

IN ACTION



DAF TRUCKS EN LA EXPOSICIÓN IAA 2016 DE HANNOVER
TODA LA ATENCIÓN A
DAF TRANSPORT EFFICIENCY

DRIVEN BY QUALITY

FRENAR BIEN. CONDUCIR MEJOR. ¡INTARDER!

Quien frena bien, conduce mejor. Y quien conduce mejor, conduce de forma más económica, segura y ecológica. El freno hidrodinámico de servicio continuo ZF-Intarder permite frenar sin desgaste y sin perder eficiencia (fading), llega a aliviar los frenos de servicio hasta un 90 % y disminuye a la vez los gastos de mantenimiento. Considerando la vida útil completa del vehículo, el Intarder ofrece un enorme potencial de ahorro que garantiza una amortización rápida. Sin olvidar que la reducción del polvo de frenado y de la emisión de ruidos protege el medio ambiente. Quien opta por el ZF-Intarder, simplemente conduce mejor. www.zf.com/intarder



MOTION AND MOBILITY

100
YEARS
MOTION
AND
MOBILITY



- 4** Noticias DAF
- 6** DAF Trucks en la IAA 2016 en Hannover
- 10** PACCAR Financiaci3n Europe: "Hablamos el idioma del cliente"
- 12** DAF 20 a3os como compa3a de PACCAR
- 16** Equipo m3vil
- 17** Klaas Engel: "Orgulloso de mi DAF"
- 18** Ron Borsboom, director de desarrollo de productos, sobre el tema de la reducci3n de emisiones de CO₂ : "Un enfoque integrado y directrices desde Bruselas"
- 22** Obst3culos para EcoCombi
- 24** Anker Kran- und Arbeitsb3hnenvermietung GmbH: siempre y en todas partes.
- 26** Goodyear Ultra Grip Max: neum3ticos de invierno para camiones para no dejar de rodar
- 28** VDL BUS & COACH: 3xito neerland3s en el mercado alem3n.
- 30** DHT Group: combinaci3n n3rdica.

MARCANDO LA PAUTA A SEGUIR

El equipo de DAF est3 muy orgulloso de los numerosos y recientes informes de prensa independientes publicados en toda Europa, en los que se anuncian nuevos r3cords en ahorro de combustible por parte de las 3ltimas generaciones de camiones LF, CF y XF. Estas respuestas de la prensa tan positivas est3n en consonancia con los comentarios de los clientes, que afirman que DAF est3 marcando la pauta a seguir en t3rminos de ahorro de combustible, junto a la mayor durabilidad y fiabilidad posible.

El consumo de combustible est3 relacionado directamente con las emisiones de CO₂; de este modo, conseguir un ahorro de combustible contribuye a un mayor rendimiento por kil3metro, y a un menor impacto para el medio ambiente. En esta edici3n de DAF In Action, mi compa3ero en la Junta directiva e ingeniero jefe, Ron Borsboom, le presenta una visi3n general de las numerosas tecnolog3as que tenemos en desarrollo para seguir liderando el sector en t3rminos de ahorro de combustible y reducci3n de las emisiones de CO₂.

DAF Connect: el nuevo y sofisticado sistema de gesti3n de flotas online, que destaca en calidad, velocidad y fiabilidad de uso, representa una nueva era en la mejora de la rentabilidad. Ofrece una visi3n completa en tiempo real de las actuaciones de su flota y sus conductores. Las ventajas que DAF Connect aporta van m3s all3 del ahorro de combustible optimizado; tambi3n incluyen una mayor disponibilidad del veh3culo y mejoras de la log3stica en general.

Como parte de la filosof3a DAF Transport Efficiency, seguimos centrados en optimizar su rendimiento por kil3metro. Gracias a los sistemas innovadores como DAF Connect, en combinaci3n con una gama l3der del sector de los camiones y una red de concesionarios dedicada y altamente profesional, DAF se ha convertido en la marca de camiones de mayor crecimiento en Europa.

Este a3o estamos celebrando los 20 a3os como empresa de PACCAR. En el exigente segmento de los camiones pesados, la cuota de mercado de DAF ha crecido del 9 % en 1996 hasta un 16 % en el primer semestre de 2016. DAF tambi3n es el l3der en el mercado de tractores en Europa. Estaremos encantados de disfrutar con ustedes de este futuro emocionante, y recoger los frutos que nos esperan.

Atentamente,

Preston Feight
Presidente



DAF

A PACCAR COMPANY

Nota:

*In Action es una publicaci3n de DAF Trucks N.V.
Editorial: Corporate Communications Department
P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven, Pa3ses Bajos
www.daf.com*

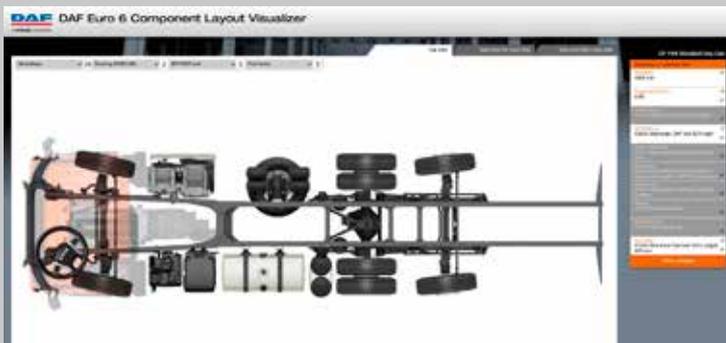
*Concepto y realizaci3n: GPB Media B.V., Leiderdorp,
Pa3ses Bajos*



Ray Ashworth, director general de DAF Trucks Ltd., recibe el galardón Camión flota del año. Foto, de izquierda a derecha: Jonathan Ross (presentador), Ray Ashworth (director general de DAF Trucks Ltd.), James Welchman (director de marketing en Chevron Europa, patrocinador del premio) y Steve Hobson (Editor de Motor Transport).

■ VISUALIZADOR DEL COMPONENTE PRINCIPAL INFORMACIÓN DETALLADA SOBRE LA CONFIGURACIÓN DE COMPONENTES

El chasis de un camión es más que un par de largueros con ejes conectados. También representa la base de la cabina y debe incluir componentes tales como depósitos, depósitos de aire, la batería, la rueda de repuesto y el sistema de escape. En función del uso que se le dé al vehículo, la mayoría de estos componentes pueden conectarse o montarse en el chasis, en varios lugares en un DAF. Pero a los clientes y a los mecánicos de carrocerías les gusta estar familiarizados con las distintas opciones disponibles antes de realizar el pedido de su camión. Para facilitar esta decisión, DAF creó el «visualizador del componente principal». Incluso en una unidad tractora relativamente estándar de DAF XF, hay cientos de opciones para instalar componentes en el chasis. Con la ayuda del visualizador del componente principal, un cliente o un mecánico de carrocerías puede diseñar su propia configuración de componente con un software de imágenes CGI (Computer Graphics Imagery) y ver la multitud de posibilidades que DAF puede ofrecer. Y lo que es más, se crea un enlace automático a los dibujos detallados del chasis para la configuración específica de ese componente, por lo que el mecánico de carrocerías puede empezar a trabajar de inmediato. El visualizador del componente principal está disponible para los camiones CF y XF, y puede encontrarse en el sitio web de mecánicos de carrocerías, www.dafbfi.com.



■ DAF XF GALARDONADO COMO «CAMIÓN FLOTA DEL AÑO»

El DAF XF ha resultado ganador del premio "Fleet Truck of the Year" en la prestigiosa gala "Motor Transport Awards 2016" de Londres, con lo que DAF consigue su sexto premio de los últimos nueve años.

El premio pone de nuevo de manifiesto el beneficio real que obtienen los propietarios de flotas del programa Transport Efficiency de DAF, ya que reducen los costes operativos y maximizan la disponibilidad de los vehículos. Considerados como los "Oscars" del sector, los premios Motor Transport Awards reconocen la excelencia en una serie de categorías, siendo el galardón de Camión de flota del año el más prestigioso para los fabricantes de vehículos comerciales.

■ "El mejor rendimiento en la flota"

El jurado premió al DAF XF por su excelente combinación de fiabilidad demostrada, eficiencia y gran calidad de servicio por parte de los concesionarios. "El gran ahorro de combustible del XF lo convierte en el que mejor rendimiento ofrece en una flota", declaró el jurado. "DAF está completamente volcada en maximizar el tiempo de disponibilidad del vehículo. Como operador, esto le aporta una gran confianza". También se ha felicitado a DAF por mejorar constantemente la gama XF. "DAF se ha asegurado de que el diseño de la cabina, en cuyo interior hay espacio más que de sobra para los conductores, evolucione de forma continua".



■ PASIÓN POR LAS RUEDAS

En la empresa de transporte Neier Transport & Logistik GmbH de Nüziders en Austria no sólo sienten pasión por su negocio, sino también por DAF, y tienen una manera especial de demostrarlo: han instalado una barra de DAF en la oficina. Aquí es donde el director Martin Neier recibe personalmente a sus clientes y otros visitantes.



EL MUSEO DAF RESTAURA UN REMOLQUE ÚNICO

Durante los años cincuenta y sesenta, la ciudad natal de DAF, Eindhoven, estaba plagada de estos autobuses "remolque", pues se usaban para el transporte de los trabajadores de las fábricas de Philips, de DAF y de otros lugares de trabajo.

Hoy en día es muy difícil encontrar alguno de estos símbolos del crecimiento industrial en Eindhoven durante la segunda mitad del siglo pasado. Afortunadamente, en 2011 se encontró uno, aunque en un estado de conservación bastante lamentable. Unos voluntarios entusiastas del museo DAF en Eindhoven han trabajado muy duro en la restauración del autobús remolque, que fue desmontado por completo y reconstruido en su totalidad. Todos los componentes fueron recreados desde cero, excepto una pieza de metal oxidada de algunos componentes. "Una verdadera obra de arte y un fantástico esfuerzo de decenas de voluntarios", comentó un orgulloso Joost van den Bosch, director del museo DAF.

SEXTA POSICIÓN ENTRE LAS DIEZ EMPRESAS QUE MÁS INVIERTEN EN I+D

Cada año, la revista técnica neerlandesa Technisch Weekblad realiza una clasificación de las empresas del país que más invierten en investigación y desarrollo. Con una inversión total de 132,3 millones en investigación y desarrollo durante el pasado año, DAF no sólo obtuvo un impresionante sexto puesto en la clasificación general, sino que, de hecho, fue la primera de la lista del sector de automoción, repitiendo el éxito de los años anteriores. Actualmente, DAF es la única empresa en el sector de la automoción en los Países Bajos entre los primeros 25 puestos de la clasificación.

Invertir en el futuro

"Este fantástico resultado dice mucho acerca del nivel de nuestra actividad y de nuestra ambición para desarrollar tecnologías punteras nuevas y avanzadas", comenta Ron Borsboom, miembro de la Junta de Administración y jefe de desarrollo de productos.



Hannover, del 22 al 29 de septiembre. Una de las exposiciones más importantes de Europa en el sector del transporte y los camiones. DAF Trucks exhibe su gama completa de productos y servicios líderes en el sector. DAF ofrece las soluciones de transporte total más eficientes con las que obtener el mayor rendimiento por kilómetro. El nuevo e innovador sistema de gestión de flotas DAF Connect optimiza la flota y el rendimiento del conductor y mejora la eficiencia logística. Además, las innovaciones en los fiables y eficientes motores PACCAR PX-5 y PX-7 para los populares camiones de distribución LF y CF ofrecen el equilibrio perfecto entre potencia, par motor y ahorro de combustible.



DAF TRUCKS EN LA EXPOSICIÓN IAA 2016 DE HANNOVER: INNOVACIONES DE PRODUCTO CON TODA LA ATENCIÓN A "DAF TRANSPORT EFFICIENCY"



El stand de DAF estará situado en el pabellón 17 del centro de exposiciones. Con una superficie de 2500 m², en él se exhibirá toda la gama de productos, que define un nuevo estándar de calidad, bajos costes operativos y rendimiento del vehículo. Entre los camiones DAF en exhibición se incluyen el LF para transporte de distribución, el versátil CF para una amplia variedad de aplicaciones y el XF, el buque insignia, para servicio pesado y transporte de larga distancia.

Para subrayar la importancia que DAF y sus 1.000 concesionarios de venta y servicio dan al hecho de proporcionar un servicio excelente que respalde sus productos líderes, PACCAR Financial, PacLease, PACCAR Parts y los servicios de reparación y mantenimiento DAF MultiSupport ocupan una posición destacada en el stand de DAF en la IAA.



MOTORES OPTIMIZADOS PACCAR PX-5 Y PX-7 PARA DAF LF Y CF

Como parte de la filosofía DAF Transport Efficiency, DAF está introduciendo innovaciones en los camiones de distribución de gran éxito DAF LF y CF con motores PACCAR PX. El par alto a bajas revoluciones contribuye a una mayor comodidad del conductor y a un mayor ahorro de combustible. Estas mejoras en el motor, en combinación con las cadenas cinemáticas, nuevas y más rápidas, permiten reducir las revoluciones del motor hasta 300 rpm a una velocidad de crucero de 85 km/h y proporcionan hasta un 4 % de mejor eficiencia en el consumo de combustible.

Gracias al nuevo software y a la gestión optimizada de aire y calor, el par motor de los eficientes y fiables motores PACCAR PX-5 de 4,5 litros y PACCAR PX-7 de 6,7 ha aumentado hasta un 12 %. El par máximo del motor de 4 cilindros PACCAR PX-5 en la serie LF de DAF ahora sube a 850 Nm a 1200 - 1500 rpm, y para el motor PACCAR PX-7 en los DAF LF y CF, alcanza 1200 Nm a 1100 - 1700 rpm. ▶



TU MUNDO, NUESTRAS PINTURAS.

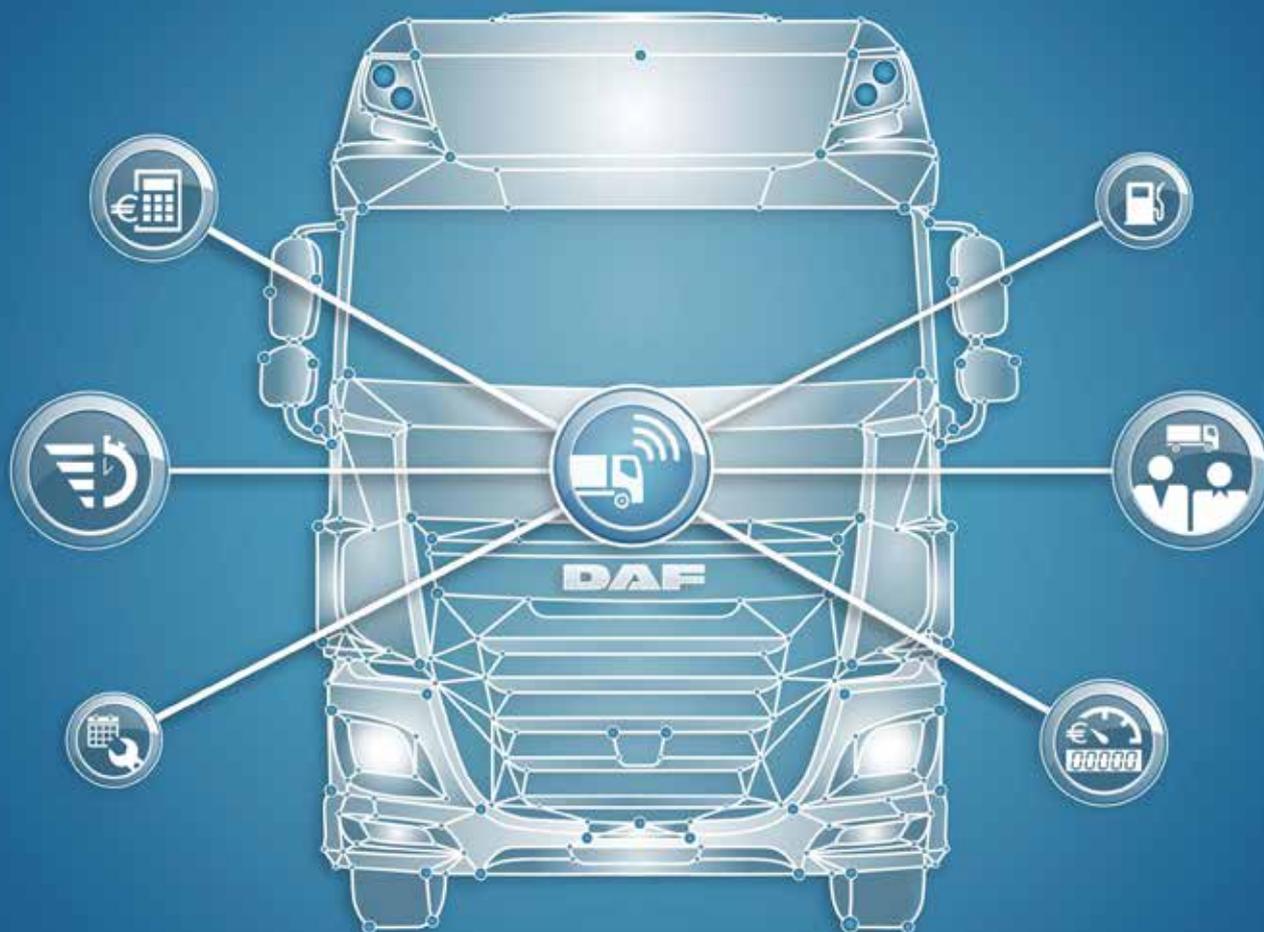
TRANSPORTE COMERCIAL

Prácticamente en cualquier parte del mundo, Axalta ofrece soluciones de pintura para la industria de camiones medianos y pesados. Nuestros productos destacan en la carretera, donde los camiones pesados encuentran las condiciones más duras, con sistemas de pintura diseñados para ofrecer el máximo rendimiento utilizando una variedad de productos líquidos y en polvo para los fabricantes de camiones pesados, autobuses, vagones de ferrocarril y camiones de uso general.

Axalta es un socio de DAF Trucks, suministrándole pinturas por más de 20 años.

www.axaltacs.com





SISTEMA DE GESTIÓN DE FLOTAS DAF CONNECT

Con la IAA como telón de fondo, DAF lanzará DAF Connect, un innovador sistema de gestión de flotas que ofrece al operador información en tiempo real sobre el rendimiento de sus vehículos y conductores. La información sobre ubicación del vehículo, consumo de combustible, kilometraje, utilización de la flota y tiempo de inactividad se presentan claramente en un panel en línea, que se puede configurar de acuerdo con los requisitos del cliente.

El panel de fácil manejo se puede configurar para proporcionar exhaustivos informes de combustible con datos actuales e históricos que comparan vehículos y conductores. La visión de la flota en tiempo real mediante Live Fleet proporciona toda la información necesaria sobre la ubicación de la misma, a fin de permitir una planificación óptima incluyendo las distancias recorridas y el tiempo de conducción del vehículo y el conductor. Los operadores reciben alertas autodefinidas cuando se producen desviaciones en aspectos como la velocidad, la ruta, la ubicación y el consumo de combustible, por lo que pueden mejorar inmediatamente el rendimiento de la flota

DAF Connect optimiza la disponibilidad del vehículo, reduce los costes operativos y mejora la eficiencia logística. DAF Connect también permite que el operador de transporte pueda planificar eficazmente las tareas de reparación y mantenimiento y

aprovechar el asesoramiento personalizado de DAF mediante DAF Connect. "Con DAF Connect estamos entrando en una nueva era de apoyo a nuestros clientes para lograr la mayor rentabilidad por kilómetro", comentó Richard Zink, director de marketing y ventas de DAF Trucks.

DAF Connect estará disponible en el cuarto trimestre de 2016 y es líder en el sector por su calidad, velocidad de funcionamiento, facilidad de uso y capacidad para comparar el rendimiento individual de los vehículos. Richard Zink añadió: "nos estamos asociando con los principales proveedores independientes de información de gestión de flotas para disponer de una plataforma abierta, lo cual es importante para aquellas flotas que poseen camiones DAF y de otras marcas, así como flotas DAF que ya han invertido en sistemas de gestión de flota." ■

PACCAR FINANCIAL EUROPE

"HABLAMOS EL IDIOMA DEL CLIENTE. OTRO EJEMPLO DE DAF TRANSPORT EFFICIENCY"

El ahorro de costes sigue siendo crucial en el mundo del transporte por carretera. El tema principal del sector es la maximización de la eficiencia. ¿Cómo puede obtener el mayor rendimiento por kilómetro? Esta pregunta constituye la base de la filosofía DAF Transport Efficiency: una amplia gama de productos y servicios orientados a mejorar el rendimiento por kilómetro. PACCAR Financial Europa desempeña un papel crucial en DAF Transport Efficiency.





PACCAR Financial Services es parte de PACCAR Inc., la empresa matriz de DAF Trucks N.V. PACCAR comenzó ofreciendo productos financieros en los años cincuenta, y PACCAR Financial Services es en la actualidad una de las mayores compañías financieras del mundo especializada en el sector del transporte. La compañía cuenta con una cartera global de más de 175.000 camiones y remolques, con unos activos totales de más de 12 130 millones de dólares.

Hace 15 años, PACCAR Financial Services amplió sus actividades en Europa. La filial europea opera ahora en 12 países y financia aproximadamente un 25 % de todos los camiones DAF. Gerrit-Jan Bas, director de PACCAR Financial Europa, comparte el secreto de su éxito. "Somos profesionales de los camiones."

LOS ORÍGENES "Nuestra gran ventaja frente a las empresas de financiación general 'tradicionales' es que nuestras raíces residen en el sector de los camiones", comienza Bas. "Y precisamente porque conocemos este sector muy bien, somos capaces de desarrollar y ofrecer productos financieros que se adaptan a los deseos y a las necesidades del sector del transporte. Nosotros, más que nadie, sabemos que la elección de un determinado tipo de financiación afecta significativamente al balance final del cliente. Otro excelente ejemplo de DAF Transport Efficiency. En efecto, lo que estamos haciendo por el cliente es liberar capital de explotación, que se puede orientar a sus actividades básicas. Lo que todos nuestros servicios tienen en común es el telón de fondo de su desarrollo nos centramos exclusivamente en el transporte. Sólo podemos financiar camiones y remolques. Y esto es lo que valoran nuestros clientes. "Hablamos el mismo idioma".

REDUCCIÓN DE COSTES Suena muy bien en el papel. Pero, ¿puede Bas demostrar lo que dice con ejemplos?

"Porque conocemos el producto por completo, estamos en una posición para aconsejar al cliente sobre las especificaciones del vehículo", explica. "A veces recomendamos a un cliente que añada un intárder, por ejemplo. Si bien es un costo adicional, también incrementa el valor residual del vehículo, lo que puede reducir los gastos mensuales. Es más, el cliente ahorra en costes de mantenimiento de los frenos. Una empresa de financiación 'normal' nunca podría hacer este tipo de cosas, simplemente porque no están suficientemente familiarizados con el producto. Otro ejemplo perfecto de la filosofía "DAF Transport Efficiency".

CRISIS Como Bas dijo anteriormente, PFE y sus clientes hablan el mismo idioma. Esto también resultó ser el caso hace unos años, cuando el sector de transportes fue golpeado por la crisis más dura que nunca había vivido. Bas: "Muchas empresas de transporte se encontraron con dificultades financieras. Para un banco o compañía de financiación tradicional, la prioridad número uno es proteger el capital financiero disponible, lo cual puede suponer que el operador de transporte implicado se vaya a pique. PACCAR Financial aborda esta cuestión desde la dirección opuesta: nuestra prioridad era y es mantener los camiones de los clientes en ruta y ayudarles a capear el temporal. Para ello, trabajamos con los clientes para ver cómo podemos reestructurar sus contratos".

CALIDAD CREDITICIA Otra ventaja competitiva de PACCAR Financial es el balance general excepcionalmente sólido de la compañía matriz PACCAR (que lleva siendo rentable durante 77 años) y su calidad crediticia A+/A1. Bas: "Esto nos permite ofrecer tarifas atractivas".

TODOS LOS CONCESIONARIOS

PACCAR Financial opera a través de los concesionarios de DAF. "Este es un gran beneficio para el cliente", dice Bas. "Porque la financiación o el seguro también se puede tramitar conjuntamente con el pedido del camión. Todo en un único establecimiento. Y va un paso más allá: el distribuidor también puede ofrecer un paquete completo que combina la financiación con un contrato de reparación y mantenimiento DAF MultiSupport, todo en una única factura. Un paquete completo como este proporciona al cliente una visión clara de sus costes totales de propiedad y reduce los riesgos operativos. Al fin y al cabo, de esto es de lo que se trata. Nosotros nos encargamos de todo para que el cliente pueda concentrarse al 100 % en su negocio".

DOS MUNDOS Cada país en el que opera PACCAR Financial tiene empleados que están familiarizados con las condiciones locales específicas en ese país. "Esto significa que cada cliente recibe la atención personal que merece, lo que nos permite proporcionar lo mejor de los dos mundos: la mentalidad 'puedo hacer' local combinada con los beneficios de una red global". ■

20 AÑOS COMO COMPAÑÍA DE PACCAR

DAF EXTIENDE SUS ALAS EN TODO EL MUNDO

Hace exactamente 20 años, DAF Trucks se convirtió en parte de PACCAR, uno de los mayores fabricantes de camiones del mundo. Fue el inicio de una historia jalonada de éxitos a nivel mundial.

Fundada en 1905 como fabricante de equipos de registro y de ferrocarril, PACCAR se centra en el mercado de camiones pesados desde 1945, cuando adquirió la empresa Kenworth Motor Truck Company, seguida de Peterbilt Motors Company en 1958. Ambas marcas son iconos en Norteamérica, Sudamérica y Australia y son consideradas líderes en calidad. Desde 1996 DAF es la tercera joya de la corona de PACCAR.

"CENTRO DE EXCELENCIA" Durante las últimas dos décadas se han realizado inversiones considerables bajo el paraguas de PACCAR. La creación de un innovador centro de pruebas de motores en Eindhoven fortaleció aún más la posición líder de DAF en el desarrollo de motores limpios, fiables y altamente eficientes, lo que le valió a este centro convertirse en el 'centro de excelencia para el desarrollo de

motores' dentro del grupo PACCAR. Los motores PACCAR MX-13 de 12,9 litros y PACCAR MX-11 de 10,8 litros son aclamados en todo el mundo, y hasta el 45 % de los camiones Kenworth y Peterbilt se construyen actualmente con motores PACCAR MX.

LA INVERSIÓN CONTINUA

También se hicieron importantes inversiones en nuevos centros de distribución de repuestos de PACCAR en Hungría, los Países Bajos y Rusia para garantizar a los clientes un suministro inmediato de piezas posventa. La mayor inversión fue destinada al desarrollo de la nueva generación de vehículos Euro 6, el proyecto más grande en la historia de DAF, con nuevas cadenas cinemáticas, nuevo chasis, nuevos diseños



Se hicieron inversiones importantes en nuevos centros de distribución de repuestos de PACCAR para garantizar al cliente un suministro de piezas de primera clase.





de cabina y la introducción de las tecnologías de producción más modernas . El resultado: conseguir los mejores camiones fabricados hasta ahora en cuanto a ahorro de combustible, fiabilidad y durabilidad. Las inversiones de PACCAR

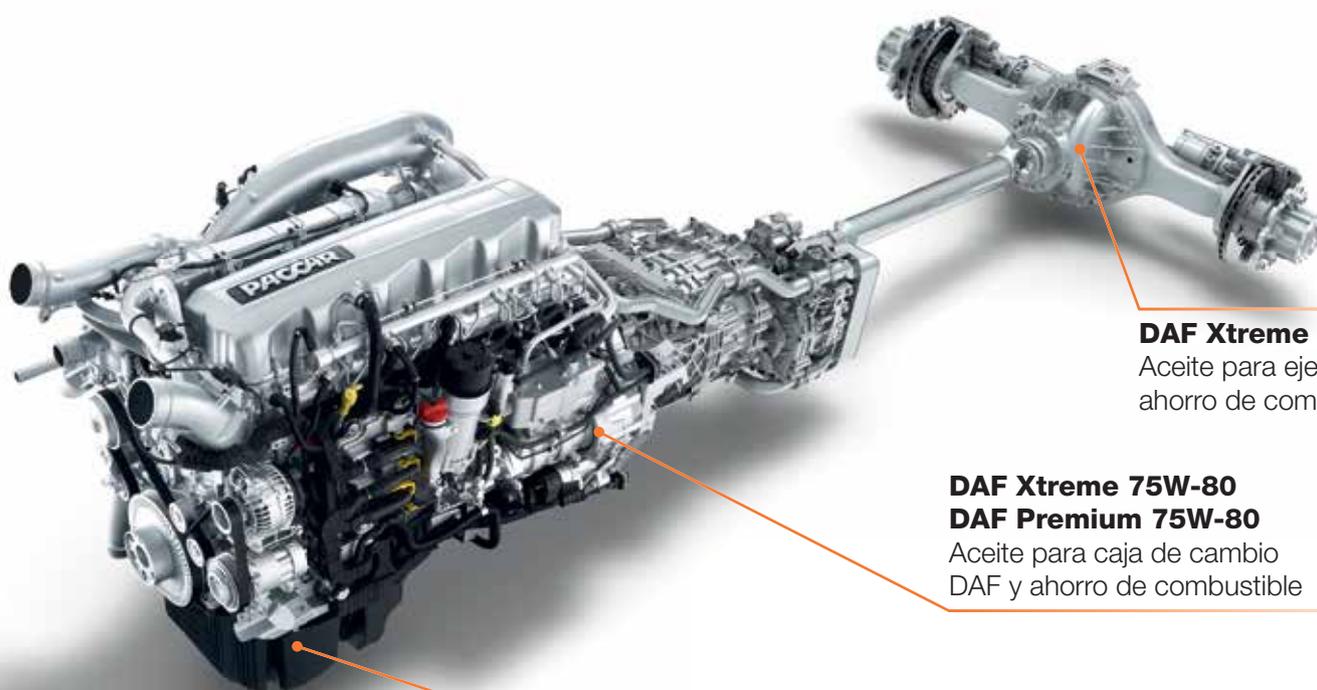
continúan: actualmente en Westerlo, Bélgica, se está construyendo un taller de pintura de cabinas completamente nuevo, que será el más avanzado y respetuoso con el medio ambiente de su clase cuando se inaugure en 2017. ▶

Visión de futuro: DAF Westerlo en 2017, con el nuevo taller de pintura de cabinas a la cabeza.



LUBRICANTES DAF: AHORRE TIEMPO Y DINERO

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



DAF Xtreme 75W-90

Aceite para ejes DAF y ahorro de combustible

DAF Xtreme 75W-80 **DAF Premium 75W-80**

Aceite para caja de cambio DAF y ahorro de combustible

DAF Xtreme LD-FE 5W-30 **DAF Xtreme LD-FE 10W-30**

Aceites de motor DAF y ahorro de combustible



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.ES

DAF
A **PACCAR** COMPANY

La creación de un centro de pruebas de motores completamente nuevo en Eindhoven fortaleció aún más la posición líder de DAF en el desarrollo de motores limpios, fiables y altamente eficientes, lo que le valió a este centro convertirse en el 'centro de excelencia para el desarrollo de motores' dentro del grupo PACCAR.



EL FABRICANTE DE CAMIONES DE MÁS ÉXITO

El nuevo taller de pintura de cabinas servirá de apoyo a los planes de futuro de DAF para aumentar aún más su presencia en todo el mundo. Cada vez son más los operadores que reconocen la calidad y la eficiencia de los camiones DAF. En Europa, DAF se ha convertido en el fabricante de camiones de mayor crecimiento y de más éxito. La cuota de mercado en el segmento de camiones pesados ha aumentado de un 9 % en 1996 al 16 % en el primer semestre de

este año, con el liderazgo de mercado en el segmento de cabezas tractoras pesadas.

CRECIMIENTO MUNDIAL El éxito de DAF está propagándose también fuera de Europa. En Sudamérica, Rusia, África y Asia, la calidad y la eficiencia de los camiones DAF es altamente apreciada. DAF es el líder del mercado en Israel y la primera marca europea en Taiwán. DAF abrió filiales de ventas en Rusia y Turquía para crecer en esos mercados.

En Brasil se construyó una nueva planta de fabricación de DAF.

BIEN POSICIONADO En 1996, DAF produjo unos 25 000 camiones, un número que se ha duplicado a más de 50 000 el año pasado. Con una amplia gama de camiones y servicios y una extensa red de concesionarios profesionales e independientes, DAF se encuentra en una buena posición para seguir ampliando su negocio en todo el mundo. ■

EN 1996, DAF PRODUJO UNOS 25 000 CAMIONES, UN NÚMERO QUE SE HA DUPLICADO A MÁS DE 50 000 EL AÑO PASADO.



EQUIPO EN MOVIMIENTO

Con 3.500 camas, el hospital Charité de Berlín es el mayor hospital universitario en Europa. A plena ocupación, se sirven más de 10 000 comidas a diario. Esto supone una importante operación logística en la que tres nuevos camiones DAF LF desempeñan un papel crucial.

“S olíamos trabajar con una empresa externa para entregar las comidas”, explica Martin Meyer, jefe del departamento de logística del hospital. “Pero hace dos años decidimos encargarnos nosotros mismos, lo que, por supuesto, significaba que necesitaríamos vehículos modernos. DAF nos ofreció el mejor paquete global con los camiones LF y los servicios adicionales”.

COCINAR Y ENFRIAR Estos camiones de 18 toneladas están equipados con una cabina de día y un eficiente motor PACCAR PX-7 con 231 kW/314 CV. Tienen una superestructura aislada y una unidad de refrigeración y permiten entregar comidas preparadas tres veces al día en dos sitios diferentes, cubriendo unos 80 kilómetros cada día. “La cocina central funciona bajo el ‘principio de cocinar y enfriar’”,

explica Meyer. “La comida caliente se enfría a cuatro grados centígrados durante los 90 minutos posteriores a su preparación. Esto amplía la caducidad del alimento. Las comidas se recalientan posteriormente en el hospital”.

NECESIDAD PRIMARIA “Nuestros camiones LF salen a la carretera a las cuatro de la mañana”, continúa Meyer. “Los 365 días del año. El tiempo de inactividad no programado simplemente no es una opción. La comida es una necesidad primaria: los pacientes tienen que poder confiar en que cada día se les servirá su comida a tiempo. Por tanto, su fiabilidad es primordial. Esa es la razón por la que también optamos por los contratos de reparación y mantenimiento DAF MultiSupport. De esta forma, nuestros camiones siempre serán atendidos y podrán ser utilizados a pleno rendimiento.” ■

KLAAS ENGEL: "ORGULLOSO DE MI DAF"

El conductor autónomo Klaas Engel lleva conduciendo su DAF de espectacular diseño desde comienzos de este año. "La comodidad y el consumo de combustible deben ser más que excelentes, huelga decirlo, por lo que yo estaba más interesado en su aspecto". DAF In Action, salió al encuentro de este conductor orgulloso de su camión en su ciudad natal de Elburg, en la provincia neerlandesa de Gelderland.

Por Iep van der Meer



◀ "Yo quería mantenerlo sutil, ya que el camión ya es bonito de por sí".

A finales del año pasado, Klaas Engel optó por una nueva cabina Super Space Cab DAF XF440 para sus excursiones diarias a lo largo de los Países Bajos. Para él, esto significaba volver a la marca con la que se podría decir que empezó. "Mi padre solía conducir un DAF 2600, y yo viajaba a menudo con él. Desde entonces, he conducido camiones de otras marcas, pero finalmente me sedujo el encanto de la nueva generación de XF. Enseguida me gustó su aspecto, pero técnicamente también es bueno. Cuando compré el vehículo, mi padre fue el primero a quien

se lo dije. La pasión por DAF corre por nuestras venas".

DISEÑO El aspecto es importante para Klaas. "Por muy cómodo o eficiente que sea un camión, también tiene que tener un diseño acorde", dice. En el caso de Klaas, parece que los diseñadores de DAF dieron en el clavo, porque está encantado con su vehículo. Su DAF goza de un diseño particularmente eficaz: "Yo quería mantenerlo sutil, ya que el camión ya es bonito de por sí. Se han realizado los trabajos necesarios, pero este diseño realmente acentúa las líneas originales.

El diseño es suave y limpio, pero el uso del color hace que destaque. Recibo muchas reacciones positivas cuando estoy conduciendo." Klaas eligió los proyectores de largo alcance DAF Skylight integrados e integró luces adicionales en el parasol. Se montó un deflector adicional debajo del parachoques delantero. El chasis fue equipado con cajas de herramientas grandes y una parte superior cerrada. Además, se añadió un sólido parachoques trasero. "Eso es todo", dice el orgulloso Klaas. ■



RON BORSBOOM, DIRECTOR DE DESARROLLO DE PRODUCTOS,
SOBRE EL TEMA DE LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO₂:

'UN ENFOQUE INTEGRADO Y ORIENTACIÓN DE BRUSELAS''



Ron Borsboom, miembro del consejo de administración de DAF Trucks N.V. y responsable de desarrollo de productos: "En la última década, la media de consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de un camión de larga distancia se han reducido en un 14%. "Al mismo tiempo, las estrictas normas de emisiones Euro 6 se han cumplido y las emisiones de óxidos de nitrógeno y de partículas están ahora cerca del 95 % por debajo del nivel de hace 20 años".

Tras los impresionantes resultados obtenidos por la industria de fabricación de camiones en términos de reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas, así como en términos de consumo de combustible, el enfoque está ahora, más que nunca, en una mayor reducción de las emisiones de CO₂. Y ya que está directamente relacionado con el consumo de combustible (uno de los principales criterios de compra en el sector de los transportes), es natural que la industria de fabricación de camiones siga trabajando para reducir aún más las emisiones de CO₂. "A fin de tomar medidas adicionales en el futuro, es importante que Bruselas termine de desarrollar las normativas sobre las nuevas dimensiones y pesos de camiones en Europa".

Antes de que el ingeniero jefe de DAF desvele las tecnologías que su departamento está desarrollando y probando para reducir aún más las emisiones de CO₂ en el futuro, reflexiona sobre los enormes logros alcanzados hasta ahora por la industria de fabricación de camiones. "En la última década, el consumo medio de combustible y por tanto las emisiones de CO₂ de un camión de larga distancia se han reducido en un 14 %", comenta Ron Borsboom. "Al mismo tiempo, las estrictas normas de emisiones Euro 6 se han cumplido y las emisiones de óxidos de nitrógeno y de partículas están ahora cerca del 95 % por debajo del nivel de, digamos, hace 20 años. ¡Eso es impresionante!".

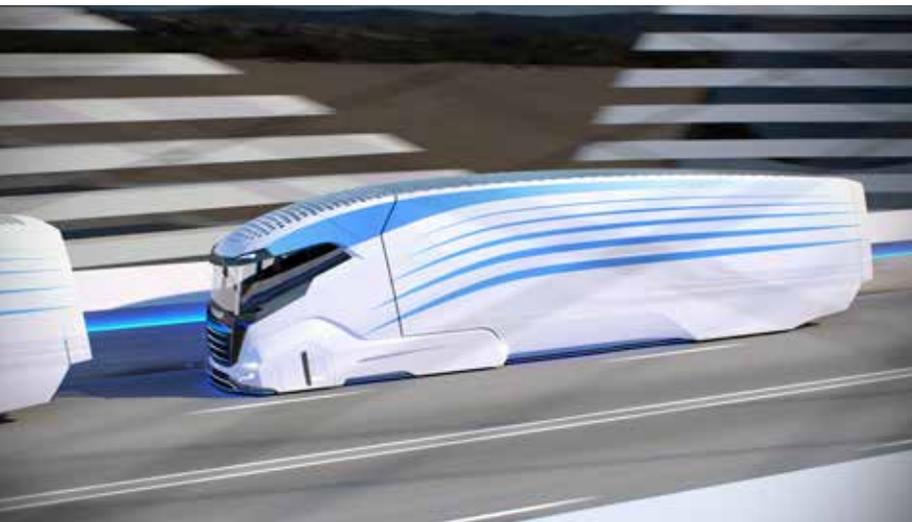
EL CAMIÓN COMO UNA MÁQUINA DE ALTA TECNOLOGÍA

Debido en parte a las duras exigencias sobre emisiones, el camión moderno se ha convertido en una máquina de alta tecnología. "Con el fin de darse cuenta de los enormes avances en el campo de las emisiones, los primeros estándares de tecnología de motores siguen formando parte de cada camión moderno, junto con tecnologías avanzadas para el postratamiento de los gases de escape. Al mismo tiempo se optimizó la aerodinámica, se redujeron el peso y la fricción en muchos lugares y se introdujeron sistemas inteligentes para ayudar al conductor a

lograr los niveles más bajos posibles de consumo de combustible y de emisiones de CO₂. Algunos ejemplos son el exclusivo sistema de asistencia de rendimiento del conductor instalado en el salpicadero de cada camión DAF, y las tecnologías de transmisión y control de cruce por GPS que pueden ofrecer información de varios kilómetros por adelantado. Y por último pero no menos importante, también estamos estableciendo nuevos estándares de fiabilidad y durabilidad".

RESPONSABILIDAD PARA CON LAS GENERACIONES FUTURAS

Ron Borsboom está orgulloso de que la eficiencia de combustible de sus camiones DAF esté tan elogiada. Los comentarios de los clientes son excelentes y hay nuevas reseñas en prensa con pruebas independientes realizadas en Europa. "Seguimos definiendo nuevas posibilidades en ahorro de combustible y reducción de las emisiones de CO₂ para mantener nuestra ventaja de costes y liderazgo medioambiental", continúa el Director de desarrollo de productos de DAF. "Es por eso que seguimos invirtiendo en la reducción de las pérdidas internas en los motores. Obtener más potencia con menos cilindradas, "downsizing", y lograr nuevas curvas de par para conducir con menos revoluciones "down speeding", son posibilidades interesantes. ▶



"SEGUIMOS DEFINIENDO NUEVAS POSIBILIDADES EN AHORRO DE COMBUSTIBLE Y REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ PARA MANTENER NUESTRA VENTAJA DE COSTES Y LIDERAZGO MEDIOAMBIENTAL".

El Parlamento Europeo ha votado en favor de un nuevo reglamento relativo a las dimensiones y los pesos de los vehículos. Esto conducirá a más combinaciones de camiones, una mejor aerodinámica y mejores campos de visión.

También estamos trabajando en la optimización de la combustión y fricción interna. Estamos desarrollando nuevas tecnologías prometedoras, como la recuperación de calor residual de los gases de escape. También estamos explorando nuevas oportunidades para que la energía de frenado (frenado regenerativo) sea reutilizable y estudiando la electrificación de los componentes. Y vemos grandes oportunidades para la conducción "predictiva", "conectada" y "colaborativa" para aumentar aún más la eficiencia del camión".

TRUCK PLATOONING COMO UNA SERIA OPCIÓN DAF demuestra su liderazgo tecnológico en este área durante el reto europeo Truck Platooning organizado por el ministerio de infraestructura y medio ambiente neerlandés a principios de año. El objetivo del reto era obtener el consentimiento de los gobiernos para probar a gran escala y por toda Europa diversas combinaciones de camiones conectados de forma inalámbrica. Mediante WiFi, radares y cámaras, los camiones que forman el 'pelotón',



Con este camión de innovación, DAF está explorando la tecnología híbrida y la electrificación de los componentes de la cadena cinemática y la dirección. Sumado a una mejora en la aerodinámica, esto podría traducirse en una reducción del 20 % del consumo de combustible y, por extensión, de las emisiones de CO₂.



TELLISYS: UN 20 % MÁS DE CAPACIDAD

El TelliSys es un prototipo de combinación de semirremolque con una posición ultrabaja de la quinta rueda para lograr un 20 % más de volumen de carga. El resultado es un ahorro importante en los niveles de consumo de combustible y emisiones de CO₂ por tonelada/kilómetro en el transporte de contenedores intermodal. El objetivo del TelliSys es permitir el transporte de contenedores con una altura interna de 3 metros. En estos contenedores, se pueden apilar tres compartimentos para lograr capacidades de carga de hasta 100 m³. La altura ultrabaja de la quinta rueda, apenas 85 cm, se obtiene de bajar el chasis por debajo del motor y de usar una suspensión trasera muy compacta junto con llantas de 22,5" en el eje motriz.

aceleran, frenan automáticamente y, en el futuro, también se conducirán. "Mediante un sofisticado sistema de conexión WiFi-P, los dos camiones EcoTwin DAF participantes en el reto pudieron conducir a una distancia de sólo 0,8 segundos el uno del otro", dijo Ron Borsboom. "Eso significa una ventaja aerodinámica. Llegado el momento, se obtendrán unos ahorros de combustible de hasta un 10%, unos niveles comparables a los de la reducción de las emisiones de CO₂. Además, también se consideran como ventajas importantes la seguridad vial y la mejora de la circulación. Obviamente, aún son necesarios más desarrollos antes de que los "pelotones de camiones" se puedan introducir en el mercado como una tecnología nueva. Seguramente no será antes de 2020; aún queda mucho por hacer en lo relativo a la legislación, responsabilidad y aceptación, e igualmente se debe garantizar una fiabilidad al 100 % en todo tipo de condiciones. Ahora es el turno de los políticos, que tienen que allanar el camino para que podamos probar la tecnología en las carreteras públicas a fin de lograr más experiencia".

FILOSOFÍA INTEGRADA Ron Borsboom tiene claro que el sector del camión está en buen camino para lograr su ambicioso objetivo para 2020 de reducir hasta el

20 % las emisiones de CO₂ por tonelada/kilómetro, respecto a 2005. Según explica: "Se pueden dar más pasos para el futuro siempre que todos los interesados colaboren usando un enfoque integrado. Si realmente queremos lograr más que mejorar los porcentajes finales, el sector de la carrocería y los remolques también deben involucrarse. Y debemos barajar usar procesos logísticos y combustibles alternativos, y una infraestructura más eficiente. Tenemos que unir fuerzas si pretendemos reducir al máximo las emisiones de CO₂ en Europa".

LEGISLACIÓN EUROPEA "Se tomarán medidas adicionales, con la nueva legislación sobre masas y dimensiones aprobada por el Parlamento Europeo. La mejora de la aerodinámica se traducirá en una reducción de las emisiones de CO₂", continúa Borsboom. "Hay también una oportunidad para mejorar el campo de visión del conductor. Se puede crear espacio de empaquetado adicional para tecnologías de mejora de eficiencia del combustible, tal como ha quedado demostrado con el camión de innovación. Con la legislación ya vigente, el sector tendrá oportunidad de invertir en soluciones que reducirán aún más las emisiones de CO₂ y mejorarán la seguridad. Esperamos impacientes las leyes finales". ■



POSIBILIDADES PARA LOS CAMIONES LARGOS EN ALEMANIA

OBSTÁCULOS PARA ECOCOMBI

Los camiones largos no lo tienen fácil en Europa. Sólo algunos países permiten combinaciones de 25 metros de largo circular por sus carreteras. A pesar de la realidad de que son vehículos muy seguros, que no afectan al transporte por ferrocarril y que además reducen las emisiones.

No, dicen los opositores en Alemania; las combinaciones de camiones largos representan un peligro en las carreteras y son perjudiciales para el medio ambiente. Según el punto de vista político, se les conoce como Eurocombi, Gigaliner, EcoCombi o combinaciones monstruosas de camiones, y los argumentos que se esgrimen son que son muy grandes, ruidosos y peligrosos para los adelantamientos. Dañan la calzada y pueden causar problemas en carreteras estrechas. Y aún peor, son responsables de que el transporte

de mercancías ya no se realice por tren sino por camión, un medio más contaminante.

SEGURO, LIMPIO Sin embargo, la realidad es muy diferente. Los camiones XXL son seguros y se maniobran sin entorpecer el tráfico. Estos datos también se han respaldado en el primer informe provisional de una prueba alemana con EcoCombis en 2014. La German Federal Highway Research Institute (Bundesanstalt für Straßenwesen o BAST) declara explícitamente



en su informe que la prueba práctica se llevó a cabo sin problemas y sin que se plantearan problemas graves. Las temidas consecuencias negativas para el transporte por ferrocarril tampoco llegaron a materializarse. Y esto último no debería sorprender a nadie, ya que los EcoCombis en realidad se utilizan principalmente para el transporte de mercancías como materiales de aislamiento, piezas de coche o muebles, carga que no suele transportarse por ferrocarril.

MÁS EJES, MÁS FRENS El estudio científico del BAST demuestra también que el EcoCombi alemán no representa ninguna carga adicional en la infraestructura. La MMA de EcoCombis (un máximo de 44 toneladas en Alemania, en consonancia con los camiones convencionales) se distribuye sobre más ejes, lo que en realidad aligera la carga sobre la superficie de la carretera. Además, más ejes significa más frenos y, por tanto, mayor seguridad. Lo que sí supone un problema es el estacionamiento. Las plazas de aparcamiento en las paradas de camiones y a lo largo de las autopistas suelen ser demasiado pequeñas para los EcoCombis. Ya que el número de combinaciones largas de camiones continúa aumentando, se tendrá que encontrar una solución rápidamente, además de los carriles de emergencia de los túneles, que rara vez son adecuados para los EcoCombis.

70% El gobierno alemán inició esta prueba de campo con los EcoCombis en enero de 2012. Ahora participan 59 operadores de transporte alemán y un total de 149 vehículos. 14 de los 16 estados alemanes dejaron un total de 11 600 kilómetros de carreteras disponibles para la prueba. Aproximadamente el 70 % corresponden a autopista, lo que equivale a alrededor de la mitad de la red de autopistas de Alemania accesible para los EcoCombis. En el futuro se añadirán más rutas.

ABRIENDO CAMINO En 1996, la Directiva 96/53/CE de la UE abrió el camino para el EcoCombi. Tras esta directiva los camiones más largos pueden conducir por rutas y carreteras preseleccionadas con un permiso especial. El propósito era promover un transporte por carretera más eficiente. El mundo del transporte no tardó en responder, y junto con el sector de los camiones, presentó varios conceptos para aumentar los volúmenes de carga (algunos hasta un 57 %) o para transportar más Europalets (56 en lugar de 34).

MÁXIMO 44 TONELADAS La prueba alemana se realizó con varias configuraciones de camiones, desde combinaciones de tractor-remolque con una longitud de remolque hasta

17,80 metros, hasta tractores con semirremolques y remolques de eje central, y tractores con dos (semi) remolques, conectados por una plataforma rodante. Todos con una longitud máxima de 25,25 metros. La MMA admisible en Alemania es de 44 toneladas, igual que un camión convencional de 16,50 o 18,75 metros de largo. En Finlandia y en Suecia, los camiones largos llevan en la carretera desde la década de los setenta. Dinamarca y los Países Bajos también hace tiempo que completaron la fase de prueba. Ya es habitual ver en estos países EuroCombis de más de 25 metros de largo y con una MMA de hasta 60 toneladas. En la actualidad, sólo en los Países Bajos hay unos 1500 en las carreteras. Suecia incluso ha anunciado un aumento en la MMA con hasta 74 toneladas.

ES NECESARIO El sector del transporte alemán es claro al respecto: el EcoCombi es necesario. Se recomienda que estos camiones articulados largos estén permitidos legalmente. En definitiva, los números cuadran: dos EcoCombis pueden transportar el mismo volumen que tres combinaciones estándares. Además, los resultados de la prueba de campo son casi todos positivos. Y no olvidemos las emisiones: el EcoCombi emite hasta un 25% menos de CO₂ por tonelada transportada. No sólo es bueno para el medio ambiente, sino también para el equilibrio de costes: porque menos CO₂ es igual a menos combustible.

TRANSFRONTERIZO Existe una probabilidad razonable de que el EcoCombi será legal en Alemania en un futuro cercano. El ministro alemán de transporte Alexander Dobrindt es un firme defensor. El político bávaro manifestó recientemente su apoyo para la concesión del estatuto legal del EcoCombi y también para hacer posible los viajes transfronterizos. Todavía está esperando el informe final, que se publicará en el otoño. Pero la directiva de la UE para el tránsito transfronterizo de los EcoCombis tardará un poco más. Y es por eso que el ministro alemán está estudiando la posibilidad de celebrar acuerdos bilaterales con los países vecinos.

OBJETIVO AMBICIOSO El sector del transporte propone que el EcoCombi pueda utilizarse en toda la UE y para el transporte transfronterizo. Y es que el EcoCombi resulta verdaderamente ventajoso para los trayectos largos. Unas ventajas que también se trasladan al medio ambiente: la UE ha marcado el ambicioso objetivo de reducir los gases de efecto invernadero en un 30 % para 2030. La utilización generalizada de EcoCombis puede ser un gran medio para contribuir a este objetivo. ■



ANKER KRAN-UND ARBEITSBÜHNENVERMIETUNG GMBH:

SIEMPRE Y EN TODAS PARTES

En las carreteras de los alrededores de Lüneburg, en el norte de Alemania, pueden verse dos llamativas grúas rojo brillante marca DAF CF. Gracias a su construcción ligera, los vehículos de cuatro ejes recibieron un permiso especial para por ir a cualquier parte, en cualquier momento y sin restricción ninguna.



Director Jens Anker: "Nuestros clientes suelen necesitar una grúa a la mayor brevedad, por eso necesitamos vehículos listos para ponerse en marcha de inmediato".

Si un camión o un autobús terminan en el arcén de las carreteras del norte de Alemania, los "heavies" hacen su aparición de inmediato. Hace dos años, Anker Kran- und Arbeitsbühnenvermietung compró dos grúas DAF CF casi idénticas para ayudar a los vehículos averiados a ponerse en marcha de nuevo. Pero, por supuesto, su utilidad va más allá.

8X4 Los vehículos 8x4 con cabina con litera tienen una configuración de grúa con un alcance de 35,20 metros y una capacidad de elevación de 40 toneladas. Para este tipo de grúa, el peso en vacío del vehículo no puede superar las 11 toneladas. Es la única forma de mantener el peso de la grúa por debajo de las 33 toneladas, para poder contar con un permiso especial para que el vehículo pueda utilizarse en cualquier momento, en cualquier parte de Alemania.

DE UN MOMENTO A OTRO En palabras del director Jens Anker: "Cuando los clientes piden una grúa, la necesitan con urgencia, por eso necesitamos vehículos que puedan salir de inmediato, sin el papeleo para tramitar permisos ni tener que preocuparse de horas límite. Por eso escogimos un chasis DAF. Muchos de los chasis 8x4 de otras marcas son demasiado pesados para poder construir una grúa de menos de 33 toneladas".

ECONÓMICO El CF rojo brillante de cuatro ejes de Anker está equipado con un motor PACCAR MX-11 con 320 kW/435 CV y una caja de cambios automática. Dos ejes delanteros de nueve toneladas y un eje tándem de 26 toneladas en la parte trasera proporcionan la estabilidad necesaria. Para reducir la MMA, se seleccionaron llantas de aluminio y un depósito diésel relativamente pequeño de 340 litros. El vehículo también cuenta con un motor con una cilindrada de

4 litros. Alimenta la bomba hidráulica que se utiliza para la grúa y los apoyos retráctiles.

"UN GRAN ÉXITO" La más reciente de las dos grúas DAF CF ya acumula 20 000 kilómetros y 1400 horas de funcionamiento. El consumo medio de combustible se sitúa en torno a los 46,5 litros por cada 100 kilómetros. "Está muy bien para un vehículo que se utiliza principalmente en el tráfico regional y urbano", dice Jens Anker. En todo este tiempo, no ha habido ni una sola visita no programada al taller. "El vehículo en su conjunto es un gran éxito", añade el gruista Gerald Kuhn. "Puedes confiar en el CF, va como la seda, se conduce sin esfuerzo y con precisión, y consume relativamente poco combustible". ■



Los vehículos CF 8x4 con cabina con litera tienen una configuración de grúa con un alcance de 35,20 metros y una capacidad de elevación de 40 toneladas.



Anker fue fundada en 1841 y comenzó como una fundición en lo que entonces era Königsberg de Prusia Oriental. En 1953, los descendientes abrieron un concesionario Ford en Lüneburg, fundaron una empresa de autobuses y construyeron sus primeros recolectores de cereza sobre un chasis Ford. Jens Anker pertenece a la quinta generación y dirige actualmente la empresa, que lleva arrendando recolectores de cereza desde 1976 y grúas desde 1994. Para soportar el peso de las grúas, Anker también tiene dos tractoras DAF: un XF y un CF, ambos combinados en un remolque con plataforma. Las grúas Anker se usan para rescatar vehículos, pero también para la construcción de viviendas, la construcción de plantas solares y la instalación de maquinaria pesada. Y cuando se tuvo que instalar el reloj nuevo en la iglesia de San Nicolás en Lüneberg, fue una grúa Anker la que se encargó en el campanario de la iglesia para colocar el inmenso reloj de 2,64 toneladas justo en el lugar correcto.

La incertidumbre sobre el estado de las carreteras en invierno y el endurecimiento de la reglamentación para los neumáticos de invierno hacen que elegir el neumático correcto sea una decisión con consecuencias. Con unos neumáticos equivocados, el camión está en riesgo de acabar varado en mitad de una nevada repentina o parado por la policía y con una multa. Las consecuencias son aún más graves si las mercancías no se entregan. Para evitar todo esto, deben instalarse los neumáticos apropiados. Preferiblemente, los neumáticos deberían cumplir las últimas cualificaciones de rendimiento de 3-Peak-Mountain-Snowflake (3PMSF), que confirman que son neumáticos de invierno de alto rendimiento y especiales para camiones.

GOODYEAR
MAX GRIP DGOODYEAR
MAX GRIP S

GOODYEAR NEUMÁTICOS DE INVIERNO ULTRA GRIP MAX PARA CAMIONES: PARA NO DEJAR DE RODAR

Los Goodyear ULTRA GRIP MAX son una de las últimas gamas de neumáticos de invierno especiales para camiones, y DAF es el primer fabricante que los ofrece como opción instalada de fábrica. Estos neumáticos están en el mercado desde el año pasado y se diseñaron para cumplir los requisitos de máximo rendimiento para invierno y excepcional agarre durante la temporada, incluso cuando los neumáticos se van gastando.

Peter Platje, Director de ventas de OE de neumáticos de camión para Goodyear Dunlop Europa, Oriente Medio y África comenta: "Estamos encantados de que DAF haya decidido ofrecer nuestros neumáticos Goodyear ULTRA GRIP MAX como equipamiento original. "La movilidad es un factor clave para los vehículos comerciales, especialmente durante el invierno. Con la gama de neumáticos ULTRA MAX GRIP, los clientes pueden adquirir camiones DAF equipados con nuestros mejores neumáticos para el invierno, una ventaja sobre todo en la región nórdica, Rusia, Alemania, Austria y Suiza, aunque igualmente para el resto. Cada vez son más los países europeos que exigen el uso de neumáticos de invierno para los vehículos

comerciales, por eso, instalar estos neumáticos garantiza un rendimiento superior en las carreteras en los meses invernales y además el cumplimiento de los requisitos legales".

La gama Goodyear ULTRA GRIP MAX consta de los neumáticos ULTRA GRIP MAX S para la dirección, ULTRA GRIP MAX D para la tracción y ULTRA GRIP MAX T para el remolque. Los neumáticos ULTRA GRIP MAX tienen los símbolos 3PMSF y M+S para ofrecer alta movilidad en invierno. También logran hasta un 40 % más de agarre cuando están gastados a la mitad y hasta un 15 % más de kilometraje* que los anteriores neumáticos para invierno Goodyear. Aún gastados un 50 %, los neumáticos de tracción siguen cumpliendo los requisitos para llevar el símbolo 3PMSF. Con esta exclusiva ventaja, la nueva línea de neumáticos de invierno Goodyear cumple con su cometido de mantener a los camiones en las carreteras y da tranquilidad a los conductores y a los operadores de la flota. El secreto de este excelente rendimiento está en las tecnologías IntelliMax Block e IntelliMax Edge. Ayudan a lograr un mejor agarre durante toda la vida útil del neumático.

El neumático ULTRA GRIP MAX S para dirección tiene una



tracción en nieve un 5 % superior con el mismo rendimiento en términos de kilometraje que su antecesor, el Goodyear ULTRA GRIP WTS. Logra además un 30 % más de agarre que su antecesor cuando está gastado a la mitad*. La tracción en nieve del neumático ULTRA GRIP MAX D de tracción es un 40 % superior gastado al 50 %* comparado con el anterior ULTRA GRIP WTD. El neumático ULTRA GRIP MAX T de remolque se ha desarrollado para las duras condiciones invernales y también tiene la marca 3PMSF y los símbolos M+S.

Hasta finales de 2012 la única definición para los neumáticos de invierno para camiones era M+S (Mud and Snow, Barro y Nieve). Fue la UE la que introdujo un nuevo símbolo para los neumáticos de invierno: 3-Peak-Mountain-Snow-Flake (3PMSF). Sólo los neumáticos que cumplen los estrictos requisitos de rendimiento bajo la nieve pueden llevar este símbolo.

¿Cuál es la diferencia entre un neumático M+S y otro 3PMSF? M+S es un neumático con mejor tracción en nieve que uno convencional. No hay ninguna prueba estandarizada para esto. Al contrario, los neumáticos 3PMSF deben pasar una rigurosa prueba ISO. Se compara la tracción de un neumático de referencia con la de un neumático de prueba en una carretera cubierta con nieve y se les define como "neumáticos de invierno para su uso en condiciones de nieve intensa". Claramente, los neumáticos 3PMSF son mucho mejores ante nevadas extremas. A partir de octubre de 2016, los camiones DAF se equiparán

con neumáticos Goodyear ULTRA GRIP MAX. Fecha en la que comienza el invierno en Europa. En varios países, el uso obligatorio de neumáticos de invierno comienza en noviembre, aunque particularmente en Europa central, y en partes de Noruega es incluso antes.

Goodyear ha identificado al menos 28 países europeos con requisitos normativos para los neumáticos de inviernos. La designación M+S sigue aceptándose de forma generalizada para identificar los neumáticos de invierno, pero suelen existir otros requisitos, como la profundidad mínima del dibujo de la banda de rodadura. Sin embargo, algunos países usan ahora la marca 3PMSF para los neumáticos. Los operadores de la flota deben confirmar las normativas vigentes en los países en los que operen sus vehículos, pero nevar nieva incluso en los países en que no se ha legislado nada al respecto.

Los nuevos neumáticos Goodyear ULTRA GRIP MAX están indicados tanto para la nieve como para el hielo. Los neumáticos de invierno para camiones están diseñados para ofrecer un rendimiento óptimo en cualquier condición invernal y altos niveles de agarre tanto secos como mojados. Los operadores de flota suelen tener una prioridad durante el invierno: que los camiones sigan rodando. Y eso es lo que hacen los últimos neumáticos de invierno Goodyear ULTRA GRIP MAX: ofrecen una excelente movilidad en invierno y ayudan a que los camiones sigan rodando. ■

* Entre otros factores, los resultados reales pueden variar según el estado de las carreteras y las condiciones climatológicas, el tamaño y la presión del neumático, y el mantenimiento del vehículo.

DAF desempeñó un papel pequeño pero importante en la historia del fabricante de autobuses neerlandés, VDL Bus & Coach. Y es que en 1993, la antigua DAF Bus pasó a formar parte del floreciente grupo VDL Groep. En los años que siguieron, VDL adquirió otras marcas de autobús en los Países Bajos y Bélgica. Ahora todos pertenecen a la flota de VDL Bus & Coach y sus productos se venden bajo la marca VDL. Los principales productos son autobuses urbanos e interurbanos, chasis para autobuses y minibuses. Actualmente, VDL Bus & Coach es uno de los constructores de autobuses más grandes de Europa.

VDL BUS & COACH: ÉXITO NEERLANDÉS EN EL MERCADO ALEMÁN

El fabricante es un cliente importante de DAF Components, el fabricante independiente de motores de autobuses de más rápido crecimiento de Europa. "Todos nuestros autobuses Futura llevan motores PACCAR Euro 6 y los construye DAF", explica Rémi Henkemans, Director gerente de VDL Bus & Coach. "Son responsables en gran medida del éxito de nuestros autobuses". Henkemans está dispuesto a elaborar: "Nos centramos 100 % en el desarrollo y la producción de autobuses y autocares. Podemos configurar el paquete perfecto de componentes sin tener que renunciar a nada. Los componentes que compramos deben contribuir a la rentabilidad de nuestros productos. Los motores PACCAR MX son fuertes, fiables y económicos. Y eso no es todo: la extensa red de

concesionarios DAF también inclina la balanza en favor de la elección de un motor PACCAR. Porque nuestros clientes siempre pueden recurrir a la red de servicio internacional International Truck Service de DAF. Un autobús bien podría recorrer 100 000 km al año y el cuentakilómetros de otro de larga distancia fácilmente alcanzará los 300 000. La fiabilidad y la eficiencia del combustible, por lo tanto, son indispensables".

RESPUESTA RÁPIDA Todo esto suena genial, pero todo el éxito de VDL Bus & Coach no puede deberse únicamente a los motores. "No, por supuesto que hay muchos otros factores", confirma Henkemans. "En primer lugar está la construcción ligera de nuestros productos. Así se consigue reducir el consumo de combustible y, además, deja más espacio para los pasajeros y el equipaje.



Luego está la calidad de nuestros productos: son fiables y tienen un diseño fantástico. Todo tiene importancia. Pero aquí no acaba la cosa: VDL Bus & Coach es famosa por su respuesta rápida. La competencia con las grandes marcas es dura. Esto nos exige ser flexibles, ofrecer soluciones más personalizadas, en definitiva, estar más cercanos al cliente. La cultura de nuestra empresa suele ser similar a la de nuestros clientes, que a menudo son negocios familiares en los que la comunicación es bastante directa, al igual que en nuestro caso. Nuestros clientes se sienten como en casa al tratar con nosotros, y esa es una ventaja que podemos aprovechar".

CLIENTES Los mercados principales de VDL Bus & Coach están en Europa occidental, con los Países Bajos y Bélgica como mercados de origen. El grupo también continúa creciendo en otros países, como Alemania. "Somos la marca más importada allí dentro del segmento de autocares", apunta Henkemans. "Hace ya bastante que estamos presentes en Alemania con la antigua marca BOVA, que ahora es parte de VDL Bus & Coach. En Alemania tenemos una cuota de mercado del 6 % en el segmento de autocares". Según Henkemans, el sector de los autocares afronta numerosos retos: "Los márgenes son bajos y la competición

con trenes y aviones continúa creciendo. Por tanto, para un negocio de estas características, es esencial garantizar un bajo coste total de propiedad. Y ese es uno de nuestros puntos fuertes".

ATENCIÓN Y CUIDADOS Si bien es cierto que la competencia de trenes y aviones está en aumento, esto se compensa con otro aspecto. Y es (curiosamente): el envejecimiento de la población. Henkemans: "Las personas mayores no quieren hacer cola en los aeropuertos ni en los andenes, tampoco les gusta apretujarse en los asientos estrechos de los aviones. Estas personas quieren comodidad, seguridad y que se les preste atención y cuidados. Y es aquí donde el autocar se diferencia. El hecho de que los pasajeros valoren nuestros productos por su diseño y confort es otra ventaja competitiva clave".

COMBINACIÓN ÚNICA VDL Bus & Coach fabrica al año unos 800 autobuses, con versiones de dos plantas incluidas. La mayoría sale de la fábrica Valkenswaard, un complejo muy moderno en Valkenswaard, a menos de 20 km de Eindhoven, donde los motores PACCAR llegan de las fábricas DAF. "La comunicación es más directa y la colaboración mucho más fácil", afirma Henkemans. "DAF y VDL son una combinación regional única". ■



BUS & COACH

VDL Groep es una compañía industrial internacional dedicada al desarrollo, producción y venta de materiales semiacabados, autobuses y productos finales, y el montaje de vehículos de pasajeros. Es un grupo de empresas flexibles e independientes, cada una con su propia especialización. La fuerza de VDL Groep reside en la colaboración entre las empresas. Desde su fundación en 1953, este negocio familiar se ha convertido en un grupo con 87 empresas repartidas por más de 19 países y con más de 11 000 empleados.



800 AUTOBUSES DE UNA
Y DOS PLANTAS AL AÑO

DHT Group es una empresa de transporte del norte de Alemania dedicada a mercancías a granel que lleva más de un cuarto de siglo colaborando con DAF. La empresa está sustituyendo sus vehículos actuales por los nuevos camiones XF Euro 6 con motores PACCAR MX-13 de 375 kW/510 CV.

DHT GROUP: COMBINACIÓN NÓRDICA



**"EL DAF XF ES UN PRODUCTO EXCELENTE,
SUMAMENTE ECONÓMICO EN LO RELATIVO
AL COMBUSTIBLE Y MUY FIABLE".**



La entrega del DAF número 150 a DHT: L-R: Klaus-Peter Krüger, del concesionario LVS Lkw-Vertriebs-Service GmbH, Konrad Schoknecht y Steffen Rennecke, ambos miembros de la junta directiva en DHT Speditionsgesellschaft mbH y Michael Neuenfeldt, de DAF Trucks Germany.



Para el transporte de mercancías a granel, lo ideal es ponerse en contacto con DHT Group en Poppendorf, cerca de Rostock, en el norte de Alemania. La empresa de logística de la costa báltica se especializa en el transporte de mercancías a granel como malta, fertilizantes, piensos y grano. El transporte de carga general sobre palets, en cajas o en "bolsas grandes" es la actividad secundaria de la empresa. DHT también proporciona transporte para la industria química, con remolques cisterna de depósitos especiales sobre chasis de volquete.

90% La flota de vehículos de la conocida empresa, establecida en 1990, está compuesta exclusivamente de tractoras y un 90 % de estas unidades tienen la insignia DAF en la parrilla. Hace dos años, la empresa familiar empezó a actualizar su flota de vehículos y adquirió 37 tractoras DAF XF Euro 6 nuevas a la vez. En 2015, DHT sustituyó otros diez de sus camiones para que la flota cumpliera con las últimas directivas de emisiones a la mayor brevedad.

150 Este último abril, a los 26 años de historia de la empresa, DAF entregó su camión número 150 a DHT. Se trata de un

modelo XF Super Space Cab equipado con todas las características de seguridad: control de crucero predictivo, control de crucero adaptable, aviso de colisión por alcance y sistema de aviso de cambio de carril. "La eficiencia y el medio ambiente son nuestras prioridades", dice Steffen Rennecke miembro de la junta directiva. "Por eso, hace dos años, comenzamos a invertir en una flota Euro 6 moderna. El concesionario DAF fue de fantástica ayuda, dejándonos probar el nuevo XF por adelantado".

EXCELENTE "El DAF XF es un producto excelente, sumamente económico en lo relativo al combustible y muy fiable", dice un entusiasta Rennecke. Para garantizar un entorno de trabajo cómodo y seguro para los conductores, DHT optó por el motor más potente (375 kW/510 CV) y la cabina más amplia (Super Space Cab). Tras sus primeros cuatro meses, el camión aniversario ya ha recorrido 43 000 kilómetros, con un consumo medio de 27,8 litros de combustible cada 100 kilómetros. Rennecke está más que satisfecho con esta cifra. "Equipara al nuevo XF510 con su antecesor Euro 5, con 460 CV", dice entusiasta. "Aún mejor, en las rutas más exigentes y con cargas más grandes, algo infrecuente con la mercancía

a granel, el DAF Euro 6 consume de dos a tres litros menos que su antecesor".

AÚN MÁS Por esta razón, el jefe de DHT desea aumentar la inversión en camiones de la clase 500 CV: ya se han pedido otros cinco DAF XF con motores PACCAR MX-13, que se sumarán a la flota de DHT próximamente. A día de hoy, DHT no tiene camiones de más de dos años. Se reemplazan tras un máximo de cinco años. Con los contratos de reparación y mantenimiento de DAF MultiSupport, los tiempos de inactividad imprevistos se minimizan. Para los servicios programados, los camiones de DHT van al concesionario DAF, que además ofrece formación a los conductores para sacar el máximo partido del XF con un uso óptimo y económico. "Impusimos altos estándares a nuestros proveedores y nuestro concesionario DAF los cumple todos", dice Rennecke. "Nos conocen y saben qué queremos". ■

TU RENTABILIDAD NUESTRA META



DAF TRANSPORT
EFFICIENCY

DAF conoce su empresa y sabe lo importante que es la eficiencia para usted. Por este motivo ofrecemos sofisticadas soluciones de transporte, camiones que ofrecen una fiabilidad líder en el mercado y los costes operativos más bajos. También proporcionamos una amplia gama de servicios para garantizar la máxima disponibilidad del vehículo. Todos ellos están disponibles en un mismo lugar: su concesionario DAF. "DAF Transport Efficiency" da nombre a nuestra filosofía, ofrecer siempre el mayor rendimiento por kilómetro.

EL AUMENTO DE LA EFICIENCIA EMPIEZA HOY MISMO

Contacte con su Concesionario DAF o visite www.daf.es

MENOR
CONSUMO DE COMBUSTIBLE



MAYOR
DISPONIBILIDAD DEL VEHÍCULO



REDUCIDOS
COSTES OPERATIVOS



MAYOR
RENDIMIENTO POR KILÓMETRO



MENOR
IMPACTO MEDIOAMBIENTAL



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.ES

DAF

A PACCAR COMPANY