

OTOÑO 2024 / PRIMAVERA 2025

# DAF IN ACTION



**“DAF PRESENTA  
OTRO NUEVO ESTÁNDAR  
DE EFICIENCIA”**

# EFICIENCIA SIN LÍMITES



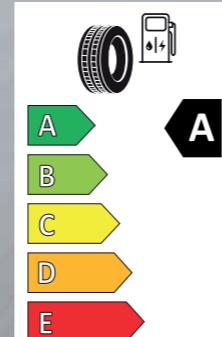
## FUELMAX PERFORMANCE

LA LÍNEA RECTA HACIA  
LA EFICIENCIA Y LA  
SOSTENIBILIDAD

[GOODYEAR.EU/TRUCK](http://GOODYEAR.EU/TRUCK)

El neumático especialista en autopistas que ofrece el mayor ahorro de combustible y las menores emisiones. Descubra los extraordinarios neumáticos FUELMAX PERFORMANCE, ¡Todos con la excelente calificación de etiqueta A en eficiencia de combustible!

**GOOD** YEAR



## Todo para el éxito

"Potenciamos su éxito": eso es lo que hacemos todos los días en DAF. Sabemos que somos importantes para el éxito de su negocio y hacemos todo lo posible para que lo logre. En esta nueva edición de DAF in Action, veremos exactamente cómo.

En esta edición le presentaremos una serie de innovaciones para nuestros modelos de la Nueva Generación DAF. Siguen siendo los únicos camiones que se han desarrollado desde cero sobre la base de las nuevas regulaciones europeas, con todos los beneficios que ello supone. En DAF estamos constantemente mejorando lo que hacemos, con el resultado de que los camiones de la Nueva Generación DAF son ahora más eficientes, más seguros y más cómodos. En resumen: los mejores camiones del mercado ahora son incluso mejores.

"Potenciamos su éxito" también es un elemento importante de nuestro programa "Plug & Play", un concepto eficaz creado para hacer que la construcción de rígidos sea aún más eficiente, tanto para el carrocero como para el cliente, que para nosotros es siempre lo más importante. Cornelis van der Lee, director de camiones rígidos y profesionales, nos explica todo en detalle en esta revista.

El ingeniero jefe de DAF, Jeroen van den Oetelaar, también describe cómo DAF está trabajando en muchos frentes para garantizar un futuro sostenible para el transporte por carretera. Motores eléctricos, híbridos, propulsados por hidrógeno, pilas de combustible y, por supuesto, el motor de combustión en constante evolución: vamos a necesitar muchas tecnologías

diferentes para facilitar la transición energética. ¡Y DAF está preparado!

¿Qué opinan nuestros clientes sobre cómo contribuimos a su éxito? También hablaremos de esto en esta edición. Su satisfacción con nuestros productos y servicios es la razón principal por la que mejoramos continuamente todo lo que hacemos. Y lo hacemos por nuestros clientes. Por usted.

**Harald Seidel**  
Presidente  
DAF Trucks N.V.



**4** "Impulsamos su éxito". DAF introduce otro nuevo estándar de eficiencia



**9** Jeroen van den Oetelaar: "La sostenibilidad es responsabilidad de todos"



**12** Cincuenta años de evolución = revolución

**12**

**14** Cornelis van der Lee:  
"No existen dos rígidos iguales"



**18** PACCAR Connect facilita las cosas



**21** Adam Serr entrega 600 000 toneladas de alimentos al año

**25** Simone Gheller: "Eficiente y con una óptima relación precio-rendimiento"



DAF presenta otro nuevo estándar de eficiencia

# “POTENCIAMOS TU ÉXITO”

Cuando DAF presentó los XD, XF, XG y XG+, de nueva generación hubo un gran revuelo. Son camiones creados sobre la base de la nueva normativa europea en cuanto a pesos y dimensiones de los vehículos. El nuevo estándar en seguridad, confort y, por último, pero no menos importante, eficiencia. El siguiente paso viene ahora con una serie de innovaciones. Una vez más, establecemos un nuevo estándar.

Texto de Rob van Tilburg

**L**os espectaculares vehículos nuevos de DAF para transporte regional, nacional e internacional son, como poco, revolucionarios. La nueva normativa europea supuso una oportunidad para ampliar la parte delantera de los camiones hasta 16 centímetros, con el objetivo de lograr la mejor aerodinámica posible y contribuir significativamente a la mejora del 10 % en la eficiencia del combustible y la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, algo de lo que DAF se enorgullece, y con razón. Los camiones de la Nueva Generación DAF combinan esta eficiencia óptima con los más altos niveles de seguridad, a la vez que deleitan a los conductores con una cantidad de espacio sin precedentes y un magnífico diseño de las cabinas. No es de extrañar que los nuevos modelos de DAF hayan ganado casi todos los prestigiosos premios de Europa: desde "Camión internacional del año" a "Camión ecológico del año", "Camión de flota del año" y "Mejor diseño industrial".

La historia de éxito de la Nueva Generación DAF continuará con una impresionante secuela. Como parte de la exitosa filosofía DAF Transport Efficiency, se están introduciendo una serie de innovaciones que harán que el XD, el XF, el XG y el XG+ sean aún más atractivos para empresas y conductores por igual. Incluso más eficientes gracias a las innovaciones en los motores y las cadenas cinemáticas, y con unas especificaciones de los vehículos más amplias que están más orientadas a conseguir la máxima eficiencia. También son más seguros para el conductor y para los demás usuarios de la carretera gracias a unas impresionantes características de seguridad que ya se incluyen de serie. Y también más cómodos gracias a las innovaciones en la cadena cinemática, que aportan un mejor comportamiento durante la conducción y un nivel de ruido ultrabajo.

## EL PODER DE LA EFICIENCIA

Muchos transportistas ya se han dado cuenta de que la mejora del 10 % en la eficiencia del combustible de los camiones de la Nueva Generación DAF no es una promesa vacua. De hecho, los modelos que actualmente marcan el siguiente capítulo de esta historia de éxito —que se distinguen por los sutiles detalles cromados de las salidas de aire superiores— están preparados para aumentar

esa mejora otro 3 %, resultado de la mejora en la sincronización de las válvulas, una nueva bomba de refrigeración y un nuevo compresor de aire en los legendarios motores PACCAR MX-11 y MX-13. Otras características que contribuyen considerablemente a esa mejora son el nuevo diseño del piñón del eje trasero, las nuevas reducciones del eje trasero y un paquete de serie aún más completo, que incluye control de crucero predictivo (PCC), neumáticos con una resistencia a la rodadura extrabaja y cámaras digitales\* en lugar de retrovisores.

Los transportistas que pidieron sus camiones de la Nueva Generación DAF sin estas características pueden añadir otro 4 a 5 % más a ese ahorro del 3 % en combustible que ya ofrece la nueva cadena cinemática. De nuevo, DAF consigue impresionantes avances para reforzar su posición de liderazgo en el campo de la eficiencia en el transporte.



También vale la pena señalar que DAF ofrece varios modelos que entran directamente en la Clase 3 del sistema de peajes alemán Maut. Las empresas de transporte que operan habitualmente en Alemania saben que esto puede suponer un ahorro de miles de euros en tarifas de peaje.

La nueva plataforma de gestión de flotas en línea PACCAR Connect también permite mejorar el rendimiento por kilómetro. Hoy en día, todos los DAF nuevos se entregan de serie con una suscripción de diez años a este excepcional sistema que facilita un control 24/7 del rendimiento de la flota, el camión y el conductor. Los sistemas de gestión de flotas existentes también se pueden integrar fácilmente en PACCAR Connect. Eficiencia del transporte en su máxima expresión.



\*) Dependiendo del modelo



**"LOS MEJORES  
CAMIONES DEL  
MERCADO AHORA SON  
AÚN MEJORES"**

#### EL PODER DE LA SEGURIDAD

Con la introducción de las nuevas dimensiones para los vehículos, el objetivo principal de la Comisión Europea es mejorar la seguridad vial. Los amplios parabrisas y las bajas líneas de cintura que ofrece DAF garantizan una visión directa sin igual, sobre todo cuando el cliente opta por añadir una ventanilla de visión lateral en el lado del acompañante. Los avanzados sistemas de cámaras, como el DAF Digital Visión System (ahora incluido de serie en la mayoría de los modelos) y el incomparable DAF Corner View, demuestran que la Nueva Generación DAF también está liderando el camino respecto a la visión indirecta.

Los modelos más modernos también incluyen de serie los últimos sistemas de seguridad que no solo ofrecen protección al conductor, sino también a los usuarios más vulnerables de la carretera. El Sistema de frenado de emergencia avanzado (AEBS) utiliza sensores de radar y una cámara para activar automáticamente una parada de emergencia cuando sea necesario para evitar una colisión. El sistema Drive-Off Assist advierte al conductor de la presencia de usuarios vulnerables de la carretera en las proximidades del camión cuando está a punto de salir. DAF Side & Turn Assist hace lo mismo cuando peatones, ciclistas y otros usuarios de la carretera se encuentran en el punto ciego del camión, incluso aunque el punto ciego esté en el extremo del semi (remolque). La lista de características es casi interminable y demuestra claramente el poder de DAF en el área de la seguridad.

#### EL PODER DE LA COMODIDAD

Los conductores que ya hayan conducido un DAF XD, XF, XG o XG+ probablemente dirán: "¿Quieres decir que han hecho que el camión sea aún más cómodo?". Y puede que les resulte difícil creer que la respuesta sea "Sí". Porque, gracias a la nueva cadena cinemática, los motores PACCAR MX-11 y MX-13 ahora tienen menos rpm a velocidad de crucero, lo que hace que sean incluso más silenciosos. Además, las cajas de cambios automáticas facilitan un cambio de



marcha más ágil todavía, sobre todo en las subidas, lo que es una enorme ventaja para el conductor.

Las nuevas funciones de PACCAR Connect demuestran que la comodidad del conductor también es una cuestión de detalles prácticos. Las rutas se pueden enviar directamente desde la oficina central a la pantalla del salpicadero y muestran diferentes opciones para el primer y el último kilómetro del viaje. A los conductores les encantará esta función.

"Los mejores camiones del mercado ahora son incluso mejores": esta frase resume las numerosas innovaciones que DAF está añadiendo a sus modelos XD, XF, XG y XG+, ganadores de múltiples galardones. Para llevar la eficiencia, la seguridad y la comodidad del conductor a un nivel aún más alto. Y todo con un objetivo en mente: potenciar el éxito de nuestros clientes, todos los días y en cada kilómetro, totalmente en línea con la filosofía DAF Transport Efficiency.

#### DAF TRANSPORT EFFICIENCY

DAF sabe mejor que nadie lo que motiva a los transportistas: sacar el máximo provecho de cada kilómetro. Dicho de otro modo: una disponibilidad óptima del vehículo al menor coste posible por kilómetro.

Un camión tiene que circular todos los días, y tiene que hacerlo de la manera más rentable posible. Por eso fabricamos camiones que destacan por su fiabilidad y vida útil, con intervalos de mantenimiento de hasta 200 000 kilómetros y niveles de consumo de combustible líderes en el sector. Un DAF se puede especificar hasta el más mínimo detalle, tiene un peso en orden de marcha bajo y una alta capacidad de carga, y ofrece un valor residual impresionante después de muchos años de leal servicio. Todo parte de la filosofía DAF Transport Efficiency.

Nuestro objetivo es que nuestros clientes consigan un alto rendimiento de su inversión, esa es nuestra filosofía. Pero va más allá, mucho más allá. El servicio de recambios de primera clase de

PACCAR Parts, así como el inigualable International Truck Service (ITS) de DAF, garantizan la máxima disponibilidad de los vehículos. PACCAR Financial Services ofrece una atractiva financiación para reducir los costes operativos. Y el contrato de reparaciones y mantenimiento MultiSupport proporciona la máxima claridad desde el primer día. Por no hablar de PACCAR Connect, la plataforma de gestión de flotas en línea que proporciona un control absoluto 24/7 del rendimiento de la flota.

DAF Transport Efficiency es un programa completo de productos y servicios. De hecho, es una filosofía. Nuestra filosofía, presente en todos los aspectos de nuestra actividad. Desde consultores de ventas y técnicos bien capacitados hasta programas especiales de recambios para todas las marcas de camiones y semi (remolques). Para que pueda encontrar todos los servicios que su flota necesita en un mismo punto: su concesionario DAF. Porque la fidelidad de los clientes es nuestro objetivo.





## El neumático adecuado, en el momento justo.

**El nuevo Conti Eco HS 5 y HD 5.**

El ahorrador de combustible con tecnología alemana para operaciones de tráfico regional y de larga distancia.

Generación 5. Juntos, marcamos la diferencia.



Jeroen van den Oetelaar, ingeniero jefe de desarrollo de productos de DAF:

## “LA SOSTENIBILIDAD ES RESPONSABILIDAD DE TODOS”

Europa ha fijado una serie de estrictos objetivos a la industria de los camiones. Los camiones que salgan de la línea de producción en 2025 deberán emitir un 15 % menos de CO<sub>2</sub> que los fabricados en 2019. En 2030, esa cifra tendrá que ser del 45 %. "No existe una única solución técnica para la gran diversidad de aplicaciones de transporte", según Jeroen van den Oetelaar, ingeniero jefe de desarrollo de productos de DAF: "Primero tenemos que asegurarnos de que cumpliremos las condiciones previas para alcanzar las cero emisiones a tiempo".

Por Henk de Lange



**"ES IMPRESIONANTE VER LOS PASOS QUE YA SE ESTÁN DANDO PARA LOGRAR UN FUTURO SOSTENIBLE PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA"**

"Todos los fabricantes de camiones estamos trabajando mucho para encontrar soluciones de transporte más ecológicas y sostenibles", afirma Van den Oetelaar. "Motores eléctricos, híbridos, impulsados con hidrógeno, pilas de combustible: todas estas tecnologías las tenemos en DAF y en nuestra empresa matriz. Y tampoco nos olvidamos de los motores de combustión modernos. En un futuro próximo, serán una opción sostenible, sobre todo para el transporte a larga distancia, especialmente cuando empecemos a utilizar el HVO y los combustibles neutros en CO<sub>2</sub> que van apareciendo gradualmente en el horizonte. A partir del próximo año, ofreceremos modelos de motores que pueden funcionar con el biodiésel FAMA B100, por ejemplo. Tampoco debemos olvidar que, además de todos los esfuerzos que hemos hecho para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, la industria de los camiones también está realizando fuertes inversiones en la nueva legislación Euro 7, que entrará en vigor en 2029 y supondrá una reducción del 56 % en emisiones de NOx y del 39 % en emisiones de partículas, en comparación con la norma Euro 6 actual. Un gran reto de por sí".

#### YA EN EL 90 %

A pesar de los numerosos avances que se están consiguiendo actualmente en Europa en cuanto a cadenas cinemáticas alternativas –de las que las versiones eléctricas y propulsadas por hidrógeno son las más llamativas– el jefe de desarrollo de DAF lamenta que Europa no esté aprovechando todavía todas las oportunidades para reducir significativamente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Cosas que se pueden hacer ahora y con relativa facilidad. "Ya he mencionado el HVO. Para las autoridades, el uso de HVO no cuenta como parte de nuestro esfuerzo para lograr los objetivos requeridos de emisiones de CO<sub>2</sub>. Es una oportunidad perdida porque con el HVO podríamos

conseguir inmediatamente una reducción del 90 % en las emisiones de CO<sub>2</sub> sin tener que hacer ningún cambio en los camiones ni en la infraestructura. Y esto se aplica a todos los camiones que circulan actualmente por la UE. Si logramos el objetivo de la UE de reducir un 45 % las emisiones de CO<sub>2</sub> para 2030, habrá 400 000 camiones de cero emisiones circulando por Europa, pero la mayoría de ellos seguirán utilizando un motor de combustión".

#### PRESENCIA INTERNACIONAL

En palabras de Van den Oetelaar, al ser una subsidiaria de PACCAR, DAF cuenta con presencia internacional. "Combinamos nuestras actividades de desarrollo con las de nuestras empresas hermanas, Kenworth y Peterbilt, y las dividimos estratégicamente entre nosotros. DAF ya ha lanzado al mercado una serie de camiones totalmente eléctricos con una autonomía de hasta 500 kilómetros. Y también hemos completado con éxito pruebas de campo con vehículos híbridos. El desarrollo de motores de hidrógeno de cero



emisiones es muy prometedor y seguro que estarán en el mercado en pocos años. PACCAR también ha realizado una prueba de largo recorrido en EE. UU., con Shell y Toyota, con camiones alimentados con pila de combustible. Kenworth y Peterbilt ya han anunciado que van a comercializar la tecnología. Todo esto demuestra que, como uno de los principales fabricantes internacionales de camiones, tenemos varios ases en la manga respecto al transporte sostenible por carretera. En última instancia, no habrá una sola tecnología para todas las aplicaciones de transporte. Conducir por ciudad un camión con una carga ligera es algo muy distinto a conducir con 40 toneladas desde Copenhague a Milán. La elección de la tecnología debe dejarse al mercado y a los fabricantes de camiones. Ese es mi mensaje para Europa".

#### ¿QUÉ OCURRE CON LA LEGISLACIÓN?

DAF se está esforzando mucho por satisfacer los estrictos requisitos europeos. No solo porque tiene que hacerlo, sino sobre todo porque la empresa quiere hacer una contribución sustancial para lograr un mundo sostenible. Sin embargo, para luchar contra el cambio climático es necesario ampliar las condiciones previas. Según comenta Van den Oetelaar: "La disponibilidad de camiones de cero emisiones no es el cuello de botella. Basta con pensar en los XB, XD y XF Electric que tenemos disponibles en DAF. Una cosa que la opinión pública no suele tener en cuenta es que los camiones



se compran usando una calculadora. Tienen que ser rentables. Los camiones tienen que hacer dinero, todos los días. Además de lograr que los vehículos eléctricos sean viables para el transportista, también hay que poner en marcha la infraestructura necesaria para que los camiones de cero emisiones puedan realmente circular por todo Europa. La responsabilidad de lograrlo no solo recae en los gobiernos, sino también en los proveedores de energía".



#### DE DIRECTRICES A LEYES

Ahí está la clave para garantizar que los camiones de cero emisiones puedan utilizarse a gran escala. "El papel de la UE, en mi opinión, es reforzar la obligación de los estados miembros de acelerar el despliegue de la infraestructura", apunta Jeroen van den Oetelaar. "Por el momento, lo único que tenemos son directrices como el Reglamento para la infraestructura de combustibles alternativos (AFIR). No existe ninguna obligación, ninguna ley, y eso hace que las partes implicadas estén menos dispuestas a invertir. Para lograr una reducción del 45 % en las emisiones de CO<sub>2</sub> para 2030, necesitamos 50 000 estaciones de carga públicas en Europa, 35 000 cargadores de megavatios, cada uno con una capacidad de carga idéntica a las necesidades eléctricas de una ciudad pequeña. El desarrollo de la red que se necesita en los corredores de transporte más importantes de Europa avanza con demasiada lentitud. Esto demuestra, una vez más, que lograr que el transporte por carretera sea sostenible es responsabilidad de todos. Vehículos, un sólido plan financiero e infraestructuras. Es como multiplicar x por y por z: si uno de esos valores es cero, el resultado también será siempre cero".

"Es impresionante ver los pasos que ya se están dando para lograr un futuro sostenible para el transporte por carretera", concluye Van den Oetelaar. "Para nosotros, requiere mucho más que entregar nuevas generaciones de camiones eléctricos. Como socios profesionales de la transición energética, ofrecemos a nuestros clientes una amplia red de puntos de carga, proporcionamos a los conductores de camiones eléctricos formación especializada y apoyo a los transportistas, incluido el nuevo PACCAR Connect, creado para que puedan sacar el máximo provecho de sus camiones eléctricos. Estamos viendo un importante aumento del interés en los camiones eléctricos, sobre todo ahora que la autonomía está aumentando y que empieza a ser posible recorrer hasta 1000 kilómetros al día con emisiones cero y con una sola carga. Esto significa que el transporte eléctrico a larga distancia ya es una realidad".



**XDC**

- **Tipo:** XDC 450 FAD
- **Año de fabricación:** 2024
- **Capacidad del motor:** 330kW/449 CV
- **Peso total del vehículo:** 33,000 Kgs

**A1600**

- **Tipo:** A1600
- **Año de fabricación:** 1968
- **Capacidad del motor:** 110 CV
- **Peso:** 6260 kg
- **Capacidad de carga:** 6430 kg

Hormigoneras A1600 y XDC:

# CINCUENTA AÑOS DE EVOLUCIÓN = REVOLUCIÓN

**Hace medio siglo, disponer de una DAF A1600, la crème de la crème en ese momento, era lo más. Pero si comparas la A1600 de 1968 con la ultramoderna XDC 8x4 de DAF es cuando realmente te das cuenta de lo mucho que han cambiado las cosas en cincuenta años.**

"Kikker-DAF" ("La rana DAF") era el apodo de la DAF A1600: basta con mirar los faros de esta encantadora hormigonera antigua para entender por qué. Encontrar una vieja hormigonera como esta es un hallazgo poco frecuente, ya que prácticamente acabaron todas en el desguace. En aquel entonces, los tambores de hormigón tenían una capacidad de tres a cuatro metros cúbicos, una cifra que contrasta drásticamente con los nueve metros cúbicos que actualmente puede transportar un chasis moderno de 8x4.

**PURA NOSTALGIA**

Al subir a una A1600, rápidamente te das cuenta del increíble avance que ha experimentado la ergonomía de las hormigoneras en las cinco últimas décadas. En la Kikkerdaf, primero tenías que colocar el pie derecho en el escalón que hay detrás del guardabarros para poder agarrarte al tirador de la puerta, que estaba cerca de la parte trasera de la cabina. Luego tenías que colocar el pie izquierdo en el estrecho reborde del guardabarros, que aunque era de goma, tan solo tenía un par de centímetros de ancho. Después, "solo quedaba" agarrarte al volante mientras entrabas balanceándote en la cabina.

**ASIENDO CON SISTEMA DE SUSPENSIÓN SENCILLA**

Y, finalmente, conseguías sentarte en el asiento del conductor, que por entonces llevaba un sistema de suspensión sencilla y, por supuesto, mecánica. La vista del salpicadero básico era sorprendentemente buena: una configuración sencilla, con un gran velocímetro a la izquierda, un cuentarrevoluciones a la derecha que llegaba hasta las 3000 rpm y en el medio el medidor de la temperatura y del combustible. El motor estaba situado justo entre el conductor y el acompañante. El capó aislado era el encargado de mantener el ruido a raya y la cabina fresca. Seguramente era un infierno estar ahí dentro en verano.

**Y AHORA...**

Nada que ver con la ultramoderna XDC FAD de DAF, con un tambor mezclador que es prácticamente el doble de largo que el de la DAF 1600. Aunque la cabina es mucho más alta que la de la Kikkerdaf, subir a bordo es mucho más fácil. El asiento es cómodo y tiene una excelente suspensión, el volante recubierto de cuero es ajustable, el aire acondicionado mantiene el habitáculo a una temperatura agradable y el salpicadero no estaría fuera de lugar en un vehículo de lujo.

¿Y la conducción? La caja de cambios manual de la 1600 no estaba sincronizada, lo que significa que funcionaba con doble embrague. Tomar una curva con la Kikkerdaf no era trabajo fácil. Y luego está la XDC: ocupa una posición más alta sobre las ruedas que facilita el uso fuera de carretera y cuenta con tracción a las cuatro ruedas. Giras el interruptor de la columna de dirección a la posición "D" y la transmisión automática entra en acción. Pisar ligeramente el acelerador y la DAF se pone en movimiento silenciosamente. El gran parabrisas, las bajas líneas de la cintura, la ventanilla adicional en el lado del acompañante y la ultrainteligente (y incluida de serie) Corner View Camera garantizan una clara visión de los muchos obstáculos que suele haber dispersos en las obras. Y mientras tanto, el conductor puede disfrutar de una bebida fresquita recién sacada de la nevera. Medio siglo de evolución. ¡Impresionante!



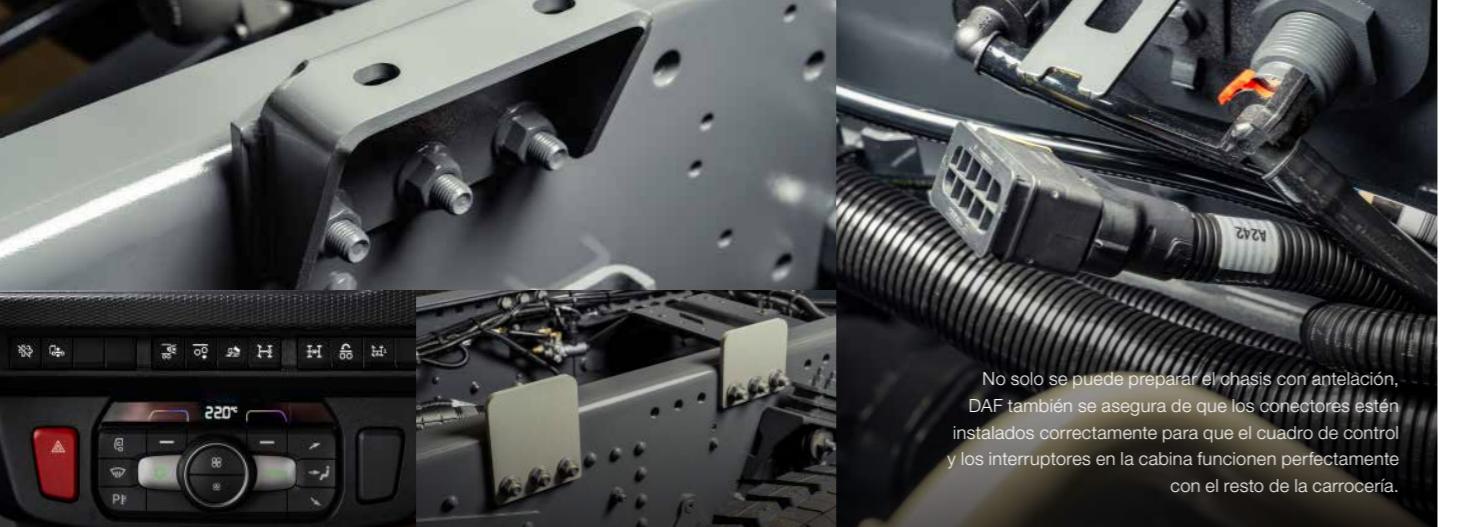
**"ESTÁBAMOS CONVENCIDOS DE QUE  
EL PROCESO DE ESPECIFICACIÓN  
PODRÍA SER MUCHO MÁS FÁCIL"**

Cornelis van der Lee, director de camiones rígidos y profesionales de DAF

## **"NO EXISTEN DOS RÍGIDOS IGUALES"**

El primer camión DAF fue un rígido. Ahora, tras más de 75 años de experiencia, DAF ha presentado hace poco "Plug & Play", un concepto eficaz que tiene el objetivo de optimizar los procesos de especificación, pedido y construcción de carrocerías para camiones rígidos para facilitar la vida al cliente, al carrocer y al concesionario. Cornelis van der Lee, director de camiones rígidos y profesionales de DAF: "Es el motivo por el que todos los rígidos deberían ser DAF, de verdad".

Por Rutger Sylvester



No solo se puede preparar el chasis con antelación, DAF también se asegura de que los conectores estén instalados correctamente para que el cuadro de control y los interruptores en la cabina funcionen perfectamente con el resto de la carrocería.

**C**ualquier que haya configurado alguna vez un rígido completamente nuevo sabe que puede ser una ardua tarea. Solo aquellos vehículos que se hayan especificado hasta el último detalle pueden ofrecer un retorno de la inversión. Según Van der Lee: "Siempre es necesario personalizar el diseño. Pero eso lleva tiempo y exige mucha planificación. Muchas veces hay cientos de opciones para elegir. Estábamos convencidos de que el proceso de especificación podría ser mucho más fácil".

Los ingenieros de DAF consultaron a clientes y a 25 de los principales carroceros de Europa. También implicaron a los concesionarios DAF, que se encargan de asesorar a los clientes a la hora de elegir el chasis de sus vehículos rígidos. Van der Lee comenta: "Les hicimos a todos la misma pregunta: ¿cuál es la mejor forma en la que DAF puede ayudarle en el momento de ensamblar nuestros camiones en la fábrica? Queríamos acortar drásticamente el plazo de instalación de las superestructuras en el chasis y hacer que todo fuera lo más cómodo posible, y todo ello sin dejar de aspirar a hacerlo bien a la primera".

## INNOVACIÓN

El resultado de esas conversaciones es una iniciativa única que subraya una vez más el carácter innovador de DAF: "Plug & Play". Este programa permite a los transportistas, carroceros y concesionarios seleccionar conjuntamente y por adelantado opciones de superestructura especificadas y hechas a medida en el sistema de pedidos DAF. El cliente elige el carrocerero con el que desea trabajar y se le presentan una serie de opciones. El camión se configura con unos pocos clics y tanto la fábrica de Eindhoven como el carrocerero se ponen manos a la obra.

"El principio subyacente es que, una vez que la superestructura se ha montado en el chasis (en los módulos de montaje de carrocerías de fábrica), lo único que hay que hacer es conectar los conectores

y la superestructura queda lista para su uso. Clientes y carroceros nos han comentado que esto les ha ayudado a reducir el plazo necesario de más de dos meses a tan solo una semana".

## PLUG & PLAY PARA TODOS

El programa Plug & Play se basa en un inmenso esfuerzo conjunto en el que participaron 25 de los principales carroceros. Sin embargo, DAF también ha puesto la plataforma a disposición de los clientes que quieran que otro carrocerero instale una grúa, un volquete, una hormigonera o un sistema de descarga de contenedores. Según Van der Lee: "Lo que vemos es que, al montar este tipo de superestructuras, en torno al 70 u 80 % de las veces el carrocerero espera más o menos lo mismo del camión. Los clientes y los concesionarios pueden indicar a casi todos los carroceros los trabajos preliminares universales de fábrica que son necesarios para lograr un montaje extremadamente rápido de la superestructura". Y no solo el chasis se puede preparar con antelación. DAF también se asegura de que los conectores estén instalados correctamente para que las indicaciones del salpicadero y los interruptores de la cabina se puedan comunicar con la superestructura y viceversa. Todo esto garantiza la más alta calidad y la máxima disponibilidad operativa.



## TODOS LOS DAF FACILITAN EL TRABAJO A LOS CARROCEROS

La flexibilidad forma parte del ADN de todos y cada uno de los camiones DAF. Esto significa que componentes como los depósitos de combustible, los depósitos de aire y la unidad compacta del sistema de postratamiento de los gases de escape se pueden montar en diferentes ubicaciones del chasis completamente plano, dependiendo de las preferencias del transportista o del carrocerero. La superestructura se puede montar de forma rápida y eficaz en combinación con los módulos de fijación para carrocerías (BAM) de DAF que ya se han instalado en fábrica. Además, también se reducen los costes y se garantiza una rápida entrada en servicio.





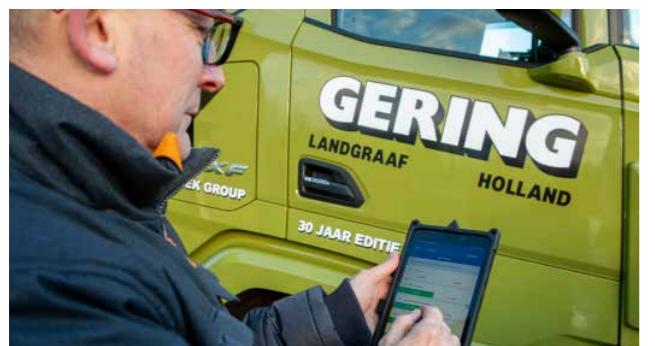
Nuevo sistema de gestión de flotas online

## PACCAR CONNECT FACILITA LAS COSAS

**"Simplifique su vida" o "Hacemos que su trabajo como transportista le resulte más fácil". Ese es el mensaje de PACCAR Connect. Los transportistas quieren saberlo todo sobre su flota: por dónde circulan sus camiones, cuánto combustible gastan, en qué estado están, cuándo necesitan mantenimiento, etc. El nuevo PACCAR Connect les ofrece todo eso y más.**

Por Henk de Lange

**L**as empresas de transporte utilizan muchos sistemas diferentes para controlar y optimizar la eficiencia de su flota: desde programas de planificación y sistemas de gestión de flotas hasta sistemas de peaje y navegación. Todos estos sistemas tan diferentes hacen que resulte difícil mantener todo organizado.



### PLATAFORMA

El sistema PACCAR Connect es muy diferente de los sistemas de gestión de flotas "normales" que existen actualmente en el mercado. De hecho, es más como una plataforma. Integra perfectamente los sistemas de logística de terceros, lo que permite al propietario de la flota controlar los procesos logísticos y el rendimiento de su flota a la vez y en tiempo real.

### PERFECTO PARA EL CONDUCTOR

PACCAR Connect ayuda a que el trabajo del conductor sea más fácil y eficiente. Por ejemplo, los conductores pueden enviar las rutas creadas en la sede central directamente al sistema de navegación del camión. Y PACCAR Connect también está incorporando otras muchas funciones adicionales, incluida la integración de otras aplicaciones en el sistema, como pueden ser los diversos sistemas de pago de peajes que los conductores suelen llevar alineados detrás del parabrisas. ¿No sería genial



si se pudiesen utilizar todos desde un sistema integrado? Y el tacógrafo también. Todo ello ahorraría mucho trabajo al conductor. Por no hablar de las actualizaciones del software del camión, que se pueden instalar de forma remota.

### EXCELENTE BASE PARA CONTINUAR CON LA EXPANSIÓN

La introducción de PACCAR Connect representa un avance importante hacia la optimización de la eficiencia del transporte. La conectividad, con la que el camión y su base están conectados digitalmente, es el futuro y será cada vez más importante para los operadores que quieran sacar el máximo provecho de su flota.



Bas Keybek: "PACCAR Connect nos ayuda a controlar y reducir nuestra huella de carbono"

Gering Furniture Transport, de la ciudad holandesa de Landgraaf, está especializada en la distribución de muebles. Con un equipo de más de 50 conductores, mantiene una flota de 45 camiones (principalmente DAF) y 140 semi (remolques) en la carretera. Los llamativos camiones verdes de Gering se pueden ver por todo Europa. El director Bas Keybek ha sido cliente de PACCAR Connect desde el primer día. Nos cuenta sus experiencias.

"Cada vez que compramos un camión, buscamos algo más que un mero vehículo: queremos movilidad", comienza Keybek. "Por eso es tan importante para nosotros que todos los camiones estén integrados en nuestro sistema de gestión de flotas. Y todos los datos que necesitamos para hacerlo están disponibles en PACCAR Connect".

Hoy en día, los clientes cada vez exigen más a sus proveedores en términos de sostenibilidad. Y lo mismo ocurre con Gering Furniture Transport. Según Keybek: "Hacemos todo lo posible para controlar y reducir nuestra huella de carbono. Es una exigencia de nuestros clientes. PACCAR Connect desempeña un papel muy importante, ya que, por ejemplo, nos permite optimizar nuestras rutas. También nos permite, a nosotros y a nuestros conductores, examinar el consumo de combustible y la forma de conducir a la vez. Siempre hay espacio para la mejora en esas áreas".

### ANÁLISIS EXHAUSTIVO

"PACCAR Connect también nos ayuda con el mantenimiento", añade Keybek. "El tiempo de actividad es extremadamente importante para nosotros, ya que cualquier parada cuesta dinero. Si no usáramos PACCAR Connect, nos estaríamos perdiendo mucha información, como los datos en tiempo real sobre la ubicación de los conductores. Con PACCAR Connect también podemos hacer un análisis exhaustivo de los datos de la ruta, incluidos el consumo de combustible y el uso del control de crucero. El resultado es que podemos ayudar al conductor a reducir el consumo de combustible".



**BERCO**

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



HARALD SERR: "HAY UNA BUENA  
RAZÓN POR LA QUE LLEVAMOS  
TRABAJANDO CON DAF MÁS  
DE TREINTA AÑOS"

## ADAM SERR ENTREGA 600 000 TONELADAS DE ALIMENTOS AL AÑO

La empresa de transporte Adam Serr Spedition, de Bad Wimpfen (Alemania), se gana el pan transportando alimentos. Cada año, distribuye casi 600 000 toneladas de alimentos utilizando 150 combinaciones de tractores-remolques DAF.

Por Frank Hausmann



Los camiones de Adam Serr recorren entre 120 000 y 160 000 kilómetros al año

**C**ualquier que compre pan, leche, fruta fresca o pizzas ultracongeladas en el sur de Alemania puede tener la seguridad de que esos productos se entregaron al establecimiento con un DAF, ya que Adam Serr Spedition es la empresa que abastece a numerosos supermercados situados al sur del canal Meno-Danubio. La compañía utiliza 150 tractores DAF con remolque refrigerado para garantizar que los estantes estén completamente abastecidos con productos frescos y congelados. Fundada en 1946 en Heilbronn, Adam Serr Spedition ha crecido hasta convertirse en un auténtico especialista en el transporte y la distribución de productos frescos, refrigerados y congelados.

## RETRASO EN LA ENTREGA, ESTANTES VACÍOS

En el negocio de la distribución de alimentos, el tiempo de actividad es crucial. Los supermercados no mantienen muchos productos en stock, por lo que una entrega tardía puede suponer que los estantes queden vacíos. Y es por eso exactamente por lo que Adam Serr lleva confiando en DAF más de treinta años. Por supuesto que los primeros DAF 95.330 ATI fueron reemplazados hace tiempo por camiones de las series XF y XG. La vida útil de un tractor DAF en Adam Serr es de entre cuatro y cinco años, por lo que la empresa reemplaza entre 30 y 40 vehículos de su flota cada año. "Elegimos



En los últimos años se han implementado diversas medidas de sostenibilidad en el gran almacén de Bad Rappenau

DAF por su fiabilidad demostrada. Pero también porque la marca tiene las cabinas más grandes del mercado", explica el propietario y director general, Harald Serr. "Esa comodidad adicional significa que nuestros conductores están encantados de conducir un DAF. Y eso también nos ayuda a reclutar conductores, lo cual es importante dada la actual escasez de mano de obra. Normalmente compramos tractores de doble eje con 480 CV y elegimos la gran XF Super Space Cab o la cabina XG en los camiones de la Nueva Generación DAF".

## ALEMANIA MERIDIONAL

Adam Serr Spedition opera fundamentalmente en el sur de Alemania. "Pero también entregamos a otras partes de Alemania e incluso a países vecinos", comenta Harald Serr. "Normalmente utilizamos semi (remolques) de dos pisos o Doppelstock, como los llamamos aquí en Alemania. Nos resultan muy eficaces porque nos permiten entregar a múltiples direcciones en un solo viaje. Basta con mirar nuestro kilometraje: nuestros camiones recorren de 120 000 a 160 000 kilómetros al año". Todos los conductores tienen una tablet para comunicarse con la oficina central, que les envía las ubicaciones y los horarios de carga y descarga. El sistema telemático nos permite controlar en tiempo real la temperatura del (semi) (remolque) refrigerado, y también podemos enviársela al cliente en caso necesario. Y si todo lo demás falla, siempre está el teléfono móvil.

## SOSTENIBILIDAD

Adam Serr Spedition también se ocupa de las necesidades de almacenamiento de sus clientes y les ofrece un valor logístico añadido. Naturalmente, la empresa cumple con todos los requisitos HACCP y está certificada como transportista de productos orgánicos. En los últimos años han implementado diversas medidas de sostenibilidad en el enorme almacén de Bad Rappenau, incluida la instalación de suelo radiante de bajo consumo y paneles solares en el techo que permiten que el edificio sea totalmente autónomo en cuanto a necesidades energéticas. La refrigeración previa y el mantenimiento de la temperatura de los semi (remolques) en las

instalaciones y en el muelle se realiza con la electricidad generada en el almacén. Con ello ahorran en diésel y reducen las emisiones de CO<sub>2</sub>. Y les sobra capacidad para proporcionar electricidad a las oficinas, el taller, la estación de servicio y las instalaciones de lavado. Todo el excedente se devuelve a la red nacional. Gracias a estas iniciativas, Adam Serr Spedition recibió en 2017 el premio Lean & Green por su uso sostenible de los recursos. El objetivo del programa Lean & Green es alentar a las empresas a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero al menos un 20 % en un plazo de cinco años.

## UN 5 % MENOS DE CO<sub>2</sub> CADA AÑO

En Adam Serr, el objetivo es reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> un 5 % cada año. Con ese fin, la empresa cambiará a iluminación LED el próximo año. Serr también pretende reducir el consumo de agua un 10 % en comparación con 2019 y reducir drásticamente el uso de papel.

## NUESTRA CONTRIBUCIÓN

También se espera que los DAF contribuyan a estas actividades de sostenibilidad. Los tractores XG ya cuentan con el motor extremadamente eficiente PACCAR MX-13, por supuesto, además de con la cabina más aerodinámica del mercado. Adam Serr también ha ampliado los faldones laterales del chasis y ha limitado la velocidad en todos sus camiones a 85 km/h. Además, los sistemas de cámaras DAF Digital Vision y DAF Corner View garantizan una visión excelente y una mayor seguridad, y mejoran el consumo de combustible entre un 1 % y un 1,5 % adicional debido a la menor resistencia aerodinámica. Adam Serr también ha equipado sus camiones con el asiento del conductor Luxury Air y con un equipo de aire autónomo, porque en Bad Wimpfen saben que un conductor relajado y descansado es un conductor seguro.

## MANTENIMIENTO INTERNO

Adam Serr mantiene y repara todos sus camiones. Como socio oficial de DAF, el taller está equipado con todas las herramientas de diagnóstico necesarias. Serr incluso tiene su propio camión

grúa para averías. "Para satisfacer nuestros requisitos de mantenimiento y servicio, trabajamos en estrecha colaboración con EBB Truck-Center Heilbronn y con DAF. Las líneas de comunicación son rápidas y eso facilita la adquisición de nuevos recambios y el mantenimiento de nuestro stock de repuestos. Hay una buena razón por la que llevamos trabajando con DAF más de treinta años", apunta Harald Serr. Hace poco ha encargado dos estaciones de carga eléctrica a PACCAR Parts, cada una de ellas con cuatro puntos de carga y una capacidad de 360 kW, ya que Adam Serr recibirá sus primeros camiones DAF XF Electric en enero de 2025. Y todo ello lo hacen con el objetivo de distribuir los alimentos a los supermercados de la forma más silenciosa, eficaz y ecológica posible.



Todavía con motores diésel, pero pronto estarán acompañados por vehículos eléctricos



Los DAF también contribuyen considerablemente a las iniciativas de sostenibilidad de Adam Serr

# ¿ESTÁ PREPARADO... PARA ALGO NUEVO?

## *El nuevo estándar en aceite de motor DAF*

Mejore el rendimiento, la fiabilidad y la eficiencia del combustible con nuestra próxima lanzamiento.

Permanezca atento mientras desvelamos esta innovación revolucionaria, que saldrá a la venta en la semana 41 de 2024.

**Desvelaremos más  
detalles interesantes  
próximamente...**

***¡No se los pierda!***



Simone Gheller, de Overservice, sobre DAF:

**“EFICIENTE Y CON  
UNA ÓPTIMA RELACIÓN  
PRECIO-RENDIMIENTO”**

Entregar comidas a hospitales y residencias es un trabajo de responsabilidad.  
Por eso Overservice, de Vicenza (Italia), confía en DAF.

Por Henk de Lange

**S**imone Gheller fundó Overservice en 2005. Inicialmente, se especializó en el transporte de productos frescos. En 2008 adquirió un almacén y se adentró en el mundo de la logística. En ese momento, la flota constaba de cinco vehículos; en 2012 había crecido a trece. Todos de segunda mano.

#### CALIDAD

Satisfecho con el tamaño de su empresa, Gheller decidió invertir más en calidad aumentando el número de zonas de temperatura y divisiones móviles, introduciendo medidores de temperatura con control remoto y, por supuesto, invirtiendo en camiones de calidad. Su búsqueda de esa última pieza llegó hasta 2016, cuando después de haber probado varias marcas, se decidió por DAF. "Camiones extremadamente fiables", explica. "Eficientes y con una óptima relación precio-rendimiento". La flota de Overservice cuenta ahora con 14 camiones, la mayoría de ellos DAF. Ya no necesita camiones de reserva por si ocurre cualquier calamidad, ya que, en caso de que suceda algún imprevisto, Gheller siempre puede confiar en su concesionario. "Nos ayudaron mucho a configurar los vehículos adecuados. La mayoría de nuestros camiones realizan viajes cortos entre Véneto, Friuli y Lombardía, pero también hacemos viajes más largos en determinadas fechas hasta Piamonte, Génova y Roma que pueden durar varios días. Siempre tenemos un camión disponible para cada tipo de trabajo".

#### ESPAZIOSOS, CÓMODOS Y EFICACES

Para la distribución urbana y regional, la empresa eligió los LF, sobre todo la versión de 19 toneladas. Las rutas más largas hasta Génova, en el norte, les obligaron a tener en cuenta dos factores importantes: el viaje de 700 kilómetros significaba que el conductor necesitaba más espacio para trabajar y vivir, más comodidad y una cama. Sin embargo, la falta de espacio para girar en el destino final también exigía una buena maniobrabilidad y una visibilidad óptima. Overservice encontró la solución ideal en el DAF XD con Sleeper Cab. "El empleado que lo conduce mide más de 1,80 cm, pero duerme como un bebé en ese camión".

#### MENOS CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Si comparamos el XD con su predecesor, las cifras justifican claramente la inversión: "En una autopista montañosa como la de Génova, el XD consume tan solo 18,6 litros a los 100 kilómetros, mientras que su predecesor necesitaba 21,5 litros, lo cual tampoco estaba mal. Sin embargo, significa que hemos conseguido un ahorro de unos veinte litros por cada viaje. Como hacemos esa ruta trece veces al mes, el resultado es un ahorro de 260 litros al mes, lo que supone más de 3000 litros al año. Imagínate el ahorro de dinero que supone eso". Para los largos viajes a Roma, Overservice utiliza un XF rígido de tres ejes con 330 kW/450 CV. "Solo consumía 20 o 21 litros a los 100 kilómetros; otro modelo de eficacia".



**"EL EMPLEADO QUE LO CONDUCE  
MIDE MÁS DE 1,80 CM, PERO DUERME  
COMO UN BEBÉ EN ESE CAMIÓN"**

,



#### EL VALOR DE LA LOGÍSTICA

Overservice seguirá creciendo con la apertura de un nuevo centro de distribución de 2200 m<sup>2</sup> estratégicamente ubicado entre Vicenza y Padua. "El almacén será el centro común para las diferentes ubicaciones de los clientes", apunta Gheller. "Esperamos que reduzca el número de kilómetros que recorremos y que esta expansión también nos ayude a aumentar nuestros márgenes, que vienen sufriendo una fuerte presión debido al aumento de los costes".

#### DE PADRE A HIJO

Cuidar al conductor es muy importante en Overservice. "Queremos que nuestros conductores se sientan cómodos y disfruten de su trabajo. Por ejemplo, ya en enero les

consultamos sus planes para las vacaciones e intentamos satisfacer los deseos de todos. El nuevo centro de distribución significa que ya no tendremos que recorrer kilómetros innecesarios y que podremos cargar y descargar cuando mejor nos convenga. Es algo que también beneficia al conductor. Y nuestros camiones DAF hacen que su trabajo sea más agradable también, por supuesto. Mi hijo mayor, Simone, está de acuerdo conmigo en eso. Se sacó el permiso el año pasado y ahora trabaja aquí como conductor".

Sus hijos menores también tienen previsto unirse al equipo de Overservice, lo que significa que la continuación del negocio, un problema importante para muchas empresas de transporte familiares, no será ningún problema.

**NEW GENERATION DAF XG<sup>+</sup>**



# Powering your Success

La Nueva Generación XG<sup>+</sup> ha redefinido el concepto del lujo en el sector del transporte, estableciendo un estándar de confort nunca visto. El DAF XG<sup>+</sup> lleva la eficiencia y la seguridad a niveles sin precedentes. Repleto de innovaciones y características sorprendentes que mejoran el coste operativo, la seguridad y el confort en la conducción. DAF Transport Efficiency – Powering your Success!

**WWW.DAF.ES**