta ganadora en todos los sentidos. ■

EL CAMIÓN DE DISTRIBUCIÓN Y CONSTRUCCIÓN MÁS DESEADO DE EUROPA



DAF XD, "INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2023"

El año pasado, DAF obtuvo el galardón "International Truck of the Year 2022" con los modelos XF, XG y XG+ de Nueva Generación. Y este año, en la feria IAA de Hannover, DAF ha vuelto a ganar este prestigioso premio, esta vez con el XD: el nuevo modelo premium de DAF para el segmento de la distribución y el transporte profesional.

"DAF ganó el año pasado porque fue el primer fabricante que trajo la nueva normativa europea sobre las dimensiones de los vehículos en una gama de camiones de largo recorrido", declaró el presidente del jurado, Gianenrico Griffini. "Es sorprendente que ahora hayan conseguido inyectar una parte importante de ese mismo ADN en el XD en lo que se refiere a eficiencia, seguridad y confort. Sea cual sea la versión del XD que uno conduzca, en todo momento tiene la sensación de estar al volante de un XG+; el silencio, la respuesta del volante, la calidad y la amplia visibilidad no tienen precedentes".

ELÉCTRICO

El hecho de que el XD también se presentará en breve como camión eléctrico fue un motivo casi igual de importante para otorgarle el título a DAF. "Demuestra que DAF está preparado para el futuro", afirma Griffini. "DAF consigue un gran avance en el transporte eléctrico por carretera". ■



El presidente del jurado, Gianenrico Griffini, entrega el trofeo a Harald Seidel, presidente de DAF Trucks N.V.

XDC: MOTORES PARA EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

La gama XD se ampliará aún más a principios de 2023 para incluir modelos de 2, 3 y 4 ejes con tracción simple o doble para el sector de la construcción. De este modo, el nuevo XDC ofrecerá una solución a medida para cada aplicación.

El XDC de Nueva Generación puede manejar cargas útiles excepcionalmente altas gracias a su bajo peso. La gama XDC se ha diseñado específicamente para trabajos pesados en las condiciones más exigentes, como lo demuestran su parachoques extrarrobusto, el protector de acero del radiador, la gran distancia al suelo del chasis que va de 300 a 390 milímetros (según el modelo) y el enorme ángulo de aproximación de 25 grados. La llamativa parrilla, especialmente diseñada para este modelo, destaca las cualidades únicas del nuevo XDC.

El XDC es la herramienta ideal para los conductores del sector de la construcción gracias a su perfecta ergonomía, a los amplios interiores de las cabinas Day Cab y Sleeper Cab, y a los numerosos detalles que harán más fácil y agradable el trabajo diario del conductor. Proporciona la combinación perfecta de máxima funcionalidad e inigualable comodidad para el conductor.

Para lograr la máxima eficacia, DAF ofrece una gama completa de módulos para carrocerías (BAM) de fábrica que facilitan el montaje de accesorios. Por supuesto, se complementa con una amplia variedad de tomas de fuerza para impulsar los accesorios. El XDC también dispone de opciones para controlar los accesorios desde la cabina.

EL XDC ES LA HERRAMIENTA IDEAL PARA LOS CONDUCTORES DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN



"A ÚLTIMA HORA DE LA TARDE, EL DAF RESPIRA UNA BOCANADA DE AIRE PURO DEL ATLÁNTICO A TRAVÉS DE SU ADMISIÓN DE AIRE".



Oliver Willms es un periodista independiente que trabaja para varias revistas comerciales alemanas y también es miembro del jurado del "International Truck of the Year" en representación de Alemania.

El periodista Oliver Willms conduce 2500 kilómetros por toda Europa en el DAF XG+ 480

"REFERENTE PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL"

El nuevo DAF XG+ demostró ser el legítimo ganador del título International Truck of the Year 2022 durante un viaje de prueba de 2500 kilómetros desde Málaga a Eindhoven.

Texto: Oliver Willms

Fotografía: Andreas Techel

Ha pasado mucho tiempo desde la última vez que vimos un camión tan innovador como el nuevo DAF XF/XG/XG+. DAF es el primer fabricante de camiones —y hasta ahora el único— en aplicar la nueva normativa de la UE sobre dimensiones y pesos. Se trata de un gran paso, que quedó patente incluso durante las presentaciones iniciales. Además del diseño, DAF también ha mejorado la tecnología al más alto nivel y la calidad del interior se sitúa entre las mejores del segmento premium.

HITO

Todo eso está muy bien, pero no nos vamos a limitar a mirar el camión. Queremos conducirlo, probarlo, vivir en él y ver cómo se comporta en condiciones reales. DAF quiere mostrarnos el camino hacia el futuro con su nuevo modelo insignia. Y nos parece bien, pero a ser posible sin las cifras de comparación, los diagramas de prueba y las especificaciones de par. Queremos poner al "nuevo" a prueba y conocerlo a fondo. ¿Y qué mejor prueba de resistencia

que la ruta que va de Málaga a Eindhoven? Atraviesa Europa en línea recta con etapas de montaña en Sierra Nevada y las Ardenas belgas, zigzaguea entre el tráfico de hora punta de Madrid, París y Bruselas, recorre las carreteras costeras secundarias junto al Océano Atlántico y serpentea por el laberinto casi insondable e interminable de los muelles de Amberes. Este camión es diferente. Supone todo un hito y se percibe al instante. Y en cuanto uno sube a la cabina, esa sensación no hace más que aumentar.

UNA MINICASA

El nuevo DAF XG+ se puede resumir perfectamente con una palabra: ¡grande! No solo el aspecto del camión es impresionante por fuera, sino que la cabina del nuevo modelo superior de DAF se impone realmente a la Super Space Cab. Esa cabina era la mejor de Europa en cuanto a espacio interior utilizable, pero ahora el XG+

demuestra que es posible contar con más espacio todavía. Ha pasado de ser un lugar de trabajo a una sala de estar. La cabina es prácticamente una minicasa o incluso una autocaravana de lujo para el transporte internacional. No hay otra cabina más espaciosa. Tiene una capacidad de doce metros cúbicos, lo que la convierte en la cabina más grande de DAF.

La posición de los asientos es tan cómoda que es como si estuviésemos descansando en nuestro sillón favorito de casa y todo lo que se necesita para conducir está al alcance de la mano. El parabrisas es extremadamente ancho, se curva perfectamente alrededor de los montantes A y tiene un bajo coeficiente de resistencia; además, la línea de cintura baja de la ventanilla ofrece una visión excepcional de la carretera. A pesar de sus enormes ángulos de visión, el diseño también proporciona suficiente privacidad frente a las curiosas miradas de otros camioneros. Y sin duda llama mucho la atención

→ REFERENTE PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL



LOS BOTONES DEL VOLANTE EVITAN QUE ACABEMOS TOCANDO LA PANTALLA TÁCTIL CON LOS DEDOS SUCIOS MIENTRAS CONDUCCIMOS.

de los demás conductores en la carretera. El volante, cómodo y grueso, está forrado de cuero y se puede adaptar fácilmente a cualquier complejidad corporal —incluso a la mía— gracias a sus amplios ángulos de ajuste. Así, con un rápido giro de la llave de contacto, iniciamos nuestro viaje al futuro. Lo primero que notamos es que el motor tiene ese mismo ronroneo suave y sutil de los motores de autocares. Pero el motor de un autocar está montado a unos 12 metros de distancia del conductor en el compartimento del motor.

COMPARTIMENTO DEL MOTOR

El motor de nuestro DAF se encuentra bajo el suelo, pero lo único que vemos es una sección elevada en el centro del suelo que no supera los cinco centímetros de altura. El motor MX-13 de seis cilindros y 480 CV ofrece un par de 2500 Nm y promete una fuerza de tracción más que suficiente, una característica que esta maravilla

tuvo la oportunidad de demostrar en Sierra Nevada, donde la autopista española es famosa por sus largas y empinadas pendientes que incluso colocaron a nuestro potente XG⁺ por debajo de los 60 km/h en alguna ocasión. Pero no supuso ninguna deshonra, ya que llevábamos un peso total de 40 toneladas. Además, el motor gestionó las subidas con aplomo y el control de crucero predictivo funcionó en perfecta armonía con la caja de cambios automática TraXon de 12 velocidades.

SUAVIDAD

Gracias a todo ello pudimos centrar nuestra atención en la verdadera razón por la que estábamos al volante: concentrarnos en la carretera y dedicarnos a conducir de verdad, al tiempo que disfrutamos del increíble paisaje montañoso de Sierra Nevada, uno de otros muchos inolvidables. Este DAF es un camión que enamora. La dirección asistida totalmente hidráulica guía el camión

de 40 toneladas con suavidad y gran precisión por las laderas andaluzas. No es necesario aplicar más fuerza sobre el volante que la que se ejercería con un sistema electrohidráulico. Da en el clavo con una precisión perfecta.

POTENTE FRENO MOTOR

Lo mismo ocurre con el nuevo freno motor MX. Y sin duda lo pusimos a prueba, ya que las empinadas subidas españolas se convierten en descensos igualmente pronunciados. Cuando la impresionante fuerza de frenado de 500 CV del DAF entra en acción, sentimos que el freno motor maneja la bajada sin esfuerzo. Desde luego este DAF no necesita ningún retardador. La fuerza de tracción en las subidas y la fuerza de frenado en los descensos convierten nuestro viaje por las montañas del sur de España en una auténtica delicia. Y esto se pone de relieve cuando vemos cómo otros camioneros luchan, no pocas veces, por seguir nuestro ritmo. Tan solo son capaces de levantar el pulgar como muestra de su entusiasmo. Vemos muchísimos pulgares levantados cuando circulamos cuesta arriba y adelantamos sin esfuerzo a otros camiones: todo un espectáculo. No obstante, nos parece un poco inmerecido, ya que el homenaje que rinden nuestros compañeros conductores a esta obra maestra sobre ruedas se lo debemos a los ingenieros de DAF.

GRAN CAPACIDAD DE AJUSTE

El XG⁺ es también un cómodo lugar de trabajo para conductores de mayor altura o peso. El asiento se puede desplazar hacia atrás hasta lo que parece ser el centro del remolque. La nueva columna de dirección se puede ajustar prácticamente en cualquier posición, desde horizontal, como en un Routemaster, hasta vertical a lo Ferrari. La palanca de control de los limpiaparabrisas y el freno motor están donde deben estar, y los botones del volante evitan que acabemos tocando la pantalla táctil con los dedos sucios mientras conducimos. Es básicamente el sueño de cualquier conductor en cuanto a lugar de trabajo. La vista a través del parabrisas panorámico hace que uno se sienta como en el cine y, al conducir un DAF, siempre tenemos el mejor asiento. ¡Una increíble pantalla de cine!

RETROVISORES DIGITALES

Todos los elementos exteriores del XG⁺ están diseñados para mantener la aerodinámica, por lo que los retrovisores digitales

son esenciales. Sometemos al sistema de cámaras a una prueba de fuego en las zonas montañosas, con rápidos cambios entre autopistas bañadas por el sol y túneles de montaña. Sin duda no decepciona. ¡Más bien al contrario! En las elegantes pantallas montadas a ras del montante A vemos que el sistema se adapta perfectamente a los cambios entre luz y oscuridad en una fracción de segundo. La visión trasera, en lo que suelen ser túneles escasamente iluminados, está sin duda entre las mejores del mercado. Con estos retrovisores de cámara se ve mucho más que con los normales, pues el sistema electrónico realiza maravillosamente la imagen. Incluso al atardecer y en noche cerrada, las pantallas funcionan tan bien como las de un retrovisor normal.

¿SONARÁN VIOLINES?

Tras haber pasado por los numerosos túneles que atraviesan las laderas de las montañas con nuestro expreso amarillo toscano, las luces difusas de Madrid emergen en la distancia y nos guían hasta nuestra primera parada. Se está haciendo tarde y el sol se empieza a esconder por el horizonte. Los potentes haces de luz de los nuevos faros LED refuerzan nuestra seguridad en la carretera. En torno a la medianoche, aparcamos para descansar unas horas en las nuevas camas de DAF. Cuando me tumbo en mi litera y miro hacia arriba, puedo ver el cielo a más de dos metros del suelo. Tengo la impresión de que en cualquier momento empezaré a oír música de violines en este inmenso espacio. Evidentemente esto no ocurre, pero está claro que el espacio de almacenamiento de la cabina XG⁺, al igual que el de su predecesora, la Super Space Cab, es un pozo sin fondo. El equipaje, las provisiones y cualquier otra cosa que los dos conductores suelen llevar consigo en un viaje de larga distancia caben perfectamente en uno de los muchos compartimentos de a bordo. Si añadimos los asientos giratorios y la famosa bandeja que se extrae del salpicadero, esta espaciosa cabina tiene casi el mismo nivel de confort que el de un apartamento. Lo único que le falta es una ducha.

COMO LA PALMA DE SU MANO

Aunque consigo dormir bien en el cómodo colchón de 15 centímetros de grosor y agradezco el aire acondicionado autónomo, la mañana del día siguiente llega antes de lo que me hubiera gustado y tenemos que continuar nuestro viaje. Tenemos un ajustado programa por delante; además de una hora de visitas de otros conductores en varias paradas de camiones, debemos hacer una sesión de fotos y vídeo. A última hora de la tarde, por





REFERENTE PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

fin, el DAF respira una bocanada de aire puro del Atlántico a través de su admisión de aire. Lo sometemos a una prueba de maniobrabilidad durante varios kilómetros de estrechas carreteras costeras cerca de un enclave de surf del País Vasco. La habitabilidad y la cadena cinemática aprueban con buena nota. Al final de la sinuosa carretera con vistas al mar, intercambiamos experiencias tomando café con algunos compañeros conductores. Mahmud lleva años confiando en su DAF XF y conoce la ruta desde el sur de España hasta el Benelux como la palma de su mano. Sin embargo, pese a los muchos consejos que nos da, comprobamos que no quita ojo a nuestro nuevo DAF. Después de enseñárselo, no nos cabe duda de que este conductor francés hablará pronto con su jefe de flota.

PRUEBA DEL CHASIS

Después de este apasionante trayecto por la estrecha carretera costera, volvemos a la autopista y nos dirigimos a la frontera francesa. El lamentable estado del firme nos permite probar a fondo la configuración del chasis. Tal y como esperábamos, los muelles y los amortiguadores soportan sin esfuerzo la tortura a la que nos somete el gobierno español. Satisfechos con el resultado, podemos puntuar otro elemento a favor del DAF. Cada vez está más claro que nos va a resultar difícil encontrarle algún fallo. Bueno, quizá el testigo luminoso del freno motor sea un poco pequeño, pero no es más que un ligero inconveniente, ya que funciona bien incluso sin la luz. Por otra parte, puede que quien caiga en la tentación de recostarse en su asiento aprovechando los generosos ajustes de la dirección no logre ver todos los interruptores. Pero es un detalle que el conductor puede controlar, ya que siempre podrá optar por una posición del asiento más activa.

SIN FLORITURAS

Otro aspecto que nos llama la atención es que este robusto DAF no está abarrotado de todos los extras posibles, que normalmente responden más a criterios de marketing que a las necesidades del conductor. No encontramos ningún exceso de equipamiento, sino todo lo que un conductor necesita y puede desear. En nuestra opinión, logra un muy buen equilibrio entre lo que se controla con la superficie táctil de la pantalla central y lo que se controla con los botones, en particular los del volante. Hace honor al lema "las manos en el volante y los ojos en la carretera". Lo demás es una sobrecarga de opciones. Y en caso de duda a la hora de elegir entre el freno de estacionamiento controlado electrónicamente o la fiable palanca neumática, con DAF podemos tener ambas cosas.

EN LA LIGA DE CAMPEONES

Tenemos claro que el nuevo DAF pertenece a la Liga de Campeones de los camiones europeos. Aunque es más caro que sus predecesores, también cuenta con la máxima calidad y es mejor que nunca. No ha ganado ningún kilo de más, a pesar de su mayor volumen y del alto nivel de acabado que vamos apreciando cada vez más a medida que avanzamos en nuestra gira de tres días. Descubrimos constantemente cosas nuevas y vemos el vehículo desde otros ángulos. Por ejemplo, las líneas proyectadas en la pantalla de los retrovisores ayudan a maniobrar o adelantar correctamente, y las cámaras también hacen un barrido en las curvas. El parabrisas panorámico ofrece una excelente visibilidad de la carretera y el asistente de ángulo muerto funciona como es debido y aumenta considerablemente la seguridad. Sin embargo, la mayor virtud de DAF es la atención constante que presta al conductor. Los conductores del XG pueden sentarse siempre en una posición relajada y saludable al volante, y cuentan con muchas posibilidades de ajuste de los asientos. Evidentemente hay ciertos límites y, por motivos comprensibles, no podemos mover la palanca del asiento giratorio mientras conducimos. Si lo hacemos, nos bombardea a molestos pitidos que nos obligan a ser más disciplinados al volante. Aparte de este aviso acústico, el nuevo DAF es increíblemente silencioso. Y sorprendentemente lo es incluso cuando se conduce a máxima velocidad por una autopista con la ventanilla abierta. Las curvas aerodinámicas del parabrisas hacen que solo se oiga un suave silbido. Un efecto secundario positivo de esto, debido a que la aerodinámica se ha mejorado un 20 %, es que las ventanillas laterales permanecen limpias incluso con mal tiempo. DAF también ha reducido la resistencia al aire en todo el vehículo, desde el techo hasta el parachoques, sellando los huecos y las uniones, y colocando deflectores con rebordes de caucho elásticos en los lugares oportunos. Y por ello también se han



AL FINAL DE LA SINUOSA CARRETERA CON VISTAS AL MAR, INTERCAMBIAMOS EXPERIENCIAS CON ALGUNOS CONDUCTORES





ESTE CAMIÓN ES
DIFERENTE; SUPONE TODO
UN HITO

eliminado las placas de peldaño en la parte frontal del camión. Para la limpieza del parabrisas, DAF suministra ahora una barra con un cabezal de cepillo.

UN ALTO EN EL CAMINO

Al día siguiente volvemos a ponernos en marcha temprano. Tras el primer tramo de autopista y una reveladora parada en una de esas nuevas áreas de servicio gigantescas para camiones, vemos que el romántico y tradicional restaurante "Relais" ha dejado paso a un establecimiento de tipo más comercial. En este nuevo restaurante, la comida no es ni barata ni está rica, el ambiente es impersonal y frío. Decidimos tomar un atajo por la Route Nationale. Esta carretera sin peaje es casi tan fluida como una autopista, pero suele ofrecer unas vistas mucho más agradables. Nos encontramos con un Relais que ha cerrado hace poco y que nos llama la atención. Hacemos unas cuantas fotos y volvemos a cambiarnos de asiento. Pronto nos encontramos con nuestro siguiente descubrimiento en esta ruta: un extenso aparcamiento de camiones en medio de un bosque que es totalmente gratuito. Los camiones aparcados bajo pinos tan altos como campanarios le dan el aspecto de un bosque encantado para conductores. La gasolinera alemana está a solo unos cientos de metros y es la siguiente parada de nuestro viaje. La minúscula tienda está repleta de todo tipo de accesorios y su gerente es un acérrimo amante de los diésel. Aquí, la cultura camionera sigue viva y coleando. Este tipo de paradas son estupendas, pero nos roban un tiempo muy valioso, y vamos a tener que pisar el acelerador para evitar la prohibición que tienen los camiones de circular los sábados en la zona de París. El DAF y el conductor se funden en una sola máquina de conduc-

ción. Confiamos incondicionalmente en el vehículo y podemos comprobar que ha sido diseñado pensando en el conductor.

A POR UNAS PATATAS FRITAS BELGAS

A veces las cosas salen bien. A la mañana siguiente no nos encontramos con ningún atasco al salir de París. Estamos deseando comernos un paquete gigante de patatas fritas belgas, pero nuestras esperanzas de zamparnos un cucurucho de lo mejor de Bélgica se ven pronto truncadas en el puerto petrolero de Amberes, ya que nos convertimos en víctimas de nuestra apretada agenda autoimpuesta. Las cosas van de mal en peor. En un pintoresco aparcamiento junto a un almacén antiguo, nos quedamos incluso sin desayunar. Otros conductores aparcados allí empezaron a sentir una gran curiosidad por nuestro DAF amarillo. Somos una grata distracción en su descanso obligatorio y pronto comparten nuestro entusiasmo por el camión. Pero el XG+ parece detectar con claridad el rastro de su establo, que ya está a solo 90 kilómetros de distancia. Volvemos a admirar la precisión de la dirección en las rotondas del puerto y, tras un corto tramo de autopista, llegamos a la puerta de entrada de la fábrica de DAF en Eindhoven. Por cierto, este portón tiene casi la misma anchura que las cabinas de peaje de Francia. El supervisor de la entrada sonríe cuando tocamos el claxon y, después de 2485 kilómetros, aparcamos nuestra elegante fortaleza amarilla, sin un solo rasguño, en la fábrica de DAF. Al salir de la cabina, tenemos la cabeza llena de nuevas ideas. Nuestras conclusiones no serán ninguna sorpresa. El DAF XG+ combina una eficaz cadena cinemática con un excelente freno motor en una cabina que cuenta con una cantidad de espacio interior sin precedentes. Por si fuera poco, el ahorro de combustible es extraordinario. Incluso con nuestro agresivo estilo de conducción, al llegar a casa solo hemos consumido unos 24 litros por cada 100 kilómetros. En resumen: "Misión Futuro" completada con éxito. ■



Aquí, la cultura camionera sigue viva y coleando.



Un pintoresco aparcamiento junto a un almacén antiguo en el puerto de Amberes.



En la Route Nationale, aparcado junto a un restaurante Relais que había cerrado hacía poco.



Los camiones aparcados bajo pinos tan altos como campanarios dan la impresión de estar en un bosque encantado para conductores.



TRUCK COMPONENTS

AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF

NIGHT
LOCK

PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM



STL Logistik AG va a por todas con el DAF XG+

"EN LOS PRIMEROS PUESTOS DE NUESTRA LISTA DE DESEOS"

STL Logistik AG, con sede en Haiger (Alemania), es una empresa líder en Europa en el sector del transporte pesado y especial. El año pasado, la empresa compró tres unidades tractoras DAF XG+ sin haberlas visto antes. STL quedó tan satisfecha con ellas que inmediatamente hizo un pedido de otras seis.

Texto: Oliver Willms

Fotografía: Steffen Löffler

El propietario y director general, Jörg Reichmann, lo sabe todo sobre cargas extremadamente pesadas y voluminosas y su comportamiento durante el transporte. No en vano, su empresa goza de una sólida reputación en el estado federal alemán de Hesse. Esto se debe a que durante los últimos 28 años ha sido el primer puerto de escala para la industria del carbón y el acero, de larga tradición, y para todos los proveedores con sede aquí. Siempre que necesitan transportar una carga grande, pesada, alta o ancha, recurren a su empresa. Entre la clientela de Reichmann se incluyen fabricantes de calderas y silos, empresas especializadas en el prensado de metales y fabricantes de enormes anillos de acero. Este tipo de productos suelen tener diámetros superiores a los cinco metros y no caben fácilmente en un semirremolque estándar.



Jörg Reichmann, propietario de la empresa: "Hemos creado nuestra propia academia de conductores".

EN LOS PRIMEROS PUESTOS DE NUESTRA LISTA DE DESEOS →



SI TIENE QUE TRANSPORTAR ALGO MUY GRANDE, PESADO, ALTO O ANCHO, LLAME A STL LOGISTIK AG

DAF en Siegeb. La mitad de los camiones de la cuidada flota de STL son DAF. Ninguna de sus 105 unidades tractoras tiene más de cuatro años y la mayoría de los DAF son unidades tractoras XF de alta gama. El pasado mes de octubre, STL puso en funcionamiento su 50.º vehículo DAF (un XF FTG 6x2 de 530 CV) a bombo y platillo.

NUEVOS HORIZONTES

Este vehículo era la joya de la compañía hace un par de meses, pero para tres conductores de STL, el listón ha subido ahora incluso más en términos de espacio, lujo, confort y seguridad. Y es que hace un par de meses STL incorporó tres unidades tractoras DAF XG+ a su flota. Y Reichmann no escatimó en extras opcionales. Además de las numerosas características de serie —todas ellas pensadas para entusiasmar a los conductores— los nuevos camiones también estaban equipados con extras opcionales, como el aire acondicionado autónomo, el asiento del conductor giratorio y la cama relax de regulación eléctrica. De hecho, STL quedó tan impresionada con el DAF de Nueva Generación que encargó otros seis inmediatamente.

SOBRE FOLLETO

"Pedimos nuestro primer DAF XG+ basándonos únicamente en el folleto", reveló el director de la flota, Thomas Schubert-Wirth. "Nadie en los Países Bajos había visto el DAF de Nueva Generación de cerca, y mucho menos había conducido uno. Pero nos convenció el diseño y la aplicación coherente por parte de DAF de la última directiva de la UE para las nuevas cabinas de camiones y las dimensiones de los vehículos".

UN MOVIMIENTO VALIENTE

Fue un paso valiente, pero ha merecido la pena. STL Logistik ha sido una de las primeras empresas de Alemania en utilizar vehículos DAF XG+ con los colores de su empresa. "Al principio nos preocupaba si el peso sin carga de una cabina tan grande tendría un efecto negativo en la capacidad de carga total del vehículo en comparación con el XF anterior. Pero ha resultado ser todo lo contrario. Aunque la cabina es 49 centímetros más larga y tiene un techo más alto y una mayor distancia entre ejes, pesa en realidad unos 150 kilos menos. Quedamos tan sorprendidos por esto que

LÍDER EN EL TRANSPORTE DE CARGAS INCLINADAS

Reichmann se reunió con especialistas locales en remolques para desarrollar un cargador bajo especial para transportar componentes de gran tamaño inclinados mediante mecanismos hidráulicos. Así es como STL puede transportar gran cantidad de componentes para grandes instalaciones y garantizar que las dimensiones exteriores se mantengan dentro de los límites legales. "Nuestra innovadora ingeniería nos permite ofrecer a nuestros clientes del presente la tecnología de transporte del mañana", afirma Reichmann, confirmando la posición de liderazgo de su empresa en este campo. Aunque los competidores no se quedan de brazos cruzados y también han empezado a transportar cargas inclinadas, STL sigue siendo considerada por las industrias europeas como la mejor empresa para el transporte de este tipo de cargas excepcionales.

DIEZ AÑOS CON DAF

Además de los cargadores planos con tres plataformas de carga hidráulicas que pueden inclinarse hasta una posición diagonal, STL también utiliza laterales de lona que pueden extenderse hasta 28 metros y varios cargadores bajos con longitudes que van desde los 8 hasta los 27 metros. También utiliza semirremolques con plataforma y remolques con plataforma telescópicas que pueden extenderse hasta 29 metros. Para trabajos más "corrientes", STL utiliza megarremolques y también tautliners y remolques de plataforma. STL maneja alrededor de 140 unidades de remolque que se acoplan a unidades tractoras, empezando con una gama de tractoras estándar 4x2 de 480 CV. Algunas de ellas cuentan con configuración de plataforma baja. Para trabajos más exigentes, STL utiliza vehículos más potentes en configuraciones 6x2, 6x4 y 8x4, y la mayoría de ellos son DAF. Reichmann es cliente habitual de DAF desde hace más de 10 años a través de su concesionario local de



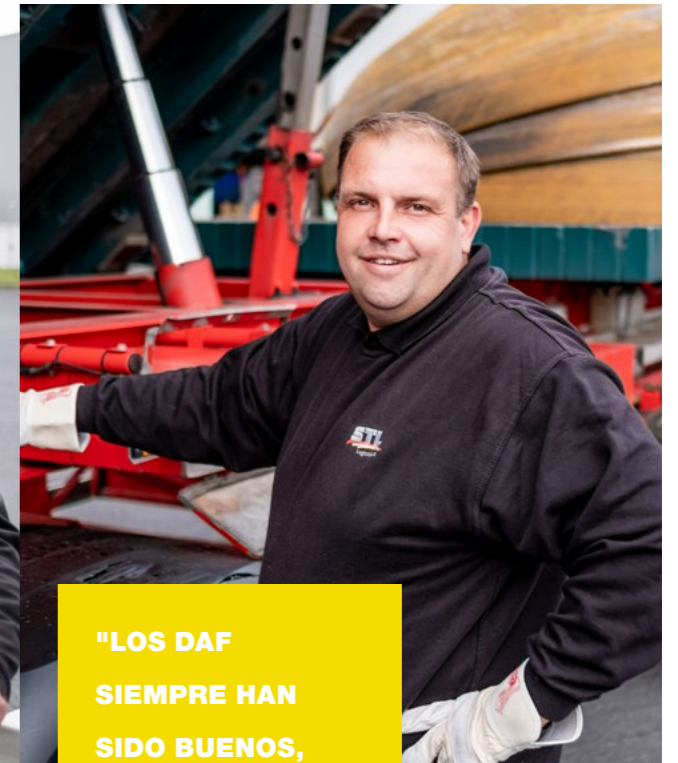
STL lleva utilizando sus tres primeras unidades tractoras DAF XG+ desde hace unos meses



¿MÁS INFORMACIÓN?
Escanee el código QR



El director de la flota, Thomas Schubert-Wirth. "El DAF XG+ no solo es un gran éxito entre los conductores por su techo alto y su exclusivo espacio de trabajo y habitabilidad de 12,5 metros cúbicos, sino que es un triunfador en todos los aspectos".



Jan Halmann, conductor de STL

"LOS DAF SIEMPRE HAN SIDO BUENOS, PERO EL NUEVO DAF XG+ LLEGA A OTRO NIVEL"

inmediatamente pedimos más camiones XG+". Además de la reducción en los costes operativos, STL también vio una oportunidad de conquistar el corazón y la mente de sus conductores. "Todos están locos con el nuevo DAF", comenta Schubert-Wirth. "El XG+ no solo es un gran éxito entre los conductores por su techo alto y su exclusivo espacio de trabajo y habitabilidad de 12,5 metros cúbicos, sino que es un triunfador en todos los aspectos".

"¡SIMPLEMENTE MAGNÍFICO!"

El conductor de STL, Jan Halmann, está totalmente convencido: "Los DAF siempre han sido buenos, pero el nuevo DAF XG+ llega a otro nivel". Este conductor de 36 años fue uno de los primeros en tener en sus manos el modelo insignia de los Países Bajos y está muy entusiasmado con él. "Es muy espacioso, no hay nada que se le parezca". Para Jan, "los conductores nunca lo han tenido tan fácil. Creo que es simplemente magnífico. Y el salpicadero digital está a años luz de su predecesor. Pero hay algo que sigue siendo igual: todo es intuitivo y muy fácil de usar". Jan Halmann también está encantado con la conducción de su nuevo camión. "Se maneja igual en cualquier firme y toma las curvas como la seda. Es incluso más silencioso que el modelo anterior", afirma, lleno de elogios hacia "su DAF". "Y la cama de 80 cm con regulación eléctrica tiene múltiples posiciones y un colchón ancho que es más cómodo que el de mi casa. Otra cosa que me gusta es el nuevo sistema Corner Eye. La cámara ofrece una visión increíblemente clara y amplia de lo que ocurre en la parte delantera y lateral del camión. Me permite trabajar con mucha más seguridad".

TIEMPO OPERATIVO

Como la mayoría de sus compañeros, Jan Halmann no se limita a conducir por toda Alemania, sino que también lo hace por Francia, España, Dinamarca, Polonia y Eslovaquia. A pesar de ello, solo acumula una media de 120 000 kilómetros al año con STL, una cifra que no es excepcionalmente alta. Como STL valora mucho el hecho de obtener el máximo tiempo de actividad de sus camiones, tiene contratos de servicio completo para cubrir todo el mantenimiento y la reparación de los vehículos durante su vida útil. El taller de STL se encarga principalmente del mantenimiento de los remolques y de las pequeñas reparaciones de los camiones, pero la empresa considera que lo mejor es que el mantenimiento de los camiones lo realice un concesionario DAF autorizado.

LOS CONDUCTORES SON NUESTRO FUTURO

Al igual que muchas otras empresas del sector del transporte por carretera, STL también se enfrenta a una gran escasez de conductores. "Por eso hemos creado nuestra propia academia de conductores y ofrecemos becas para contratar y mantener al personal", explica el propietario Reichmann. "Pero también hay que darles algo más. Y es aquí donde el nuevo DAF XG+ va a desempeñar un papel importante, ya que estoy seguro de que encabeza la lista de deseos de muchos conductores". ■



¿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.



SAAN FBN SE DESMARCA DE LA TENDENCIA CON CAMIONES USADOS DE PRIMERA CALIDAD

Por: Henk de Lange

Fotografía: Marieke van Grinsven

Imagine lo siguiente. Tiene una empresa holandesa/rumana, el negocio va viento en popa y triunfa en lo que hace: transporte internacional para el sector de eventos y espectáculos. Su empresa está creciendo, pero sigue teniendo un papel secundario en un sector dominado por compañías de transporte inglesas. Entonces llega el Covid-19 y todo se paraliza. Las estrellas del pop ya no hacen giras mundiales, los camiones están parados, nadie sabe cuánto va a durar la situación y la incertidumbre es generalizada.

Quizás es un buen momento para reflexionar sobre el futuro y sobre si seguir adelante o no. ¿Y ahora qué? Saan Trucking, una empresa con sede en la ciudad neerlandesa de Diemen, optó por romper la tendencia. No solo decidió seguir adelante, sino que también se propuso

seguir creciendo. Porque, pasase lo que pasase, la pandemia terminaría algún día y la demanda de transporte volvería a aumentar, incluso en el sector del ocio. Irónicamente, hasta la crisis del Brexit contribuyó a que la empresa alcanzara sus objetivos.

SAAN FBN SE DESMARCA DE LA TENDENCIA CON CAMIONES USADOS DE PRIMERA CALIDAD

→ **SAAN FBN SE DESMARCA DE LA TENDENCIA CON CAMIONES USADOS DE PRIMERA CALIDAD**



Las unidades de Saan FBN recorren toda Europa y son la columna vertebral de las exitosas actuaciones de bandas, orquestas y estrellas del pop



EL PERSONAL DE SAAN FBN PASA MESES EN LA CARRETERA, POR LO QUE EL ESPACIO Y LA COMODIDAD SON ESENCIALES

ROGIER LECLUSE: "EN NUESTRO SECTOR TODO GIRA EN TORNO A UNA COSA: FIABILIDAD, FIABILIDAD Y FIABILIDAD"



WWW.DAFUSEDTRUCKS.COM

COMO NUEVO

Rogier Lecluse, director general de Saan FBN, está sentado en una larga mesa de las nuevas oficinas de la empresa matriz, Koninklijke Saan, decoradas con muy buen gusto. La empresa, líder en transportes especiales y traslados industriales en Países Bajos, se instaló aquí hace apenas una semana y todo está aún un poco desordenado. Sin embargo, esta circunstancia pasa enseguida desapercibida cuando Lecluse empieza a contarnos la historia de la filial de Saan FBN.

LA CUESTIÓN DE LAS MATRÍCULAS

"Una de las consecuencias del Brexit es que los camiones con matrícula británica solo pueden cargar y descargar en la UE tres veces y después tienen que volver a Reino Unido", explica. "Es una gran desventaja para las empresas de transporte británicas del sector de los eventos. Si tienes una banda o eres una estrella del pop y actúas en veinte ciudades de la UE, no hay forma de que puedas transportarlo todo de forma eficiente con estas normas".

La empresa británica Fly by Nite (correspondiente a las siglas FBN de su nombre Saan FBN) era una de las que tenían que acatar la nueva legislación. "Habíamos trabajado juntos en el pasado, así que ya nos conocíamos", declara Lecluse. "Después de la pandemia, la flota británica de Fly by Nite apenas pudo trabajar en la UE, pero la demanda de transporte en el sector de los eventos no hacía más que aumentar. Por ello, Fly by Nite matriculó 90 de sus 180 camiones con matrículas irlandesas, aunque así solo consiguió resolver una parte del problema. Por eso nos decidimos a crear una empresa conjunta: Saan FBN. Y ha resultado ser una victoria para ambos. Nosotros hemos podido expandirnos y Fly by Nite ha podido seguir operando en la UE".

LOS DÍAS MÁS OSCUROS

Las negociaciones para la creación de la empresa conjunta se desarrollaron durante los días más oscuros de la pandemia. "Eran tiempos extraños", recuerda Lecluse. "Estábamos enfrascados en hacer planes de futuro para un sector que se encontraba en la cuerda floja y que, de hecho, estaba prohibido por ley en aquel momento. Pero lo que sí sabíamos con certeza era que cuando la pandemia terminase, debíamos estar preparados para dar el do de pecho".

Sin embargo, no resultó nada fácil. ¿Cómo podíamos conseguir

30 unidades tractoras más en cuestión de unos meses (además de las 20 que ya tenía la empresa), sobre todo teniendo en cuenta los largos plazos de entrega que estaba sufriendo todo el sector de los camiones? La respuesta vino de Truckland, el concesionario local de Saan. ¿Por qué comprar camiones nuevos cuando los camiones seminuevos tenían la misma calidad y estaban disponibles prácticamente de inmediato? Los camiones tenían que ser modelos DAF XF con Super Space Cab; como el personal pasa largos periodos en la carretera, la comodidad es esencial. Tampoco podían ser anteriores al modelo de 2018, debían tener buen aspecto, no tener más 350 000 kilómetros y ser de color blanco.

EL ÉXITO

Lecluse: "Queríamos que estuvieran prácticamente como nuevos y que, además, cumplieren algunos requisitos adicionales". Por eso todos los camiones se sometieron a una "renovación" y se equiparon con neumáticos nuevos, camas nuevas, batería de alta resistencia, aire acondicionado autónomo, conector de carga, sistema de seguimiento y localización, y sistema de cámaras. Tenían un aspecto estupendo, pero seguían siendo blancos. No es precisamente el color más impactante, ¿verdad? "Así es", admite Lecluse. "Pero elegimos este color a propósito. Como puede imaginar, la apariencia es extremadamente importante en nuestro sector y el blanco es un buen color de base para ponerle algo más llamativo encima. Así lo hicimos y los camiones tienen ahora un aspecto fantástico".

UN GRAN LOGRO

Las unidades de Saan FBN recorren desde entonces toda Europa y son literalmente la columna vertebral de las exitosas actuaciones de bandas, orquestas y estrellas del pop. "En nuestro sector, todo gira en torno a una cosa", explica Lecluse. "Fiabilidad, fiabilidad y fiabilidad. Si fallamos, los artistas para los que conducimos también lo harán. Y también defraudaremos a miles o incluso a decenas de miles de fans. Para ser un socio fiable, debes tener herramientas fiables. Estos camiones seguirán funcionando durante años. Es un gran logro que hayamos conseguido hacer todo esto juntos. Estos XF seminuevos fueron la solución perfecta para nosotros y, casualmente, también para el personal. No cabe duda de que había algo de incertidumbre y riesgo, pero confiábamos en que todo saldría bien al final. Y así fue". ■

¿CUÁNDO VEREMOS CONTENEDORES MARÍTIMOS DE ÚLTIMA GENERACIÓN?

Por: Bert Roozendaal

Erwin Rademaker, director de programas del puerto de Róterdam, sabe que alrededor del 85 % de toda la carga se transporta en contenedores. Por ello, el contenedor marítimo es uno de los elementos más estandarizados de la cadena logística mundial. Pero estamos en 2022, ¿no hay forma de hacer que los contenedores sean un poco más inteligentes? Las autoridades portuarias de Róterdam pretenden averiguarlo.

La invención del contenedor marítimo en 1955 por parte de Malcolm P. McLean y la introducción casi simultánea del mecanismo de cierre por torsión de Keith Tantlinger, de la empresa Fruehauf, hicieron que estos dos hombres desencadenaran una auténtica revolución en el mundo del transporte. En la actualidad hay alrededor de 30 millones de contenedores circulando por el mundo, y esta cifra no hará más que aumentar.

GIGANTESCO

El contenedor de transporte ofrece enormes ventajas en cuanto a eficiencia, pero después de 65 años empieza a perder un poco de brillo. A pesar de toda la tecnología inteligente que el sector logístico está incorporando en la actualidad, este asombroso contenedor estanco y de dimensiones estandarizadas sigue siendo el eslabón más rudimentario de toda la cadena.

SILENCIO ENSORDECEDOR

Mientras que las empresas de transporte y fletadoras tienen

cada vez más capacidad para supervisar los equipos y envíos transportados por remolque durante el trayecto, en el caso de los contenedores siguen enfrentándose a un silencio ensordecedor. Cuando una carga tiene como destino algún lugar del interior de China o Sudamérica, solo sabemos si todo sigue intacto, si ha sobrevivido al viaje, si se ha manipulado por el camino o si se le ha añadido algo cuando llega a su destino final. Además, el contenedor debe ir acompañado de un extenso rastro de papel, electrónico o de otro tipo, puesto que pasa de un transportista a otro durante su recorrido, y todos ellos facturan sus costes por separado.

MÁS INTELIGENTE

Las ideas de Rademaker sobre cómo hacer que los contenedores sean más eficientes tienen que ver con la propia aspiración de la autoridad portuaria de ser "más inteligentes". "Esperamos ver los primeros buques comerciales sin tripulación atracando en nuestros muelles en los próximos dos años. Esto significará que los cargamentos de contenedores de esos barcos también tendrán sistemas informáticos más sofisticados". Y es que el



Alrededor del 85 % de toda la carga se transporta en contenedores

propio contenedor puede contribuir a la forma en que se manipula. "Por ejemplo, el contenedor puede informar por adelantado de su contenido y del estado de este. ¿Qué pasaría si en un futuro próximo un contenedor dispusiera de una especie de monedero electrónico que le permitiera liquidar inmediatamente sus propios costes de manipulación? Podría informar al cargador y al destinatario de que está siendo trasladado a un tren, de que está esperando en algún lugar o incluso de que lo están abriendo de forma ilegal. Todo es posible".

EL CONTENEDOR 42

Rademaker ya ha puesto en práctica su visión en su "Contenedor 42". Este contenedor de transporte está repleto de instrumentos, sensores y sistemas de seguimiento y localización con fines de investigación, y sus puertas están equipadas con robustas cerraduras embutidas. También contiene una "carga". "Al enviar el contenedor por todo el mundo podemos conocer la continuidad del trayecto. Nos permite recopilar datos, por ejemplo,

sobre la temperatura, la humedad, las sacudidas, el ángulo de inclinación del contenedor y muchos otros aspectos. También queremos saber cómo aguantan los instrumentos en la carretera y los requisitos que deberán cumplir".

LA RESPUESTA ES EL 42

El número "42" no se refiere al tamaño del contenedor, sino a un libro de ciencia ficción de Douglas Adams en el que un ordenador predice, tras 7,5 millones de años, que la respuesta universal a todo es 42. "No queremos que se tarde tanto, por supuesto", ríe Rademaker, "y nuestro contenedor no es la respuesta universal a todo. Pero creo que con una actualización de unos 1000 euros por unidad, los contenedores marítimos podrán actuar de forma mucho más inteligente en el transporte en los próximos años. Puede parecer mucho para 30 millones de contenedores, pero es una cantidad insignificante a escala mundial. Tampoco hay que hacerlo todo de golpe. Ya tenemos una unidad de transporte global. Ahora solo nos queda llevarla al nivel 2.0". ■



AL ENVIAR EL CONTENEDOR POR TODO EL MUNDO PODEMOS CONOCER LA CONTINUIDAD DEL TRAYECTO

¿MÁS INFORMACIÓN?

Escanee el código QR



Hughcor:

TODO QUEDA EN FAMILIA

Ted Hughes es el director de Hughcor, un operador de transporte con sede en Sudáfrica. Hace poco compró su primer DAF, un XF 480 Space Cab, que le trajo muy buenos recuerdos de los años 80 a él y a su hija Siobhan.

Hughes fundó su propia empresa de transporte en el Reino Unido en 1968 con un solo volquete. El negocio prosperó y en poco tiempo tenía diez camiones semirremolque circulando por toda Europa. Cuando emigró a Sudáfrica en 1980, trabajó como conductor durante tres años y medio en Swift Transport, en el vecino Zimbabue. "Fue una gran experiencia de aprendizaje", explica. "También lo necesitaba, ya que la diferencia entre el transporte por carretera en Sudáfrica y en Europa era y sigue siendo enorme".

DEDICADO

Después de trabajar para otros operadores de transporte, Ted Hughes volvió a fundar una empresa propia en enero de 2008. Su empresa, Hughcor, ha ido prosperando y se ha convertido en una exitosa PYME especializada en el transporte a larga distancia. Aunque ya tiene más de 75 años, sigue muy implicado en las idas y venidas diarias de la empresa familiar. De hecho, tiene tanta vitalidad que sigue trabajando seis días a la semana. "En este sector lo que cuenta es la pasión", afirma. "No se llega lejos sin pasión".

LA SEÑORA HUGHES

"Empresa familiar" es una expresión que aflora una y otra vez. El éxito de Hughcor puede atribuirse en gran medida a la señora

Hughes, que es la directora de operaciones de la empresa. "Ruth es la fuerza motriz de nuestra empresa", señala Ted, visiblemente orgulloso. "Se esfuerza muchísimo por conseguir pedidos y se asegura de que todas las mercancías de nuestros clientes lleguen a salvo y a tiempo".

LA HIJA

Su hija, Siobhan, también participa activamente en la empresa y desde los diez años le encantan los camiones. "Solía venir de viaje conmigo durante sus vacaciones escolares", explica Ted. "Se sentaba en el asiento del copiloto con un libro o se tumbaba detrás de mí en la cama y leía. También me preparaba café y algo de picar mientras yo iba conduciendo". Para alguien que pasaba tan poco tiempo en casa, esos días en la carretera con su hija son recuerdos entrañables para Ted.

LOS ESTUDIOS

Cuando terminó los estudios, Siobhan decidió trabajar también en Hughcor. Ahora se ocupa de la contabilidad, los recursos humanos y el registro del consumo de diésel. "Se ha ganado con creces sus méritos en el mundo del transporte", asegura Ted Hughes. Cuando el nuevo DAF llegó a las instalaciones de Hughcor, su hija se puso inmediatamente al volante, con lo que le vinieron a la mente los recuerdos de hace 25 años, cuando viajaba asomada a la ventanilla del viejo DAF de su padre.

EL PAR MOTOR

Hughes lleva conduciendo DAF desde 1985 y siempre le han impresionado las prestaciones de estos camiones holandeses. El par motor de su anterior DAF 95, con 430 CV (que no se quedaba atrás en aquellos tiempos), obviamente no se corresponde con el de su nuevo DAF. "Aun así, conseguí adelantar a muchos de mis competidores aquellos días, incluso subiendo el empinado paso de Van Reenen", recuerda. "Y, encima, tirando de un semirremolque de 50 toneladas. Evidentemente, mi nuevo DAF es mucho más imponente".

CUESTA ARRIBA

"Aunque los camiones no pueden circular a más de 80 kilómetros por hora en Sudáfrica, hay que ser capaz de acelerar cuesta arriba y desacelerar con seguridad en la bajada", explica Hughes. "Los camiones más antiguos no suelen superar los 10-15 kilómetros por hora cuesta arriba, pero con este nuevo alcanzamos fácilmente los 50 km/h. Con ello, nuestra velocidad media aumenta y nos supone un ahorro de tiempo".

SATISFECHO

Además de con el rendimiento y el consumo de combustible de su nuevo DAF, Ted está muy satisfecho con el servicio que recibe para su vehículo por parte del importador, Babcock. "Junto con DAF, completan el equipo. No cabe duda de que compraremos más camiones DAF en el futuro". ■



Cuando el nuevo DAF llegó a las instalaciones de Hughcor, su hija se puso inmediatamente al volante, con lo que le vinieron a la mente los recuerdos de hace 25 años, cuando viajaba asomada a la ventanilla del viejo DAF de su padre.



Siobhan también participa activamente en la empresa y desde los diez años le encantan los camiones.

Si desea obtener más información, escanee el código QR.



CARGADORES PACCAR

La mejor opción para su camión eléctrico



DESARROLLADOS CON heliox

NOVEDAD

PowerChoice 360X ahora puede cargar hasta tres camiones simultáneamente



PacMobile 40X

- Velocidad de carga máxima de 40 kW
- Cargador portátil
- Plug & play
- Diseño robusto y resistente
- Máxima eficiencia



PowerChoice 150X

- Velocidad de carga máxima de 150 kW
- Ampliable a 300 kW
- Carga rápida de un camión
- Adecuado para cargar dos camiones durante la noche
- Pilar de carga independiente con dos dispensadores
- Una solución preparada para el futuro



PowerChoice 180X/360X

- Velocidad de carga máxima de 360 kW
- Hasta tres dispensadores independientes
- Carga rápida de hasta tres camiones
- Adecuado para cargar dos o incluso tres camiones durante la noche
- Máxima eficiencia
- Una solución preparada para el futuro



A elegir entre dos motores y cinco paquetes de baterías

DAF CONFIRMA SU POSICIÓN DE LIDERAZGO EN EL TRANSPORTE ECOLÓGICO CON LOS XD Y XF ELECTRIC

DAF Trucks comenzará la producción de las primeras versiones totalmente eléctricas de los DAF XD y XF de Nueva Generación a principios de 2023. DAF ofrece a los operadores de transporte la posibilidad de elegir una serie completamente nueva con trenes de potencia modulares que cuentan con potencias de entre 170 y 350 kW. Los vehículos pueden alcanzar una autonomía superior a los 500 km, dependiendo del paquete de baterías, todo ello con una sola carga.

Por: Bert Roozendaal

DAF Trucks ha confirmado una vez más su posición de liderazgo en el ámbito del transporte por carretera ecológico de "cero emisiones". En 2018, DAF fue el primer fabricante de camiones de Europa en comercializar un camión de distribución totalmente eléctrico. La empresa pasó a vender decenas de camiones rígidos y unidades tractoras BEV CF Electric a operadores de transporte que deseaban unirse a DAF para tomar la delantera en el transporte de cero emisiones.

EL TRANSPORTE ELÉCTRICO ALCANZA UN NUEVO NIVEL

DAF está avanzando un paso más en el transporte por carretera totalmente eléctrico con su última generación de vehículos BEV. Los operadores de transporte tienen una gran cantidad de opciones entre las que elegir, ya que DAF cubre ahora sus necesidades de transporte con dos motores eléctricos completamente nuevos y cinco clases de potencia diferentes, que ofrecen una autonomía de entre 200 y más de 500 kilómetros sin necesidad de recarga.

→ DAF CONFIRMA SU POSICIÓN DE LIDERAZGO EN EL TRANSPORTE LIMPIO



Esto significa que cada operador de transporte puede configurar con precisión su vehículo BEV para que se adapte de forma óptima a su aplicación concreta. La nueva gama de vehículos eléctricos de DAF comienza con el XD Electric 170e de Nueva Generación, que cuenta con un nuevo motor eléctrico de imanes permanentes PACCAR EX-D1 con una potencia de 170 kW (230 CV). Su energía procede de un paquete de baterías compuesto por dos celdas de serie, que proporciona una potencia total de 210 kWh y le da una autonomía de 200 kilómetros "cero emisiones". Por ello, el XD 170e es perfecto para la distribución en ciudad y la recogida de basuras en distancias cortas y medias, especialmente cuando el conductor puede recargar durante un descanso o mientras carga o descarga la mercancía.

El motor eléctrico PACCAR EX-D1 también está disponible para el DAF XD, con potencias de 220 kW (300 CV) y 270 kW (370 CV), combinado con un paquete de baterías que contiene un grupo de tres celdas que proporciona una autonomía de 300 kilómetros "cero emisiones". Los transportistas también pueden optar por un paquete de baterías de cinco celdas y disfrutar de una autonomía máxima que supera los 500 kilómetros, y todo ello con una sola carga.

Para trabajos más pesados, DAF ofrecerá tanto el XD como el XF con la nueva unidad de potencia PACCAR EX-D2 a partir de 2023. Este motor eléctrico ofrece una potencia aún mayor: 270 kW (370 CV), 310 kW (420 CV) e incluso 350 kW (480 CV). Las versiones más potentes vienen con cuatro celdas de batería de serie que proporcionan al vehículo una autonomía "cero

emisiones" de más de 400 kilómetros, dependiendo de las condiciones y la aplicación. También hay un paquete de cinco celdas como opción.

INTERNACIONAL

Además de contar con el paquete de baterías más grande, el motor eléctrico PACCAR EX-D2, que es más potente, permite alcanzar una autonomía superior a los 500 kilómetros con una sola carga, dependiendo de las condiciones. De un plumazo, el transporte internacional por carretera con vehículos totalmente eléctricos es ahora posible. La planificación y la recarga inteligentes permiten recorrer más de 1000 kilómetros totalmente eléctricos al día. Esto es más que suficiente, ya que ningún conductor puede superar el límite legal de 10 horas de conducción.

CARGA ULTRARRÁPIDA

DAF también ha introducido nuevas mejoras en la carga y la recarga de los modelos XD y XF Electric de Nueva Generación utilizando la tecnología de carga rápida de CA (corriente alterna). Con ella, un paquete de baterías de tres celdas, por ejemplo, puede cargarse hasta el 80 % en 45 minutos. Esto significa que los operadores de transporte pueden ahora ofrecer servicios totalmente eléctricos en sus viajes de una región a otra. Además, el DAF Electric también puede cargarse con corriente continua a 22 kW, como extra opcional, lo que aporta una mayor flexibilidad en las zonas en las que no se dispone de infraestructura de carga rápida.

DE UN PLUMAZO, EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA CON VEHÍCULOS TOTALMENTE ELÉCTRICOS ES AHORA POSIBLE



Los nuevos vehículos DAF XD y XF están disponibles con una amplia gama de motores eléctricos y paquetes de baterías, lo que hace que las autonomías totalmente eléctricas de 200 a más de 500 kilómetros sean una realidad, además de permitir a DAF ofrecer una solución de "cero emisiones" para cada aplicación.

VERSATILIDAD DE LA CARROCERÍA

Todos los fabricantes de camiones se enfrentan al dilema de decidir dónde instalar los paquetes de baterías sin que se interpongan en la carrocería del camión. La respuesta de DAF es hacer un uso inteligente del espacio disponible. Con la Nueva Generación DAF, las baterías se pueden unir en módulos que permiten una gran variedad de configuraciones. El resultado es que los nuevos XF y XF Electric son tan versátiles en lo que respecta a la carrocería como los modelos existentes de la gama Nueva Generación DAF. Además, tienen espacio para una carrocería de carga lateral y patas de apoyo, y también hay disponible una TDF de accionamiento eléctrico.

UNA SUTIL DIFERENCIA

Los modelos eléctricos de los nuevos DAF XD y XF tienen, por supuesto, un diseño exterior tan atractivo como el de las versiones con motor diésel. Sin embargo, también presentan algunas sutiles diferencias, para que se sepa al instante que se está ante un vehículo de cero emisiones. Por ejemplo, los vehículos BEV de Nueva Generación cuentan con algunos detalles azules discretos en la parrilla y los faros, y con una configuración del salpicadero digital un tanto diferente. Así, el conductor puede ver el consumo del vehículo en kW y la autonomía restante. El sistema de navegación opcional del XD y el XF Electric muestra incluso la ubicación de las estaciones de carga públicas.

DAF PROPORCIONA INFRAESTRUCTURA DE CARGA

DAF se distingue claramente por ofrecer a los operadores de transporte una gama completa de soluciones de carga, incluida una amplia gama de estaciones de carga PACCAR móviles y fijas que se han adaptado especialmente para los nuevos modelos XD y XF. Y estas estaciones de carga también pueden utilizarse para los actuales modelos eléctricos CF y LF, las furgonetas de reparto e incluso los turismos. Dependiendo de cada lugar, las estaciones PACCAR pueden ofrecer potencias de hasta 350 kW para una carga ultrarrápida. DAF también ayuda a sus clientes ofreciéndoles un asesoramiento de ventas personalizado, con modelos avanzados de simulación de rutas para que puedan pasarse sin problemas a camiones eléctricos de cero emisiones.

PEDIDOS ABIERTOS

Si quiere empezar a conducir un nuevo XD o XF Electric el año que viene, ya puede hacer el pedido. Los vehículos también pueden solicitarse con diferentes configuraciones de eje y variantes de cabina. Está claro que con los nuevos vehículos DAF XD y XF Electric, DAF sigue consolidando su posición de liderazgo en el transporte por carretera de cero emisiones. ■



Los detalles azules de los faros y la parrilla revelan que debajo de las cabinas de excelente diseño y confort se esconde un motor eléctrico ultrasilencioso.

**LOS SUTILES
DETALLES EN EL
ATRACTIVO DISEÑO
NO DEJAN LUGAR
A DUDAS DE QUE
ESTAMOS ANTE
UN CAMIÓN "CERO
EMISIONES"**



ELKE DIRKS: "EL DISEÑO DEL COLOR EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL NO CONSISTE ÚNICAMENTE EN LA CREACIÓN DE DIFERENTES TONOS. HAY QUE EQUILIBRAR LA INTERACCIÓN DEL EFECTO, EL BRILLO Y LOS PIGMENTOS QUE SE UTILIZAN"



No es un amarillo cualquiera

AMARILLO TOSCANO: IMPACTANTE, LLAMATIVO Y MODERNO

La Nueva Generación DAF, con sus nuevos modelos XD, XF, XG y XG+, es el mayor proyecto de diseño y desarrollo de la historia de DAF. Así que es lógico que los nuevos vehículos se muestren en un color impactante, llamativo y moderno: el "amarillo toscano".

|| El color de lanzamiento es mucho más que un color: es una herramienta de comunicación", explica Bart van Lotringen, diseñador de DAF. "Buscamos estimular el interés por el nuevo producto y hacer que la calidad destaque en cada folleto y en cada vídeo promocional. Naturalmente, los clientes pueden pedirnos sus vehículos en el color que deseen. Podemos ofrecerlos en 3000 colores diferentes, por lo que prácticamente todos los transportistas podrán encontrar el color de su empresa. Aunque la realidad es que aproximadamente el 70 % de nuestros camiones se encargan en blanco, sabemos que cuando la gente ve nuestros nuevos camiones por primera vez, el color de lanzamiento ejerce un importante efecto desencadenante. Cuanto más llamativo sea el color, más atención recibe el vehículo".

EL PODER DEL COLOR

DAF utiliza una pintura desarrollada por Axalta Coating Systems en Wuppertal. Elke Dirks lleva trabajando para la firma como diseñadora de colores para fabricantes de equipos originales desde

1995. "La gente subestima el papel que desempeña el color", afirma. "No hay que olvidar que cuando vemos un nuevo producto, lo primero en lo que nos fijamos es en su color. Esto sucede en una fracción de segundo, y no solo con los vehículos, sino con todo. Solo después nos fijamos en la forma, el material con el que está hecho, el acabado y la función. Un color bien elegido tiene una repercusión emocional tan intensa que el color influye en el 80 % de las decisiones de compra de la gente".

TENDENCIAS

"Cuando Bart van Lotringen se puso en contacto con nosotros, nos explicó que estaba buscando un color vivo y de alta calidad para el lanzamiento de la Nueva Generación DAF", recuerda Martin Steinhöller, Colour Demand Manager de Axalta. "No tenía un color específico en mente en ese momento", señala Bart. "Por eso trabajamos en torno a los colores existentes, para poder ver lo que sería estética y técnicamente factible. Afortunadamente, contamos con la ayuda de Elke Dirks, que conoce muy bien las tendencias

AMARILLO TOSCANO: IMPACTANTE, LLAMATIVO Y MODERNO



Bart van Lotringen: "El color de lanzamiento es mucho más que un color: es una herramienta de comunicación".



DAF buscaba un color vivo y de alta calidad para el lanzamiento de los camiones de Nueva Generación



Martin Steinmüller, Colour Demand Manager en Axalta

¿QUÉ ES EXACTAMENTE EL AMARILLO TOSCANO?

En realidad, no es posible reproducir en papel el color de lanzamiento de la Nueva Generación DAF, el amarillo toscano. Sin embargo, este color está en la escala Pantone (escala PMS) que utilizan los impresores de todo el mundo. En la carta de colores Pantone, este vivo color "amarillo huevo" se denomina "Sol toscano". Sin embargo, el amarillo toscano utilizado en los nuevos DAF es mucho más que un simple tono. Dependiendo de cómo incida la luz sobre el vehículo, es una sinfonía de color viva y reflectante que cambia continuamente.

"Cuando vi por primera vez la muestra de color amarillo toscano, me recordé a una superficie metálica cromada", cuenta Bart van Lotringen. "Sentí una gran emoción, es realmente cautivador. El color es pura emoción. Sin embargo, no fui capaz de describir este efecto cuando expliqué inicialmente lo que buscaba. En este sentido, realmente ha superado mis expectativas".



AMARILLO TOSCANO: IMPACTANTE, LLAMATIVO Y MODERNO

de los colores industriales. Rápidamente nos ayudó a reducir el número de colores y a definir mejor nuestra búsqueda".

EMOCIONES

Elke Dirks: "Las preferencias de la gente en cuanto al color de los vehículos cambian constantemente, así que hay que estar atentos a ellas. Depende mucho del espíritu de la época y del cliente, pero los nuevos pigmentos también tienen una influencia considerable. Antes, los clientes pedían cosas como: "quiero un amarillo luminoso". Hoy en día, los clientes ponen más énfasis en la sensación que les genera un color o en una emoción específica. De hecho, eso es lo que hizo también Bart. El futuro color de lanzamiento de DAF tenía que desprender positividad, calidad, dinamismo y potencia. Por eso, al principio no teníamos un solo color, sino una serie de colores atrevidos y vivos con los que podíamos trabajar".

MEJOR UN COLOR VIVO

"En DAF preferimos los colores promocionales fuertes", añade Bart van Lotringen. "La razón es que la cabina de un camión tiene grandes superficies verticales. La luz se refleja en estas superficies de forma muy diferente a como lo hace en las superficies horizontales de un coche, por ejemplo. Queríamos un color especialmente vivo para el DAF de Nueva Generación. Y ahí es donde entra Martin Steinmüller, ya que no es fácil mezclar un color vivo y conseguir la saturación justa. Al final, Martin mezcló una docena de colores para que pudiéramos elegir. Pintamos unos cuantos camiones a escala con los colores para poder ver exactamente cuáles reflejaban mejor los contornos de nuestra nueva gama".

NO ES UN AMARILLO CUALQUIERA

"El diseño del color en el sector del automóvil no se basa únicamente en los diferentes tonos. Hay que equilibrar la interacción del efecto, el brillo y los pigmentos que se utilizan", explica Elke Dirks. "Los camiones

DAF impresionan por su maravillosa aerodinámica y sus marcadas curvas. Estas formas también influyen en el color. Si se acierta en la elección del color, se hará aún más justicia al diseño". Para ilustrar este punto, flexiona una lámina de acero pintada con amarillo toscano. "¿Puede ver cómo cambia el color cuando la doblo? Hay todo un espectro de matices amarillos ocultos en este amarillo toscano. Tiene una maravillosa transición de claro a oscuro y puntos de luz muy acentuados. Es mucho más que un simple color amarillo".

SIN FALLOS

Elegir un color para un camión es una cosa, pero ¿cómo se garantiza que el color tenga el mismo aspecto en todos los lugares en los que se utiliza? Para Bart Lotringen, esto supuso todo un reto. "Hay que tratar cada caso individualmente. Empezamos, claro está, con el camión real; el color era el adecuado. El reto estaba entonces en conseguir que nuestro amarillo toscano tuviese el mismo aspecto en todas partes, en los vídeos, en las fotos y en el folleto. También debía tener el mismo aspecto en una exposición, como la de la Feria de vehículos comerciales IAA de 2022, donde nuestras preciosas gemas se exponen bajo una iluminación perfecta. Tuvimos en cuenta todos estos factores a la hora de elegir el color promocional. Y estoy muy orgulloso de nuestra elección".

TENDENCIAS

Las tendencias en los colores de los camiones suelen ser diferentes a las de los coches. En los últimos años, la tendencia ha sido principalmente una de las "Cincuenta sombras de gris", asegura Elke Dirks en alusión al famoso libro. "Sin embargo, el amarillo está ganando claramente en popularidad y es un color con mucho futuro". Bart van Lotringen también considera que está ocurriendo algo similar con los camiones. "Cuando el año pasado lanzamos nuestra generación de camiones en amarillo toscano, vimos como este sorprendente color captaba la atención de los transportistas. Desde entonces, hemos visto duplicarse el número de pedidos de camiones amarillos". ■





"UN CAMIÓN ES UNA IMPORTANTE TARJETA DE VISITA PARA MUCHOS DE NUESTROS CLIENTES Y FORMA PARTE DE SU IDENTIDAD"

Jop Kerkhof: "Antes de empezar a desarrollar un nuevo accesorio, hacemos una lista de los requisitos y las opciones".

Una nueva generación de accesorios para la Nueva Generación DAF

DE LA IDEA AL ACCESORIO

Los DAF XD, XF, XG y XG+ marcan un nuevo estándar en el sector de los camiones. Y no hace falta decir que los accesorios para la Nueva Generación DAF también deben ser de la misma alta calidad. Entonces, ¿cómo desarrolla DAF sus accesorios? Echemos un rápido vistazo entre bambalinas.

Son muchos los especialistas que han participado en el diseño, la producción, las pruebas y la puesta a punto de los accesorios para los nuevos XF, XG, XG+ y el flamante XD. Los responsables de producto y los diseñadores de DAF han tenido que colaborar estrechamente. Por ejemplo, el bloqueo nocturno de puertas DAF, el aire acondicionado autónomo DAF Cool Ultimate y la barra de techo DAF han requerido varios años de desarrollo, ya que las nuevas cabinas y los distintos accesorios tenían que encajar a la perfección.

ASPECTO PREMIUM

El director de diseño de DAF, Bart Van Lotringen, explica el proceso: "El aspecto que damos a nuestros nuevos camiones se puede resumir en una palabra: 'premium'. Por supuesto, lo mismo se

aplica a los accesorios DAF que un propietario o conductor puede añadir para personalizar aún más su camión. Un camión es una importante tarjeta de visita para muchos de nuestros clientes y forma parte de su identidad. Lo utilizan para destacar entre la multitud y eso es algo que entendemos mejor que nadie".

FUNCIONAL Y ELEGANTE

"Antes de empezar a desarrollar un nuevo accesorio, hacemos una lista de los requisitos y opciones", continúa Jop Kerkhof, director de productos en PACCAR Parts. "¿Qué necesitan nuestros clientes y qué esperan nuestros concesionarios? Por ejemplo, la nueva barra de techo. Tiene que ser un elemento del camión tanto funcional como decorativo, pero también hay otros aspectos relevantes. Por ejemplo, ¿cuál es un precio razonable, entre qué materiales podemos elegir y cómo podemos garantizar una calidad uniforme y superior? Hasta que no tenemos las respuestas a todas estas preguntas no elaboramos una lista de especificaciones con la que el equipo de diseño puede empezar a trabajar".

DEL PAPEL AL PROTOTIPO

Los proveedores reciben entonces dibujos CAD detallados que sirven de base para un primer prototipo en papel y luego para un prototipo funcional. Kerkhof: "Probamos literalmente todo utilizando un modelo funcional. Por ejemplo, comprobamos la facilidad de

montaje, si el diseño de los soportes es estanco y cómo se ve y se 'percibe' todo desde la parte superior de la cabina. Por supuesto, la seguridad también es un aspecto importante. La barra de techo tiene que permanecer fijada a la cabina en todas las condiciones, y sabemos las circunstancias extremas en las que a veces tienen que trabajar nuestros camiones". Van Lotringen continúa: "Cuando decimos que está fijada, significa que de verdad está fijada. Nos esforzamos mucho en nuestros programas de pruebas porque nos tomamos el desarrollo de nuestros accesorios tan en serio como el de nuestros camiones. Tenemos que estar completamente satisfechos con la calidad y la seguridad de nuestros productos. Asimismo, somos muy exigentes con el 'aspecto', ya que estilo y funcionalidad van de la mano. Solo entonces damos el visto bueno para empezar a fabricar el prototipo final".

PASAR A LA PRODUCCIÓN

Como explica Kerkhof, pueden pasar meses e incluso años hasta que los nuevos accesorios de DAF llegan al mercado. "Los proveedores tienen que comprar materiales, crear plantillas de soldadura, diseñar sistemas de doblado y, a veces, incluso montar líneas de producción completas. Todos recorremos un largo camino desde la idea inicial hasta el accesorio final. A veces nos encontramos con obstáculos, desvíos y paradas inesperadas en el camino. Pero todo ello tiene su razón de ser en nuestro destino final común: todo tiene que ser sencillamente perfecto. Siempre". ■

"NOS TOMAMOS EL DESARROLLO DE NUESTROS ACCESORIOS TAN EN SERIO COMO EL DE NUESTROS CAMIONES"



La barra del techo tiene que permanecer fijada a la cabina en todas las condiciones.



LOS 5 MEJORES ACCESORIOS DE DAF

1. DAF Cool Ultimate, aire acondicionado autónomo
2. Bloqueo nocturno de puertas DAF
3. Alfombrillas de caucho y tela DAF
4. Barra para techo DAF
5. Horno microondas DAF



Ver todos los accesorios para la Nueva Generación DAF

NEW GENERATION DAF

XD



Anticipando el futuro de la distribución



Las nuevas normativas de tráfico urbano cada vez plantean exigencias más estrictas al sector de la distribución. Los vehículos deben ser más silenciosos, limpios y seguros.

La Nueva Generación XD de carácter urbano incorpora grandes innovaciones en seguridad, reducción de su impacto medioambiental y nivel de ruido.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

XD

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF