

OTOÑO 2020/PRIMAVERA 2021

# DAF

## IN ACTION



“LA GESTIÓN DEL  
TRANSPORTE  
**ES CRUCIAL**”

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**



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

*Bienvenidos a la próxima generación.*



En tu negocio, todo se trata de eficiencia. Necesitas un neumático robusto que brinde un excelente kilometraje en una variedad de carreteras regionales, y eso es exactamente lo que ofrece la gama KMAX de Goodyear. Y como nunca dejamos de innovar, hemos creado el nuevo **KMAX GEN-2**, una gama de neumáticos con tracción mejorada para todos tipos de vías y condiciones climáticas durante toda su vida útil. Descubre lo innovadora que es la próxima generación de KMAX GEN-2 en [truck.goodyear.eu](http://truck.goodyear.eu)



# EL TRANSPORTE ES FUNDAMENTAL

Si algo hemos aprendido en los últimos meses, es que el transporte es uno de nuestros sectores más importantes. Un sector que provee a los supermercados a diario y abastece a los hospitales con medicamentos y equipos médicos. Sin transporte el mundo se pararía.

Gracias al sector del transporte, se puede seguir ofreciendo una amplia variedad de servicios y decenas, o incluso cientos de miles, de camiones trabajan constantemente para garantizar que se nos suministra todo lo que necesitamos. Un día sí y el otro también. Y estoy muy orgulloso del papel que desempeñamos nosotros como fabricantes de camiones. Producimos los camiones más fiables y eficaces y satisfacemos las necesidades de los demás.

Sabemos lo importante que son para usted el tiempo de actividad y el coste de propiedad. Por ello, le ofrecemos el mejor servicio de piezas de la industria a través de PACCAR Parts; todos los concesionarios DAF ofrecen la mejor y más rápida asistencia en carretera de la mano de DAF ITS, y le damos una gran importancia a tener un plan de financiación y contratos de reparación y mantenimiento adecuados. DAF da respuesta a sus preocupaciones para que pueda centrarse en sus actividades principales. Y puede que ahora más que nunca esto sea lo más importante.

Al mismo tiempo, siempre estamos buscando soluciones sostenibles para el futuro. Estamos a la vanguardia de la industria en lo que a camiones eléctricos se refiere. Nuestro nuevo CF Electric tiene una autonomía eléctrica de 200 kilómetros y un paquete de baterías que pesa 700 kg menos que su predecesor. Y, por supuesto, seguimos investigando y desarrollando nuevas tecnologías como parte de nuestros esfuerzos por garantizar que el transporte por carretera sea aún más limpio y sostenible. Porque el transporte es y seguirá siendo un sector fundamental.



**Harry Wolters**  
 Presidente de DAF Trucks N.V.

- 4** Mucho más que las emisiones del tubo de escape
- 8** Un concesionario DAF siempre a su disposición
- 10** El Eco Combi utiliza HVO
- 14** Gran carga de CF Electric
- 18** El Super Eco Combi
- 22** La gestión del transporte es crucial
- 24** DAF Used Trucks: tenemos lo que busca
- 26** 200 DAF en Marathon
- 30** Noticias



**4**



**18**



**14**



**24**

Prof. Lutz Eckstein:

# “MUCHO MÁS QUE LAS EMISIONES DEL TUBO DE ESCAPE”

Puede que su voz sea suave, pero expresa sus opiniones de forma sincera y nunca teme dejar títere sin cabeza. Con las palabras adecuadas, por supuesto. De acuerdo con el catedrático Lutz Eckstein, queda un largo camino por recorrer antes de que podamos decir que el transporte, y concretamente el transporte por carretera, es realmente sostenible. Porque, en su opinión, la sostenibilidad es mucho más que tan solo reducir las emisiones del tubo de escape. “Tenemos que adoptar un enfoque más integrado”.



Según Eckstein, tenemos que abordar la cuestión climática desde un enfoque más holístico: debemos observar el ciclo de vida completo de los medios de transporte.

**A**ntes de leer la entrevista con Lutz Eckstein, director del Instituto de Ingeniería Automotriz de la Universidad Técnica de Aquisgrán, debemos analizar de forma rápida los impresionantes logros que ya se han alcanzado con respecto a los camiones y las emisiones.

## 95 % MENOS

Un camión moderno con un motor diésel Euro 6 emite hasta un 95 % menos de óxido de nitrógeno que los camiones de hace 25-30 años y la emisión de partículas de hollín se ha reducido al menos un 97 % con respecto a ese mismo periodo. Además, en términos de CO<sub>2</sub>, las emisiones por camión se han reducido un 20 % en los últimos 20 años. Las cifras parecen fantásticas, pero solo se centran en una parte de toda la historia: qué tipo y cantidad de sustancias tóxicas y que afectan al medio ambiente salen del tubo de escape de un camión (también llamadas “depósito a rueda”). Para lograr que el transporte sea realmente sostenible, tenemos que mirar mucho más allá de los gases de escape.

## ELEMENTO COMÚN

Las últimas declaraciones resumen el elemento común del argumento de Eckstein. “Tenemos que desarrollar un enfoque más integrado, uno en el que los políticos, el público, los científicos, los medios de comunicación, la industria y cada uno de nosotros desempeñemos un papel”, afirma. Posteriormente, da dos ejemplos concretos: “No tiene sentido que se críen vacas en Argentina utilizando miles de litros de agua para producir un kilo de carne que luego llega aquí en barcos sin limpieza de gases de escape. Además, las vacas producen una cantidad importante de metano, que es aún más perjudicial para el clima que el CO<sub>2</sub>. Debemos preguntarnos qué podemos hacer cada uno de nosotros con facilidad y de forma individual para frenar el cambio climático. Otro ejemplo es el transporte en camión de gambas neerlandesas al norte de África, donde se pelan antes de enviarlas de nuevo a los Países Bajos. Desde allí, se distribuyen por todo el mundo y probablemente lleguen también a los estantes de los supermercados marroquíes. Como sociedad, creemos que esto es totalmente normal. Como individuos, tenemos opciones entre las que elegir y debemos usar esta libertad de forma responsable”.

## ENFOQUE HOLÍSTICO

Según Eckstein, tenemos que abordar la cuestión climática desde un enfoque más holístico: debemos observar el ciclo de vida completo de los medios de transporte. “Hablemos con claridad: hace muchos años, la Comisión Europea, los políticos y la industria debatieron sobre si centrarse en reducir las emisiones de gases de escape o si cuantificar las emisiones utilizando una evaluación del ciclo de vida (LCA, por sus siglas en inglés)”, afirma. “Por aquel entonces, se decantaron por la primera opción porque era más fácil llevarla a cabo. También tenía sentido porque en ese momento el cambio climático no era el tema principal del debate. El foco estaba más en limitar el consumo de recursos fósiles. Actualmente, todo el mundo habla del cambio climático, pero el principio regulador sigue siendo el mismo y esto puede incluso causar efectos negativos”.

MUCHO MÁS QUE LAS EMISIONES DEL TUBO DE ESCAPE



Prof. Univ. Dr. Ing. Lutz Eckstein es director del prestigioso Instituto de Ingeniería Automotriz de la Universidad Técnica de Aquisgrán.

DISCIPLINAS

Eckstein continúa explicando: “A menudo los científicos no son tan buenos a la hora de resolver problemas interdisciplinarios. La ciencia está muy estructurada en lo que a disciplinas se refiere y esto supone un desafío. Estoy al frente del Instituto de Ingeniería Automotriz, así que nunca me habrá escuchado hablar sobre alimentos o sobre la presencia de CO<sub>2</sub> en estos. Es una disciplina completamente distinta. Si queremos hacer frente al cambio climático desde un enfoque integrado, tenemos que unir distintas disciplinas y basar los argumentos solo en los hechos. Ese es el camino que debemos seguir”.

UNA ÚNICA SOLUCIÓN

Diésel. Batería eléctrica. Híbrido. Hidrógeno. Celdas de combustible. ¿Cuál de estas opciones representa el futuro de la tecnología del transporte por carretera en términos de sostenibilidad y de lucha contra el cambio climático? “No hay una única solución, debemos aceptar que cada aplicación de transporte tiene diferentes requisitos y que, por lo tanto, puede requerir un tipo diferente

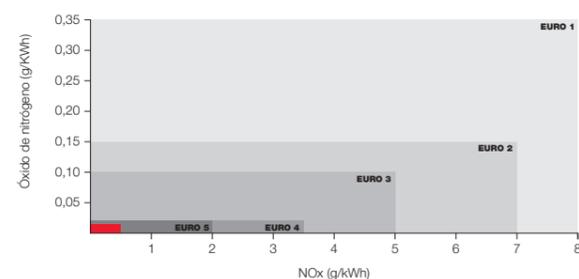
de cadena cinemática”, afirma Eckstein. “La talla única puede aplicarse a la ropa, pero no a camiones y cadenas cinemáticas. Si las ciudades deciden permitir el acceso al centro solo a aquellos camiones que no producen emisiones, la única opción viable en este momento es el vehículo eléctrico con batería. Sin embargo, para el transporte de larga distancia tenemos que pensar bien cuál podría ser la mejor solución. En cualquier caso, tener que cargar con varias toneladas de baterías no es la respuesta porque se disminuiría la eficacia del transporte al reducir drásticamente la carga útil y se pasaría por alto la emisión de toneladas de CO<sub>2</sub> resultante de la producción actual de baterías. Por no hablar del daño medioambiental causado por la extracción de materias primas”.

HIDRÓGENO

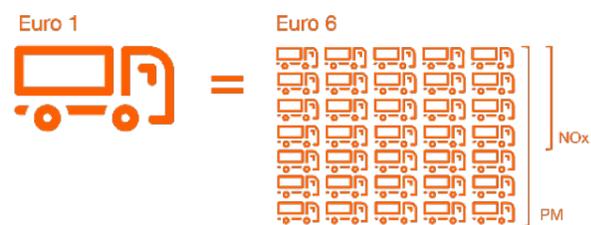
Todo esto lleva a Eckstein a una conclusión sorprendente para algunos: al motor de combustión todavía le queda mucho para jubilarse. “En Europa, tenemos la buena reputación de desarrollar y fabricar las cadenas cinemáticas más eficaces. Aquí

hay muchas patentes y competencias en esa área, pero tenemos muy poca libertad para decidir en qué deberíamos invertir y cuánto”, afirma. “A nivel europeo, apenas hay fondos destinados a investigar otras mejoras de los motores de combustión. Al mismo tiempo, China está invirtiendo más en esta tecnología y las empresas japonesas están introduciendo en el mercado motores muy innovadores. En Europa, la industria está centrándose exclusivamente en los vehículos eléctricos de batería y las celdas de combustible”. Quiere explicar las desventajas que para él tiene esta tendencia. “Sin duda alguna, la tecnología de las celdas de combustible basada en hidrógeno desempeñará un papel importante en el transporte por carretera”, afirma. “Sin embargo, actualmente sigue siendo una tecnología muy cara, por no mencionar los costes de la infraestructura que se tendrá que implementar. No es fácil trabajar con hidrógeno, ya que es el elemento más pequeño, lo que implica una serie de desafíos técnicos. Tiene que comprimirse o licuarse y estos procesos utilizan entre el 10 y el 30 % del contenido de energía del hidrógeno, que se

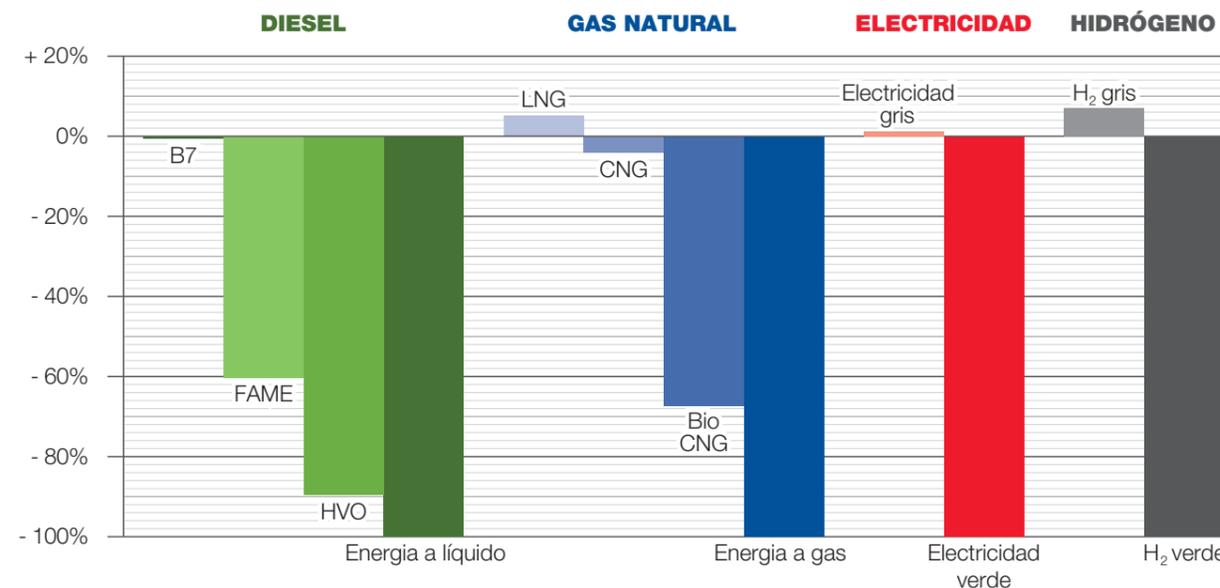
Legislación sobre emisiones de la UE



Un camión moderno con un motor diésel Euro 6 emite hasta un 95 % menos de óxido de nitrógeno (NOx) que los camiones de hace 25-30 años.



Emisiones de CO<sub>2</sub> de ciclo completo de distintos combustibles alternativos



Fuente: CO2emissiefactoren.nl

agota antes incluso de que empiece a usarse como combustible. No hay nada que se pueda hacer al respecto, así es la física. Por lo tanto, aunque el hidrógeno es claramente parte de la solución, no es la solución en sí misma. Además, atendiendo a la eficacia total de una cadena cinemática con celda de combustible, no es mejor que utilizar un motor de combustión, que puede emplear hidrógeno como combustible de manera alternativa (una opción bastante válida, al menos para los camiones)”.

TRENES

Según Eckstein, las celdas de combustible pueden ser incluso más apropiadas para los trenes que para los camiones: “El 40 % de la red de ferrocarriles alemana no está electrificada”, afirma. “La mayoría de los 2000 trenes diésel son antiguos, no tienen filtros de partículas y solo cumplen con los estándares de emisiones de 1999. Los trenes con celdas de combustible serían una opción mucho mejor. Poner la infraestructura en funcionamiento tampoco es tan difícil: se puede determinar exactamente dónde deben instalarse las estaciones de repostaje de hidrógeno. Al fin y al cabo, los trenes, a diferencia de los camiones, tienen rutas fijas y estaciones en las que paran”.

ELÉCTRICO

¿Y las cadenas cinemáticas eléctricas? “El motor eléctrico es el motor perfecto para un vehículo y simplifica de forma radical las cadenas cinemáticas”, afirma Eckstein. “No se necesita cambio de marcha, embrague o marcha atrás. El principal desafío es cómo almacenar la energía. Los humanos somos el ‘producto’ de miles de años de evolución. Pero ¿cómo almacenamos la energía? En grasa. En términos químicos, la grasa es muy similar al diésel. Independientemente de la rapidez con la que se desarrolle la tecnología, las baterías nunca podrán almacenar tanta energía por kilogramo como el diésel. Es físicamente imposible. Las cadenas cinemáticas eléctricas ofrecen ventajas en los entornos urbanos, pero nunca serán la solución perfecta para todas las tareas de transporte. Por lo tanto, los motores de combustión aún tienen futuro. Mucha gente no diferencia entre motor y combustible; no necesitamos quemar combustibles fósiles, como el diésel, y no deberíamos hacerlo. También se pueden producir combustibles comparables con el diésel de forma artificial. En lo que se refiere al clima, las

regulaciones para reducir el CO<sub>2</sub> deberían tener en cuenta el potencial de los combustibles sintéticos, lo que allanaría el camino para invertir miles de millones de euros en fábricas que produzcan combustibles sintéticos”.

IMPACTO

“Lo que hacemos ahora tendrá un impacto en las generaciones futuras. Si no se establecen las condiciones marco, incluida la regulación europea sobre CO<sub>2</sub> para un enfoque eficaz en la lucha contra el cambio climático, no aprovecharemos el potencial de todas las tecnologías”, afirma Eckstein, que concluye así su llamamiento para lograr un enfoque más integrado de la sostenibilidad y, por lo tanto, de la forma de hacer frente al cambio climático. Para él, su papel como científico está muy claro: “Trabajar para una universidad da la libertad de aplicar la experiencia a mayor escala. Al construir el puente entre la ciencia y la industria, tenemos la oportunidad de contribuir de forma real a la sociedad, por ejemplo, ayudando a combatir el cambio climático”. ■

Según Eckstein, al motor de combustión todavía le queda mucho para jubilarse.



El sector del transporte se caracteriza por su sentido de la cooperación. También por su optimismo, resiliencia y progreso. Por su perseverancia, flexibilidad, creatividad y mucho más. Cualidades que se han puesto a prueba en los últimos meses. Los talleres se mantuvieron abiertos, los técnicos lo dieron todo y más. De día y de noche, los siete días de la semana. Para que los camiones siguieran en movimiento. Para que los supermercados siguieran teniendo provisiones. Para suministrar medicamentos y equipos médicos. Para que todo funcionara sin problemas.

**Un concesionario DAF siempre a su disposición. ■**

UN CONCESIONARIO  
DAF SIEMPRE A SU  
DISPOSICIÓN



En Oldenburger piensan que el Eco Combi debería convertirse en el estándar europeo.

Oldenburger: DAF Eco Combi utiliza HVO

# DOS PÁJAROS DE UN TIRO

Por: Iep van der Meer

La empresa neerlandesa Oldenburger Transport lleva usando los Eco Combi para el transporte internacional de plantas y flores desde hace casi tres años. El uso de estas combinaciones de 25,25 metros de largo garantiza a la empresa una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en torno al 20 %. Y, si se tiene en cuenta toda la cadena (desde su fabricación hasta su uso), los camiones rojos de Oldenburger Transport son prácticamente neutros en CO<sub>2</sub> cuando se utiliza HVO. Hicimos un viaje a Suecia en una de sus impresionantes combinaciones extraordinariamente sostenibles. Íbamos cargados de plantas y flores, por supuesto.

Oldenburger Transport se especializa en el transporte de plantas ornamentales y flores cortadas, que se entregan primero desde todos los rincones de los Países Bajos a su sede en Aalsmeer y después se envían a sus clientes en Escandinavia, Alemania y Austria. De las 50 combinaciones que la empresa utiliza a diario, un tercio son Eco Combi de 25,25 metros. Frans van Bergeijk, director ejecutivo, explica: "Fuimos pioneros en utilizar el Eco Combi para el transporte internacional y llevamos utilizándolo dos años. Podemos circular cumpliendo las restricciones del límite de 40 toneladas porque nuestra

carga son plantas y flores que transportamos en vehículos cuyo peso se ha optimizado y que están equipados con unidades de refrigeración eléctricas. También nos gustaría utilizar combinaciones más largas en Austria, pero allí todavía no está permitido, por lo que tenemos que desacoplarlas en la frontera. Las unidades tractoras que se encuentran allí entran con los remolques a Austria".

## ESFUERZO CONSTANTE

Actualmente, los clientes exigen soluciones de transporte más sostenibles y Oldenburger Transport tiene ganas de demostrar que está a la altura de ese desafío. Van Bergeijk afirma: "El uso de los Eco Combi ya nos ayuda a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> por tonelada/kilómetro, pero queremos ir aún más lejos. Uno de los pasos más importantes que podemos dar es empezar a utilizar como combustible el HVO, elaborado con aceites vegetales y grasas residuales. Los beneficios serían considerables porque podríamos utilizar de forma inmediata todos nuestros camiones DAF, ya que vienen de fábrica preparados para funcionar con biocombustible de nueva generación si fuera necesario. También implica unos costes de inversión

más bajos, una mayor autonomía y un valor residual excelente. Una desventaja es que el coste del combustible es ligeramente superior. Si no hay HVO disponible en la ruta, los camiones pueden pasarse al repostaje de diésel, disponible en muchos lugares. Con el LNG es más difícil. No obstante, aún nos estamos planteando usar LNG para el transporte previo y posterior. Lo mismo se aplica a los vehículos eléctricos, que podrían ser una alternativa excelente para las actividades de distribución en ciudades como Estocolmo, Copenhague y Viena. Los vehículos eléctricos aún no cumplen todos nuestros requisitos de casos de negocio, pero es posible que eso también cambie".

## EN TODA EUROPA

Van Bergeijk está a favor de introducir el Eco Combi en toda Europa. "No tenemos problemas para circular cumpliendo la restricción de peso máximo de 40 toneladas en Alemania, pero que el límite fuera superior sería una gran mejora. De hecho, lo que se necesita en realidad es una normativa europea al respecto. Si todos queremos conseguir soluciones más sostenibles, este paso es muy simple, especialmente si implicara el uso de HVO como combustible. El motor diésel actual es extremadamente eficaz y fiable, lo que lo convierte en la opción más lógica. Si países como Bélgica, Francia y Austria se unen, tendremos en Europa el mejor sistema de transporte eficaz y sostenible del mundo. Los fabricantes de camiones son determinantes en la consecución de estos objetivos".

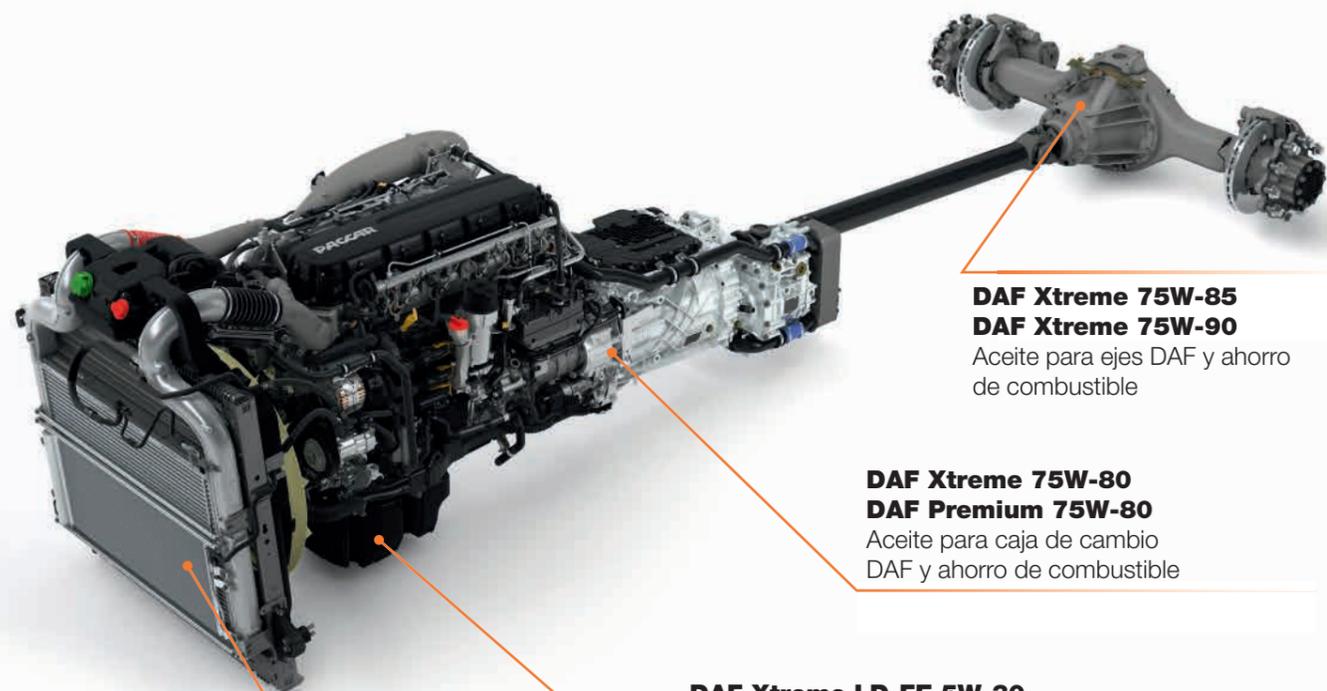


Frans van Bergeijk, director ejecutivo de Oldenburger Transport



# 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 CO<sub>2</sub> contaminantes, así como la ampliación de los intervalos de sustitución.



**DAF Xtreme 75W-85**  
**DAF Xtreme 75W-90**  
Aceite para ejes DAF y ahorro de combustible

**DAF Xtreme 75W-80**  
**DAF Premium 75W-80**  
Aceite para caja de cambio DAF y ahorro de combustible

**DAF Xtreme LD-FE 5W-30**  
**DAF Xtreme LD-FE 10W-30**  
**DAF Xtreme FE 10W-30**  
Aceites de motor DAF y ahorro de combustible

**DAF Xtreme Longlife Coolant**



## → DOS PÁJAROS DE UN TIRO



**LLEGADA A SUECIA EN UN FERRY DE FINNLINES.**

### UN VIAJE A SUECIA

Acompañamos a uno de los Eco Combi en un viaje a Suecia. La combinación totalmente cargada viaja primero desde la sede central de la empresa en Aalsmeer hasta Hoogeveen, en el noreste de los Países Bajos, donde cambia de conductor. Este sistema que emplea conductores nacionales e internacionales implica que las combinaciones pueden montarse en un ferry en Travemünde, en el norte de Alemania, sin tener que preocuparse por problemas como superar el tiempo máximo de conducción permitido. Desde allí, hay nueve horas a bordo de un Finnlines antes de volver a ponerse en marcha en Suecia. No es raro ver un Eco Combi allí; de hecho, también encontramos por el camino algunas combinaciones "doble A" con dos remolques/semirremolques de 13,6 m. La llegada de estos Super Eco Combi podría ser el siguiente acontecimiento importante en Europa, pero antes, según el conductor Robert Harmsen, se necesita cobertura en toda Europa para el Eco Combi.

**IMPRESIONANTE:  
25,25 METROS DE LARGO Y 8 EJES.**

Acompañamos a Robert en un viaje en el que visitaremos varias tiendas IKEA, así como a los habituales vendedores de plantas y flores. "Uno de nuestros principales puntos fuertes es que podemos tratar con muchos clientes más pequeños. Cubrimos una parte importante de Escandinavia, por lo que podemos planificar nuestros viajes de forma muy eficaz. Y esto es muy importante porque los clientes siempre quieren que sus plantas y flores se entreguen lo más rápido posible".

### DAF XF480 FAN

La DAF XF480 Super Space Cab está equipada con suspensión neumática total, una característica que a Robert le gusta

especialmente. "La cabina es fantástica. Ningún otro camión ofrece tanto espacio y una cama tan grande. Esa comodidad adicional es muy importante". A pesar de la longitud excepcional de la combinación, Robert no tiene problemas para maniobrar el camión en polígonos industriales ni en rotondas. El acoplamiento también es pan comido, aunque admite que al principio le llevó un tiempo acostumbrarse. "Hay que aprender a conducir un camión de este tamaño, pero uno se acostumbra bastante rápido. Solo se necesita más espacio, eso es todo. Afortunadamente, la gente en Suecia está acostumbrada a ver camiones como este". La combinación está formada por un chasis DAF XF480 FAN con una plataforma de eje tándem y un remolque/semirremolque refrigerado Schmitz Cargobull de eje triple. Gracias al eje arrastrado y a la buena posición del acoplamiento de la barra de tracción, la combinación cumple con los estrictos requisitos alemanes para camiones largos. Otra ventaja es que el remolque/semirremolque utilizado es un modelo estándar, lo que significa que también es apto para el uso con una unidad tractora estándar. ■

### HVO: ACEITE VEGETAL HIDROTRATADO

Los modernos motores diésel de DAF en sus camiones LF, CF y XF son aptos para funcionar con HVO o aceite vegetal hidrotratado sin modificación alguna. El HVO es el biocombustible de última generación fabricado con aceites vegetales y grasas residuales.

Si se tiene en cuenta toda la cadena, desde la producción de HVO hasta las emisiones del tubo de escape, el HVO puede llevar a reducir el CO<sub>2</sub> un 90 %.

Contargo pone en marcha el DAF CF eléctrico

# GRAN CARGA

Por: Frank Hausmann  
Fotografías: Steffen Löffler



Contargo, una empresa especializada en logística de contenedores, pretende ofrecer todos sus servicios sin producir emisiones para 2050. Con este objetivo en mente, la empresa ha adquirido hace poco dos unidades tractoras DAF CF eléctricas. Durante el último año, estos vehículos han transportado con éxito contenedores entre la terminal de contenedores de Duisburgo y el interior de Alemania.

Cuando los nuevos DAF CF y sus remolques/semirremolques de algo más de 12 metros se ponen en marcha desde la terminal intermodal de Duisburgo (DIT, por sus siglas en inglés), no hacen prácticamente ruido. Con el mismo sigilo que un felino, las unidades tractoras y su carga salen del puerto sin hacer ruido.

## CON CORAZÓN

En realidad, lo que acabamos de decir no debería sorprenderles. Esto se debe a que, en lugar de por un motor diésel, estas unidades tractoras están impulsadas por un corazón eléctrico que bombea 210 kW de potencia desde el motor hasta las ruedas. La potencia se genera al cargar 700 voltios con una batería de iones de litio de 170 kWh que proporciona suficiente energía para recorrer 100 kilómetros sin necesidad de recarga. En otras palabras, esto es suficiente para prestar servicio a la mayor parte de la red logística de Contargo en el recorrido desde la DIT hasta el interior del país.

## EL MISMO PARAGUAS

Las dos unidades tractoras CF Electric han demostrado su valía en los últimos 12 meses. Son propiedad de Rhenus Trucking y se prestan a su filial Contargo, que fue fundada como resultado de la decisión de Rhenus en 2004 de unir varias filiales bajo el mismo paraguas. En la actualidad, Contargo



es uno de los mayores especialistas del sector en Europa. Las dos empresas están firmemente comprometidas a asegurar prácticas empresariales sostenibles.

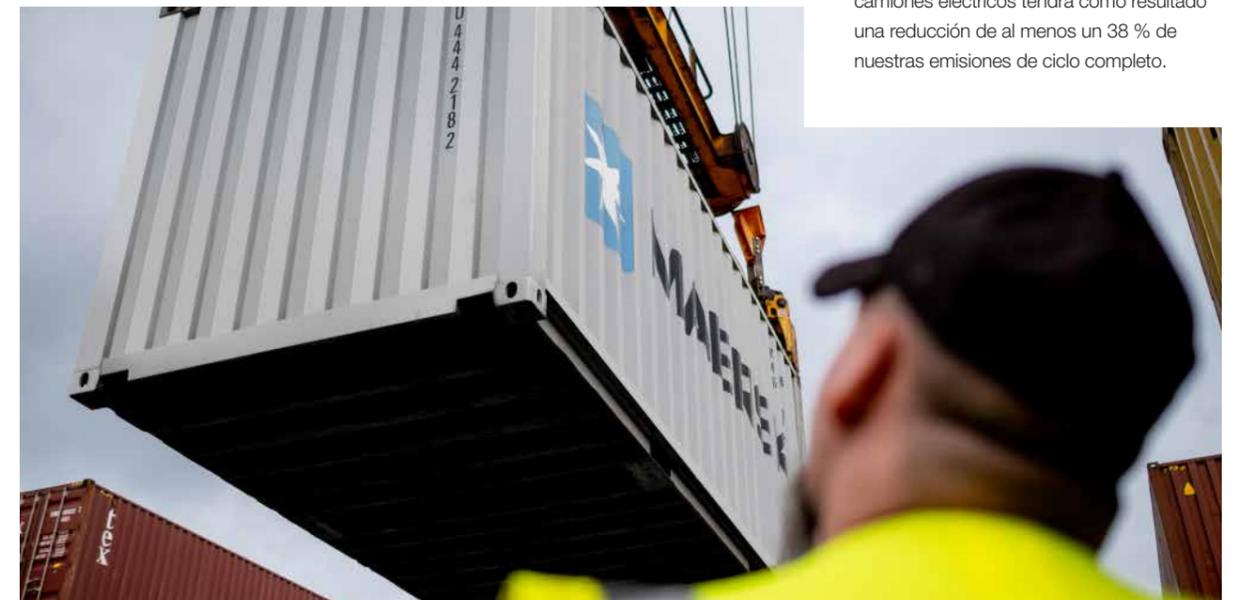
## CERO EMISIONES

Contargo ofrece sus servicios de logística internacional entre puertos marítimos europeos y el interior del país a través de su propia red. Tiene a su disposición 24 terminales de contenedores, más de 40 barcos, varios ferrocarriles y una flota de 750 camiones. "Nuestro principal objetivo es trabajar para conseguir producir cero emisiones. En 2050, como muy tarde, ninguno de nuestros barcos, trenes ni camiones debería emitir CO<sub>2</sub>. Hemos comenzado centrándonos en nuestro transporte de contenedores por carretera y nuestros dos DAF eléctricos ya están ayudando a reducir las emisiones de

CO<sub>2</sub>", afirma Kristin Kahl, quien dirige la cartera de Soluciones Sostenibles de Contargo. "Además de los DAF CF, también tenemos pensado probar cuatro camiones eléctricos que utilizan distintos tipos de paquetes de baterías y, por lo tanto, tienen diferente autonomía. Esto permitirá a Contargo identificar las especificaciones y la infraestructura de carga que mejor se adapta a nuestro negocio".

## PRUEBAS DE CAMPO

Existen muchas opciones distintas, cada una con sus ventajas e inconvenientes. "Las pruebas de campo deberían mostrarnos qué es lo mejor para nosotros. Por ejemplo, sabremos si es mejor utilizar camiones con una batería más grande que no necesite tener que parar para recargarse o camiones con un paquete de baterías más pequeño y ligero que se pueda recargar en dos o tres intervalos. En cualquier caso, el uso de seis camiones eléctricos tendrá como resultado una reducción de al menos un 38 % de nuestras emisiones de ciclo completo.



**“Después de 30 minutos, el camión estaba listo para volver a ponerse en marcha y tardó solo 90 minutos en recargar completamente las baterías”.**



Incluso podremos lograr una reducción de hasta un 89 % cuando los camiones se carguen usando un 100 % de energía ecológica”, según Kahl. Los dos DAF CF Electric se encuentran en Duisburgo y se utilizan diariamente dentro de la región que se cubre desde la DIT para recoger y entregar contenedores. Desde que comenzamos a usarlos en 2019, han recorrido 12 000 kilómetros sin ningún problema. “Como estábamos tratando con una tecnología completamente nueva, esperábamos lidiar con algunos problemas iniciales, pero no hubo ninguno”, añade Kahl mostrando una satisfacción evidente.

### ALGUNAS DIFICULTADES

Solo hubo algunas dificultades al principio causadas por la recarga de las baterías, pero no por el concepto real detrás del CF Electric. Recargar supuso algunos problemas al principio debido a una avería en la comunicación entre los camiones y la infraestructura de carga. “Después de algunos trabajos de recalibración, no ha habido ningún

problema más”, explica Sascha Hähnke, director ejecutivo de Rhenus Transport, que también incluye a Rhenus Trucking. “Este es el tipo de problemas iniciales que también puede verse en otras marcas de camiones”. Y él lo sabe bien, ya que su empresa lleva probando las capacidades de distribución de los camiones de reparto híbridos y, posteriormente, eléctricos desde 2010. Sin embargo, los camiones pesados completamente eléctricos son una nueva aventura también para él. “Estamos empezando un camino nuevo e innovador para Contargo. Ninguna otra empresa de logística se había atrevido antes a adentrarse en este camino en Alemania.

Al hacerlo, mostramos nuestra confianza en esta tecnología tan prometedora”, afirma Hähnke. “Y hasta ahora, DAF ha sido el único fabricante capaz de lograr la producción en serie de estos camiones. Los otros vehículos eléctricos de nuestra flota provienen de fabricantes que convierten camiones. En realidad, esto le da a los neerlandeses una ventaja decisiva”, añade Hähnke.

### DE TRES A CUATRO VIAJES

El CF Electric tiene una autonomía en torno a 100 kilómetros, tras los cuales es necesario recargar las baterías. Por el momento, esto



tiene que hacerse de noche en la DIT. Recargar entre viajes sigue sin ser una opción porque la terminal de Duisburgo no cuenta con la infraestructura de carga necesaria. Sin embargo, en una prueba reciente, se cargó uno de los DAF en las instalaciones de Neus usando 150 kW/h. Después de 30 minutos, el camión estaba listo para volver a ponerse en marcha y se necesitaron solo 90 minutos para recargar completamente las baterías.

### SOSTENIBILIDAD

Cuándo, dónde y con qué frecuencia se puede recargar, quién puede hacerlo y dónde se va a instalar la infraestructura necesaria para ello son decisiones que Hähnke tiene pensado tomar cuando tenga más información. También se necesitarán estaciones de carga inteligentes con los algoritmos adecuados. Esta es la única manera en la que Rhenus Trucking puede garantizar que los paquetes de baterías se cargan sistemáticamente de una forma correcta y óptima. Los camiones eléctricos

son mucho más caros que sus primos con motor diésel, pero merecen la pena por el aumento de la sostenibilidad. En concreto, gracias a la ruta que están trazando Rhenus Trucking y Contargo como pioneros en el mercado. Hace poco se reconocieron los esfuerzos de DAF y Contargo al otorgarles el prestigioso premio Green Truck Logistics Solution.

### FUERTE Y SILENCIOSO

El DAF CF Electric también ha conseguido ganarse a los conductores de Contargo. Están muy impresionados por la fuerza de tracción del camión, por su par alto desde el arranque, por los niveles de ruido extremadamente bajos y por la ausencia de vibración en la cabina. “Los demás

conductores sienten bastante envidia y quieren saberlo todo sobre el DAF eléctrico”, afirma Kristin Kahl. “Los conductores también están muy contentos con los controles, la capacidad de maniobra y el repostaje del camión. Sus DAF CF Electric son tan silenciosos que a veces tienen que hacer sonar la bocina para avisar a otros usuarios de la carretera de su presencia. Sin embargo, esto no es necesario cuando transportan contenedores vacíos porque ahí el traqueteo y el repiqueteo son tan eficaces como cualquier bocina”.



### DUPLICA LA AUTONOMÍA

Los camiones DAF CF Electric que se pusieron en marcha en Contargo en 2019 tienen una autonomía en torno a 100 kilómetros. No obstante, el vehículo se mejora constantemente. DAF Trucks avanza un paso más en el desarrollo de líneas de transmisión eléctricas al duplicar la autonomía del DAF CF Electric con tecnología E-power de VDL y superar los 200 kilómetros. Además, la introducción de una nueva generación de baterías permite reducir el peso en 700 kg, lo que se traduce directamente en una capacidad de carga mayor. El CF Electric con una mayor autonomía se puso a la venta en septiembre. Las primeras entregas se esperan a principios de 2021.



# EL SUPER ECO COMBI

Por: Bert Roozendaal



Un arma aún más eficaz que  
el Eco Combi contra las  
emisiones de CO<sub>2</sub>

## EL SUPER ECO COMBI

La Comisión Europea está ansiosa por acelerar el proceso de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. En ese sentido, permitir el uso de camiones más largos sería una herramienta eficaz. En consecuencia, la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA) recomienda que se introduzcan directrices comunes para el Eco Combi de 25,25 m y que también se permita la circulación del Super Eco Combi (SEC) de 32 metros.

De hecho, el Super Eco Combi (SEC) no es diferente a un doble A. Un tractor-remolque/semirremolque con un remolque adicional acoplado a una plataforma de barra de tracción rígida. Tiene componentes estándar, por lo que el vehículo mide 31,7 metros de largo y tiene tres puntos de articulación. En Australia, los conductores ni se inmutan cuando esta combinación aparece a la vuelta de la esquina. Desde hace años, es habitual verla. También está permitida su circulación en Finlandia, incluso en combinaciones con una MMC de 76 toneladas.

### CONCEPTO

Sin embargo, el resto de Europa sigue intentando ponerse a la misma altura. El concepto ha sido ampliamente probado en Suecia y Noruega, donde estos vehículos de 32 metros de largo transportan cargas por vías públicas desde 2014. España también lleva

haciendo pruebas pequeñas en una ruta específica desde 2018, mientras que, en los Países Bajos, la autoridad de vehículos neerlandesa (RDW, por sus siglas en neerlandés) hace pruebas en estos momentos en un lugar privado. Si todo va bien, esto debería llevar a hacer pruebas pequeñas en la red de carreteras públicas en 2021.

### SUPERLATIVO

Un SEC es la forma superlativa de un Eco Combi estándar. Dos Eco Combi pueden transportar el mismo volumen que tres combinaciones de tractor-remolque/semirremolque estándar y no solo son interesantes en relación al volumen. Según cómo se hagan las cuentas, esto puede implicar una reducción de hasta un 11 % en el consumo de combustible y una reducción similar de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Sin embargo, un Super Eco Combi puede transportar el mismo volumen en un solo viaje que dos combinaciones tractor-remolque/semirremolque. De acuerdo con los expertos, esto se traduce en un ahorro de hasta un 27 % en el consumo de combustible por tonelada/kilómetro y la misma reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Además, la longitud de carga adicional de 2 x 13,6 metros permite transportar dos contenedores de algo más de 12 metros en un solo viaje. Por lo tanto, no es sorprendente que, en los Países Bajos, se esté planeando hacer una prueba entre el puerto de Róterdam y Venlo. Imagínese a uno de los buques portacontenedores más grandes del mundo, el MS Febe, dejando toda su carga en Róterdam. Transportar esa carga con los Super Eco Combi supondría hacer 5939 viajes menos.

### FÁCIL

Otra ventaja es que es bastante fácil configurar un SEC. A excepción de la plataforma, todo lo demás es equipo estándar, con el requisito



### UN TREN DE CARRETERA LARGO ENTRE LOS LARGOS

Aunque los políticos europeos no suelen estar conformes con la idea de que circulen camiones que midan casi 32 metros de largo y pesen más de 60 toneladas, en Australia no hay ni un solo senador que se oponga. En muchos estados australianos, es habitual ver los llamados trenes de carretera triples. Aunque desde luego no es así en el centro de las ciudades de Sidney y Brisbane. No obstante, si conduce por el Territorio del Norte, Australia Occidental o Nueva Gales del Sur, verá camiones de más de 50 metros de largo por todas partes. Se trata de camiones que pesan 95 toneladas o más y que se pueden encontrar mientras resuenan al circular por carreteras de un solo carril y caminos de tierra a más de 100 km/h. Para ellos, detenerse o incluso hacerse a un lado es impensable. Por ello, no es de extrañar que, por lo general, los demás conductores estén dispuestos a darles prioridad de paso. Estos mastodontes del transporte existen por una razón: son la columna vertebral del transporte nacional en Australia, lo cual se debe a que, aunque la red de ferrocarriles australianos tiene más de 33 700 km, solo hay una línea que va de norte a sur y el resto presta servicio principalmente a las regiones costeras.

Fotografía: Jan Houffelaar

evidente de que algunas piezas tienen que cumplir demandas específicas. En Finlandia, el peso estándar es de 76 toneladas y los límites legales para la capacidad de carga sobre ejes se han adaptado en consecuencia. Con un peso máximo de 68 toneladas, los suecos son un poco más cautos. El Gobierno neerlandés aún debe publicar sus directrices, pero los que apuestan por este concepto recomiendan un límite de 72 toneladas, que podrían implementarse de forma rápida de acuerdo con las regulaciones actuales. En los Países Bajos, el estándar es un máximo de 11,5 toneladas sobre el eje de tracción. La ecuación para calcular la MMC máxima de un vehículo es sencilla: 5 x la capacidad de carga máxima del eje de tracción. En este caso, 5 x 11,5 = 57,5 toneladas, que no está cerca de las 72 toneladas. Sin embargo, hay otra regla que establece que, cuando se utiliza una unidad tractora 6x2 con un elevador de carretón, se tiene que añadir un 25 % adicional, lo que da una cifra de 71,875, que se redondea a 72 toneladas. En este caso, esto implica que es imposible tener un SEC con una unidad tractora 4x2; siempre debe ser 6x2.

largos también puede contribuir de forma significativa a la descongestión del tráfico.

### ENTUSIASTA

La asociación neerlandesa del sector del transporte por carretera (TLN, por sus siglas en neerlandés) también se muestra entusiasta, aunque su portavoz, Ambro Smit, tiene algunas dudas. "En nuestra opinión, el SEC no debería considerarse un sustituto, sino un complemento, del Eco Combi estándar, 2000 de los cuales circulan actualmente por las carreteras neerlandesas. El Super Eco Combi mide casi siete metros más, por lo que vemos que se utiliza principalmente en corredores de carga importantes y solo en autopistas. Todas las operaciones de carga, descarga y desacoplamiento se deben realizar en las inmediaciones de un corredor de este tipo".

### OBVIO

Aparentemente, la facilidad para configurarlo hace que lo obvio sea decidir utilizar el Super Eco Combi. Los transportistas pueden beneficiarse de forma considerable de la eficacia de transporte mejorada y no solo porque pueden conseguir más con menos conductores (que ya escasean). El uso generalizado de vehículos más

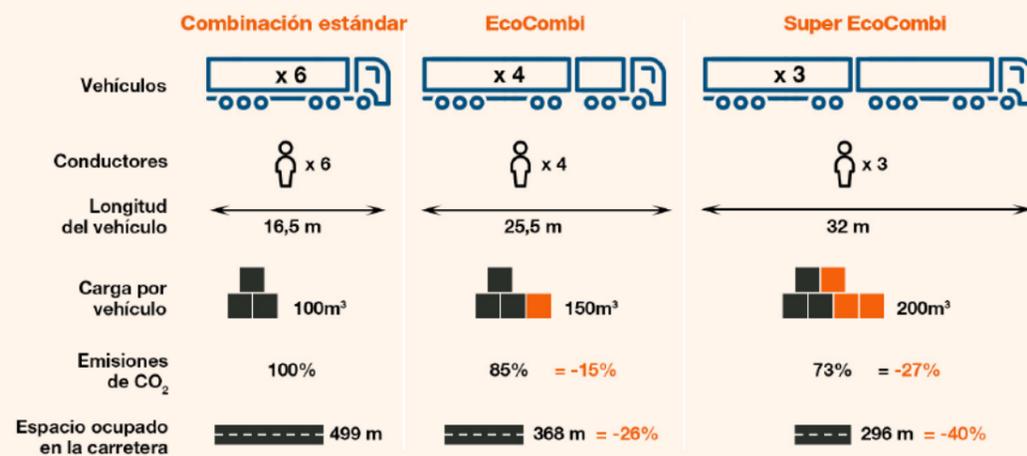
La TLN no ve al SEC llegando a toda Europa en un futuro cercano. Por ahora, lo que más beneficiaría al sector del transporte por carretera y al medioambiente es la introducción de una legislación europea uniforme para el Eco Combi. De esta forma, se facilitaría el transporte transfronterizo.

### REALIDAD LEJANA

Aunque el Eco Combi se ha convertido en parte del paisaje de Escandinavia y los Países Bajos, no se puede decir lo mismo de Gran Bretaña, Francia ni otros países alpinos. Países como Bélgica y Alemania están dándole vueltas a la idea, pero con indecisión. Sin embargo, la legislación uniforme y el acceso transfronterizo sin restricciones siguen siendo una realidad lejana. ■

### Comparativa de vehículos en el test Sueco

Resultados ruta Gotemburgo - Malmö  
Transporte de mercancía de 600m<sup>3</sup>, con un peso de 150 kg / m<sup>3</sup>



Fuente: Cider L, Larsson L, HCT DUO2-project Gothenburg-Malmö in Sweden, 2019

Warburtons:

# “LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE ES CRUCIAL”



En 1870, Thomas y Ellen Warburton, propietarios de una tienda de alimentación, abrieron sus puertas a la buena gente de la ciudad industrial de Bolton, en el noroeste de Inglaterra. En 1876, las ventas bajaron y, para ayudar a la tienda de la familia, la esposa, Ellen, se metió en la cocina y horneó cuatro panes y seis pasteles que se vendieron en menos de una hora. El resto, como dicen, es historia.

U nos 144 años más tarde y bajo la propiedad de la quinta generación de la familia fundadora, Warburtons es la marca de panadería más grande de Gran Bretaña, con unos ingresos anuales por encima de 500 millones de libras esterlinas, más de 4500 empleados en 25 ubicaciones y, sin duda alguna, una historia de éxito nacional.

## TOSTADORAS Y FIAMBRERAS

Tener productos muy buenos es solo parte de la historia porque estas exquisitas delicias, como el pan blanco tradicional, el bollo con mantequilla caliente o el bagel blando en rebanadas tienen que llegar a las tostadoras y a las fiambreras de la gente de Gran Bretaña.



## 70 MILLONES

Para ello, Warburtons utiliza una flota de casi 1000 vehículos entre la flota primaria y la secundaria. La flota principal está formada por unidades tractoras que circulan entre las 11 panaderías de la empresa y sus centros de distribución, mientras que la flota secundaria la componen 800 “furgos del pan”, la mayoría de las cuales son camiones rígidos DAF LF con una MMA de 14 toneladas. El volumen de las entregas es asombroso: cada mes se fabrican 70 millones de productos que se entregan en 17 000 ubicaciones.

## UNA PEQUEÑA PARTE

La gestión del transporte es crucial cuando el proceso de distribución es tan intenso. Steve Gray, responsable del transporte nacional, y su equipo se encargan de ello. Con más del 90 % de la flota total formada por camiones DAF, Warburtons tiene una gran confianza en el paquete Multi Support del fabricante para el cuidado de los vehículos. Tradicionalmente, las “furgos del pan” de la flota secundaria están en servicio durante 10 años y se compran directamente. Los LF de 14 toneladas se eligen por su capacidad volumétrica, más que por su carga útil, y casi nunca circulan con el máximo peso, ya que una pequeña parte de los LF, físicamente inferior a 7,5 toneladas, se reserva para las rutas más alejadas o difíciles. De media, recorren alrededor de 90 000 km al año y están cubiertos por un contrato DAF de reparación y mantenimiento completos durante siete años y luego pasan a un programa gestionado de DAF Trucks durante los tres años siguientes y los últimos años de vida útil de los camiones en la panadería.



DAF Multi Support ofrece a la empresa Warburtons una solución personalizada para gestionar, controlar y concentrar la mayor parte de los costes operativos.

## INCALCULABLE

En este caso, DAF Multi Support se convierte en una herramienta de valor incalculable en el proceso de gestión de activos, ya que le da al operador total transparencia de los costes operativos reales de ese vehículo en el transcurso de su vida y le ofrece suficiente información histórica al equipo de gestión para tomar una decisión informada sobre cualquier otro nivel de inversión. DAF Multi Support ofrece a la empresa Warburtons una solución personalizada para gestionar, controlar y, lo más importante, concentrar la mayor parte de los costes operativos de los vehículos. El responsable de transporte nacional, Steve Gray, explica que, antes de introducir el servicio Multi Support, él y su equipo especializado tenían que procesar entre 11 000 y 12 000 facturas al año procedentes de una infinidad de proveedores por cuestiones de mantenimiento y reparación relacionadas con el funcionamiento diario de la flota, lo que incluye desde un faro roto hasta el cambio de un motor. La introducción de Multi Support redujo la cantidad de facturas a tan solo 12, todas gestionadas por DAF Trucks. Desde el punto de vista de los recursos internos, esto redujo enormemente la carga administrativa, lo que ayuda a Steve a gestionar la administración interna de una forma mucho más eficaz. Como empresa familiar, Warburtons está abierta a acuerdos de asociación para trabajar con proveedores, especialmente en el caso de DAF Trucks.

## PRODUCTO

Las operaciones de distribución de Warburtons tienen una amplia variedad de rutas regionales. Todos los días, los conductores cargan las furgos del pan y se ponen en marcha a las 4 a. m. siguiendo una ruta

en secuencia que suele completarse para la hora de almorzar. En cada ruta se recorre una distancia distinta, pero, de media, los camiones transportan 48 pilas de productos para entregarlos en alrededor de 25 tiendas. Las diferencias en la distancia pueden suponer un problema para la gestión de flotas: los vehículos más antiguos pueden acercarse o incluso superar las limitaciones de distancia estrictamente controladas que se recogen en el contrato de reparación y mantenimiento.

## CARGA

Por lo tanto, de forma constante, el equipo de gestión de transporte supervisa y cambia la ruta de los vehículos para garantizar que evitan cualquier posible multa por exceso de kilometraje. Sin embargo, la carga se ha reducido gracias a la estrecha colaboración con DAF Trucks para garantizar que los precios totales de reparación y mantenimiento se calculan sobre la media de la flota y no vehículo a vehículo.

## GASTOS COMO INVERSIONES

La coherencia generación tras generación es la clave para el éxito continuado de este increíble negocio: una empresa familiar siempre tiene planes, pero un buen negocio familiar siempre cuida de su personal. Warburtons tiene un gran registro de retención de personal y, en muchos casos, ha dado trabajo a varias generaciones de las familias de la zona en sus emplazamientos consolidados. Un exitoso negocio familiar de varias generaciones nunca ve los gastos como pérdidas, sino como inversiones a largo plazo en la empresa. Y esa inversión siempre debe hacerse con los socios adecuados. ■

DAF USED TRUCKS:

# TENEMOS LO QUE BUSCA”

¿Cómo vender un camión pintado de rosa brillante? ¿O un camión básico sin extras adicionales? ¿O un camión con una configuración del chasis única? En Europa, hay muchos camiones de segunda mano esperando a sus nuevos propietarios y muchos de ellos no tienen nada que ver con el tipo de vehículo convencional. Marty van den Dungen, director de ventas de DAF Used Trucks, explica cómo él y su organización consiguen encontrar nuevos compradores para esos “camiones especiales”.

En todos los países de Europa hay camiones de segunda mano esperando a que llegue su nuevo propietario. Algunas veces los ponen a la venta vendedores independientes que están especializados en un tipo de camión concreto. Pero normalmente los encontramos en los concesionarios o en puntos de venta creados por los propios fabricantes de camiones. DAF Trucks también tiene cuatro centros especializados DAF Used Truck (ver el inserto) repartidos por distintos puntos de Europa en los que los camiones de segunda mano relativamente nuevos de DAF esperan paciente para ir a un nuevo hogar. Los puntos de servicio de DAF también ofrecen una amplia gama de camiones de segunda mano.



**EN TODOS LOS PAÍSES DE EUROPA HAY CAMIONES DE SEGUNDA MANO ESPERANDO A QUE LLEGUE SU NUEVO PROPIETARIO.**

## EJEMPLARES ÚNICOS

La mayoría de los camiones no tienen que esperar demasiado tiempo. Un tractor bien mantenido o un camión rígido de pocos años normalmente encuentra un nuevo dueño bastante rápido. “Las generaciones de camiones más modernas siempre se venden muy bien debido a su excelente comodidad y al bajo consumo de combustible. Al menos ese suele ser el caso. Algunos de los camiones que llegan aquí son ejemplares únicos, por decirlo con suavidad”, comenta Van den Dungen riendo.

## MAYOR VALOR RESIDUAL

La mayoría de camiones de DAF Used Trucks son tractores 4x2 con cabina Super Space Cab. Son los camiones que mejor se venden; muchas veces no da tiempo ni a que se enfríe el motor. Tanto su configuración como el color se adaptan a los gustos de la mayoría de los compradores, especialmente

cuando tienen “especificaciones alemanas”, como apunta Van den Dungen: “Mucho cuero, una cama Comfort, claraboyas, faldones laterales, la nevera grande de DAF y un freno motor. Si lo acondiciona con vinilos nuevos y el logotipo de la empresa, el vehículo estará como nuevo y durará muchos años. Si quiere aumentar el valor residual de su camión, el truco consiste en elegir todos los extras opcionales cuando lo compra nuevo”.

## REDES SOCIALES

Algunas veces, sin embargo, los camiones que buscan nuevo propietario no son exactamente lo que llamaríamos “convencionales”. Un buen ejemplo es la flota de tractores DAF de color rosa que se ha vendido recientemente en Francia. “Una serie de camiones como esta presenta un verdadero reto, ya que tener que pintar de nuevo todas las cabinas

supone obviamente un incremento del precio. Por lo tanto, en lugar de hacerlo, decidimos aprovechar esa ventaja y centramos en el color específico del camión”, explica el director de ventas de DAF Used Trucks. Lanzamos una campaña en redes sociales en la que destacamos el color en lugar de intentar ocultarlo. Como resultado, desde entonces muchos de estos camiones han encontrado en las camioneras un nuevo hogar”.

## IMANES PARA LOS CAMIONEROS

¿Y qué ocurre con los camiones equipados con cabinas al gusto concreto de un conductor? “Los conductores que invierten mucho en transformar su camión suelen cuidarlo muy bien. Por esta razón, muchos de esos camiones todavía parecen totalmente nuevos y eso hace que venderlos sea mucho más fácil. Prestaciones como un sistema de sonido muy bueno, calefacción

de motor, aire acondicionado de techo e iluminación natural también son verdaderos imanes para los camioneros. En muchos casos, incluso son suficientes para compensar un interior en rojo pasión o una pared trasera con una decoración exagerada”.

## PERSONALIZADO

Entonces, ¿cómo puede un transportista encontrar su camión “personalizado” ideal? “Hemos desarrollado un motor de búsqueda que muestra el inventario actual de todos los centros DAF Used Trucks y de un número cada vez mayor de concesionarios. En toda Europa”, afirma Marty van den Dungen. “Tiene que ser algo muy poco corriente para que no encontremos lo que el cliente busca”.

## NUEVO CENTRO DAF USED TRUCKS EN PRAGA

Ahora son cuatro centros: después de Budapest, Varsovia y Lyon, Praga es la cuarta ciudad europea en la que DAF ha abierto un centro Used Trucks. La apertura pone de manifiesto el deseo de DAF de lograr un mayor crecimiento en Europa, no solo con camiones nuevos, sino también con modelos de segunda mano. Porque, a menudo, un DAF de segunda mano es literalmente tan bueno como uno nuevo, pero cuesta menos que un DAF que no ha recorrido ningún kilómetro.

El nuevo centro está ubicado justo al lado del anillo de Praga (D0, salida 19 para ser exactos) y tiene un inventario continuo de más de 200 camiones DAF de segunda mano relativamente nuevos, cada uno de ellos cuidadosamente seleccionado y entregado directamente por DAF, PACCAR Financial y PacLease.



Marty van den Dungen:

**“TIENE QUE SER ALGO MUY POCO CORRIENTE PARA QUE NO ENCONTREMOS LO QUE EL CLIENTE BUSCA”.**

## GARANTÍA

Van den Dungen continúa explicando: “Cuando encontramos el camión ideal con nuestro DAF Used TruckLocator, el concesionario local puede transportarlo hasta sus instalaciones, donde lo comprueban y se realizan las tareas de mantenimiento que necesite. Después, las llaves son suyas. También incluye la garantía general que DAF ofrece con todos sus camiones de segunda mano relativamente nuevos y que se aplica en toda Europa. Incluso ofrecemos una garantía de un año completo en los camiones DAF First Choice Truck si no tienen más de cinco años y han recorrido menos de 600 000 kilómetros”.

<https://www.dafusedtrucks.com/es-es/daf-used-trucklocator>



# 200 DAF EN MARATHON

Y esto es solo  
el principio...



El 19 de septiembre, Marathon International recibió su DAF número 200 en Kostrzyn, cerca de Poznan. Los vehículos de esta empresa neerlandesa representan la mayor parte de la estupenda flota de 230 vehículos de Marathon International, una empresa de transportes de la región de Gran Polonia. Y este tampoco es el fin de la aventura empresarial de estos socios.

La historia de Marathon se parece un poco a un cuento de hadas polaco que se ha hecho realidad. Todo empezó en 2003, cuando Emil Lisowski, un joven de 23 años aficionado al transporte y con solo unos pocos años de experiencia en una gran empresa de logística alemana, decidió fundar su propio negocio. Cabe destacar que su entusiasmo estaba respaldado por un profundo conocimiento del sector de la logística y el transporte, que había obtenido mientras trabajaba en Alemania y donde aprendió que ofrecer un servicio de gran calidad es fundamental para ganar clientes y mantenerlos. Añadió este compromiso con la calidad a lo que él llama su hiperactividad innata. "Solo tengo que estar activo. La logística y el transporte forman un sector interesante que evoluciona constantemente y hay que estar al día de los cambios", afirma Emil. "Comenzamos con dos camiones, dos ordenadores y una oficina alquilada de 40 m<sup>2</sup> en la calle Kraszewskiego, en el centro de Poznan. Sin embargo, pronto tuvimos problemas con la administración municipal de carreteras porque, a menudo, nuestros vehículos bloqueaban la calle cuando los conductores venían a ajustar cuentas. En 2008, nos trasladamos a la calle Wolczyńska, donde teníamos más espacio".

## RIESGO CALCULADO

En 2004, Marathon tenía 4 camiones y 9 empleados. De forma gradual, la empresa fue expandiendo su flota y aumentando el número de empleados, pero en 2007 el banco cerró su línea de crédito de un día para el otro. Emil Lisowski tuvo que cambiar rápidamente su modelo de negocio y, sobre todo, convencer a sus conductores para que aceptaran un recorte salarial. Lo consiguió y la empresa sobrevivió. Su compromiso constante con la alta calidad del servicio al cliente también dio sus frutos, a pesar de que el sector del transporte tardó casi cuatro años más en recuperarse de la crisis. ¿Y qué fue lo siguiente que hizo este hombre de negocios de Poznan? Aunque muchas personas pusieron en duda su sensatez, en 2011 alquiló 20 camiones, a pesar de la tasa de interés extremadamente alta y de no tener trabajos en los que utilizarlos. Sin embargo, como la fortuna ayuda a los valientes, la crisis terminó y los clientes empezaron de nuevo a buscar empresas de transporte. Aunque la mayoría tenía poco que ofrecer, y él tenía 20 camiones nuevos, todos listos para trabajar. También tenía nuevas ideas para el desarrollo del negocio. "Entonces soñé que tendríamos 100 camiones. Logramos comprar un solar de solo 360 m<sup>2</sup>, propiedad de una señora mayor, cerca de Kostrzyn y situado junto a la autopista S5 de Bydgoszcz a Breslavia, muy cerca del cruce de la autopista A2. En los años siguientes, logramos comprar casi seis hectáreas de unas tierras cercanas. Nuestra flota estaba creciendo y empezábamos a estar bastante apretados en la oficina que alquilamos, así que decidimos construir una nueva sede", afirma el presidente de Marathon.

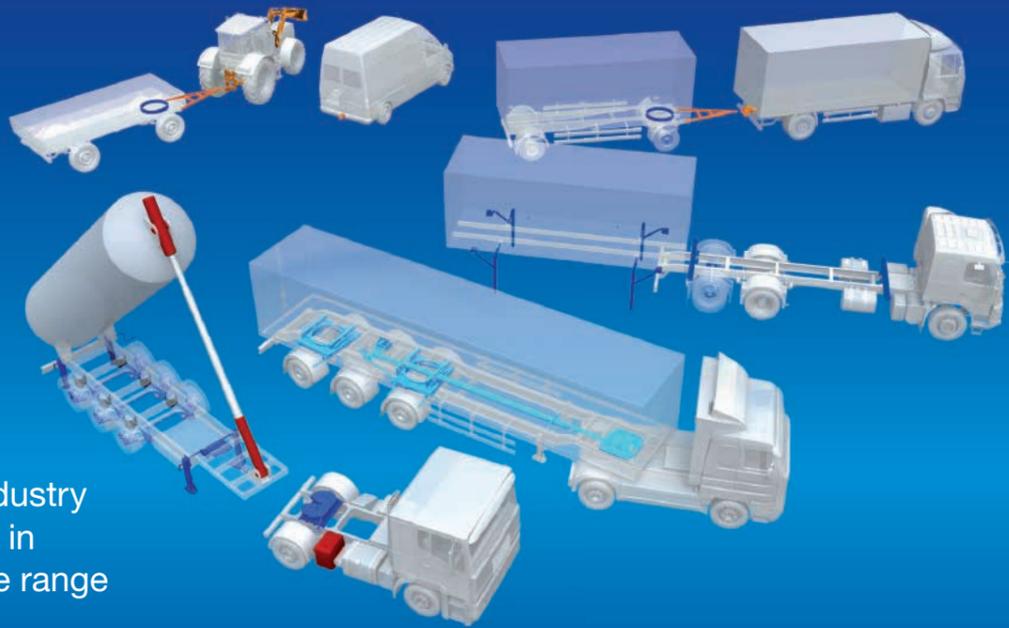
## UN SALTO AL HIPERESPACIO

Siguió su instinto. En 2017, la empresa se trasladó a una instalación impresionante con una superficie de 25 000 m<sup>2</sup> en la que no solo se encuentran las oficinas y zonas de descanso para el personal, sino también un taller de servicio de camiones de última generación (en el que trabajan 6 mecánicos), una gasolinera (diésel y AdBlue), un área para maniobras y un aparcamiento, así como espacio para más de 20 000 palés en una nave con almacenamiento vertical. Desde 2018, también alberga el mayor food truck de Europa, que puede servir comidas a 3000 personas al día. El food truck está pintado con los colores corporativos de Marathon e instalado sobre un chasis DAF XF.

“Across the globe:  
JOST keeps us rolling!”



# Trusting the market leader.



Manufacturers of the commercial vehicle industry around the globe trust in JOST's comprehensive range of components.

Customer-orientated solutions, innovative products and a worldwide supply of spare parts make JOST the number 1.

[www.jost-world.com](http://www.jost-world.com)



**En el taller de servicio de camiones de última generación trabajan seis mecánicos.**

Mientras tanto, la flota continuó creciendo. En 2016, con 125 camiones, superó el umbral soñado de 100 vehículos. Cuando la legislación alemana cambió, la empresa empezó a buscar vehículos de mayores dimensiones que los exentos del pago del peaje en Alemania. Durante los últimos años, la empresa se ha especializado en transportes con tándems de cubo alto con una capacidad de casi 120 metros cúbicos. Y ha encontrado el vehículo ideal de su flota: un chasis DAF CF. Tiene un motor PACCAR MX Euro 6 de 11 litros potente y rentable y una espaciosa cabina que encanta a los conductores (equipada con un frigorífico, aire acondicionado y un calefactor de estacionamiento); se adapta fácilmente a distintas carrocerías de camiones y tiene unos depósitos de combustible sin igual con una capacidad de 1200 litros. Rápidamente, estos camiones comenzaron a dominar “la flota negra” de Marathon. En cuatro años, la empresa compró 200 vehículos DAF. El 19 de septiembre de 2020, en la sede de su

empresa, Emil Lisowski recibió las llaves del camión DAF número 200 de la mano de los directores de DAF Trucks Polska y ESA Trucks, un concesionario DAF de la región de Gran Polonia. El chasis y remolque/ semirremolque del CF motivo de la celebración tiene carrocería de lona fabricada por Gniotpol. Al igual que los demás vehículos de Marathon, está equipado para el transporte ADR.

## NUEVO Y ANTIGUO

El presidente de Marathon International no tiene intención de parar aquí. También está invirtiendo en el desarrollo de una oficina de expedición de fletes. La empresa lleva varios años colaborando con la Escuela Superior de Logística de Poznan y paga un programa de formación dual de 3 años de duración a los estudiantes a los que da trabajo. Los alumnos estudian durante las primeras nueve semanas y luego trabajan para la empresa las nueve siguientes, adquiriendo así habilidades prácticas.

Cada estudiante tiene garantizado un puesto de trabajo después de graduarse. Es una de las medidas que está dando sus frutos en forma de nuevos pedidos y más facturación. Los planes para el futuro incluyen la compra de otros 50 vehículos, todos ellos camiones DAF (chasis para tándems de cubo alto). Y la historia tampoco termina ahí porque se prevé que la flota de Marathon esté formada por 300 vehículos para finales del próximo año. En 2022, se comprarán otros 220 vehículos. De estos, 100 vehículos reemplazarán a los más antiguos y el resto ampliará la flota. Con respecto a los vehículos más antiguos, Marathon los revende a otras empresas de transporte (a menudo son sus propios conductores quienes quieren empezar por su cuenta y trabajar para el negocio de expedición de Marathon) y la demanda de estas maravillas siempre es mayor que la oferta, ya que son muy fiables y tienen un buen mantenimiento.

## FUTURO

Emil Lisowski tiene tantos planes de desarrollo para los dos próximos años que en algunas empresas tendrían suficiente para los próximos veinte años. Por ejemplo, entrar al mercado del comercio electrónico, ampliar el almacén logístico e instalar paneles solares en el tejado. Afirma que es un gran partidario de usar el hidrógeno como combustible. “Seré el primero en comprar un camión impulsado por células de hidrógeno para el transporte internacional en cuanto estén disponibles en el mercado”, añade. “¿Tal vez podría ser un DAF?” Solo el tiempo lo dirá... ■



En honor a la entrega del camión DAF número 200, los conductores de Marathon International recibieron una formación EcoDrive de DAF. Edyta Szczygł, esposa del propietario Emil Lisowski, fue quien recibió el comprobante.



### LEYLAND TRUCKS GANA EL PREMIO QUEEN'S AWARD EN LA CATEGORÍA DE EMPRESA DE COMERCIO INTERNACIONAL

Leyland Trucks, una empresa PACCAR, ubicada en Preston (condado de Lancashire, Reino Unido) obtuvo el prestigioso Queen's Award en la categoría de Empresa de comercio internacional 2020 por aumentar las exportaciones en casi un 50 % en los últimos tres años. Leyland Trucks fabrica camiones DAF y da trabajo a más de 1000 personas en sus instalaciones, de 93 000 m<sup>2</sup>. Leyland Trucks produce los galardonados modelos DAF XF, CF y LF para los mercados de Reino Unido, Europa, Norteamérica, Sudamérica y Asia.

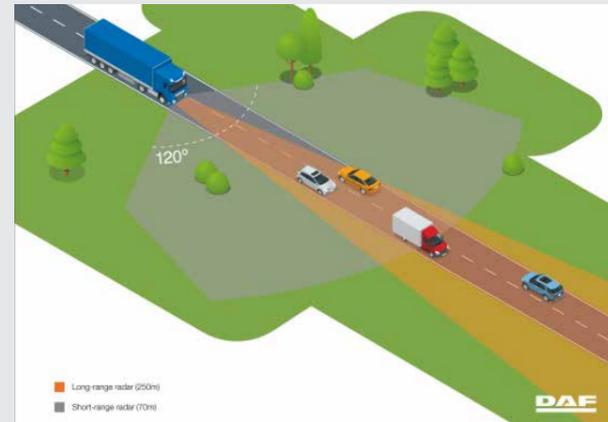
En 2019, Leyland Trucks fabricó casi 20 000 camiones al tiempo que mejoraba la calidad y eficiencia de fabricación de unos vehículos líderes del sector. DAF Trucks genera más de 1000 millones de libras esterlinas en ingresos anuales en el Reino Unido. Los vehículos DAF han disfrutado de 25 años de liderazgo en el mercado de vehículos comerciales, con una cuota de mercado del 30,5 % en el sector de vehículos comerciales de 6 a 40 toneladas en el Reino Unido en 2019.



### EXCELENCIA EN ESTADO PURO EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD

Con el objetivo de seguir aumentando la seguridad del vehículo y en la carretera, DAF Trucks presenta un sistema AEBS mejorado para su gama completa de modelos LF, CF y XF: AEBS-3. Este sistema de frenado de emergencia avanzado de tercera generación pone a su disposición un frenado de emergencia totalmente autónomo para ayudarle a evitar colisiones con vehículos parados o en movimiento a una velocidad máxima de 80 km/h. El sistema de seguridad avanzado se combina con el control de crucero adaptable (ACC) y la advertencia de colisión frontal (FCW).

Para el AEBS-3, DAF Trucks emplea un radar doble de gran precisión con 16 antenas (7 anteriormente) para detección de largo y corto alcance. Incluye el mejor sensor de largo alcance con el mayor alcance de detección del sector de hasta 250 metros (200 anteriormente). Esto permite reconocer de forma temprana posibles situaciones críticas. Con un ángulo de visión sin igual de corto alcance de 120 grados (50 grados anteriormente), se permite la predicción temprana de situaciones de frenado, incluso en condiciones meteorológicas adversas y de baja visibilidad, como niebla o sol bajo. El AEBS-3 se incluye de serie en todos los camiones DAF LF, CF y XF.



### IMPULSAMOS A LOS BOMBEROS

El reconocido fabricante estadounidense de camiones de bomberos, Pierce Manufacturing, decidió recientemente equipar a sus chasis con el motor DAF PACCAR MX-13. Los motores se producirán en la fábrica de motores PACCAR en Misisipi y se instalarán en los chasis Pierce® Arrow XT™, Enforcer™ y Velocity®. "Al unir dos grandes marcas, ponemos de manifiesto nuestro compromiso común con los bomberos", según se recoge en el comunicado de prensa emitido por Pierce. "Es nuestra manera de darles la confianza que necesitan para servir a sus comunidades".

### VEHÍCULOS PARA EL MANTENIMIENTO URBANO DE BELGRADO

DAF ha entregado 44 vehículos para el mantenimiento urbano totalmente equipados a Belgrado, la capital de la República de Serbia. La remesa está compuesta por camiones LF y CF con diferentes configuraciones del chasis y superestructuras.

Los vehículos DAF componen ahora la mitad de la flota de 200 vehículos para el mantenimiento urbano de Belgrado. La decisión para volver a otorgar la concesión a DAF se fundamentó en tres factores clave: un historial de servicio intachable, la fiabilidad de los camiones y el hecho de que la empresa concesionaria del servicio, Gradska Čistoća, pudiera adquirir y realizar el mantenimiento de los vehículos totalmente equipados (incluidas las superestructuras) directamente en el concesionario local, Braca Crnomarkovic. Además de camiones de recogida de residuos con cargadores laterales, superiores y traseros, el pedido también incluía camiones cisterna para la limpieza de las calles mediante pulverización y camiones barredores que se pueden convertir fácilmente en quitanieves en invierno.



### "READY TO GO"

¿Busca una hormigonera, un volquete, un camión con lateral de lona o cualquier otro rígido totalmente nuevo y listo para arrancar? ¿Uno que esté disponible inmediatamente? Con la introducción de DAF Ready to Go, los concesionarios DAF ahora pueden ofrecer a sus clientes vehículos totalmente equipados. Camiones que literalmente están "listos para arrancar".

Para tener éxito en una industria estacional, a menudo un negocio tiene que reaccionar de forma muy rápida a los cambios en la demanda del mercado. Por esta razón, es importante poder reforzar una flota de forma inmediata si fuera necesario. En el sitio web de DAF de cada país, puede encontrar un resumen íntegro de los camiones disponibles de forma inmediata junto con las superestructuras de los principales fabricantes. O si lo prefiere, visite <https://www.daf.es/es-es/trucks/ready-to-go-daf-trucks/>



MS La Coruña fue el primer buque interior equipado con un motor PACCAR MX.

### DAF ZARPA

Durante décadas, DAF ha proporcionado motores marinos a empresas de transporte marítimo interno de todo el mundo. Estos motores aún gozan de una reputación excepcional por su fiabilidad y eficacia. Ahora, las empresas neerlandesas NPS Diesel y Vink Diesel han incorporado a aplicaciones marinas los motores PACCAR MX-11 y MX-13, los más limpios de su clase en el mercado.

Los motores emiten un 98 % menos de óxido de nitrógeno y un 99 % menos de partículas que otros motores diésel en aplicaciones marinas. También consumen un 16 % menos de combustible y emiten esa misma cantidad menos de CO<sub>2</sub>.

"Los modernos motores PACCAR MX cuentan con la fiabilidad que esperamos de DAF", afirma Sander Langenberg, director ejecutivo de Vink Diesel. "Además, reducen al mínimo las vibraciones y los niveles de ruido a bordo".

**DAF CF Y LF** PURE EXCELLENCE

# Diseñado para resistir



Los DAF CF y LF representan un nuevo nivel de excelencia en el transporte para la construcción. Con una increíble maniobrabilidad incluso con cargas muy pesadas. Diseñado para resistir, especialmente en situaciones fuera de carretera. Como todos los camiones DAF, el DAF CF y LF ofrecen una comodidad incomparable y facilidad para el carrocero. Póngase en contacto con su distribuidor DAF o visite [www.daf.es](http://www.daf.es).