

PACCAR WORLD

DAF in action

Revista de DAF Trucks N.V

Número 2, 2005

DAF XF105 El nuevo referente



DAF

A PACCAR COMPANY



Seguridad y rentabilidad –

Gracias a la técnica de ZF



El tráfico de mercancías pesadas es preferible que circule entre 40 y 80 km/h. Y justamente es aquí donde el ZF-Intarder entra en juego. Combinados los frenos de servicio y de motor con el ZF-Intarder se convierten en un sistema de frenos perfecto.

Para más información, visite nuestra página web bajo la dirección www.zf.com/intarder8040

“El ZF-Intarder es una inversión que vale la pena. Desde el punto de vista de la rentabilidad, los reducidos costes de asistencia y carburante, así como una duración del viaje más breve hablan por sí solos.”
Jan de Rooy, Director Gerente

- 4 DAF en las noticias
- 6 XF105 establece nuevos estándares
- 11 "Comodidad y uso óptimo del espacio".
- 12 Invirtiendo en eficacia
- 15 Más noticias DAF en el próximo Salón Europeo del Transporte por Carretera 2005 del RAI
- 16 El motor PACCAR MX probado exhaustivamente en el uso cotidiano
- 18 Camiones de calidad internacional con los más altos estándares de producción internacional
- 20 Service Rapido 2.0 El siguiente paso hacia el servicio óptimo
- 22 Una obras públicas impresionantes mejoran las infraestructuras
- 25 La disponibilidad de AdBlue crece rápidamente
- 26 DAF pionera en las antípodas
- 29 PACCAR World
- 30 Los primeros motores para camiones de DAF

El impulso de la calidad

En el primer trimestre de 2006, comenzará a producirse el modelo XF105, el nuevo camión de DAF para transporte internacional. Una auténtica joya tanto para contratistas como para conductores. Un camión del que nosotros, DAF, estamos muy orgullosos. Ya que a partir de ahora se convertirá en el punto de referencia de los estándares de calidad, eficacia y rendimiento de transporte; y de los estándares de diseño interior, comodidad, ergonomía y conducción.

Estamos orgullosos de poder ofrecer al mercado este maravilloso camión. También nos llena de orgullo la entrega y dedicación de nuestros profesionales, gracias a los cuales hemos llegado a diseñar el nuevo XF105. Y no me refiero sólo a nuestros compañeros del departamento de desarrollo o a los planificadores de productos del departamento de marketing, sino también a los empleados de nuestra amplia red de servicios, tanto del departamento de compras como el de producción, tanto a los ingenieros de producción como a nuestros cualificados profesionales de las líneas de producción. Nuestros proveedores también han contribuido en la creación de este nuevo camión: muchos de ellos colaboraron desde el principio en el proyecto de desarrollo del XF105.

Sin embargo, para DAF Trucks, nuestros clientes son quienes realmente participan en el proceso de desarrollo de un nuevo producto. En el día a día son ellos quienes nos proporcionan la información más valiosa. Gracias a sus ideas y propuestas recogidas en nuestro programa de requisitos, DAF puede desarrollar sus productos para que se ajusten a la perfección a las necesidades del mercado. La creación del nuevo XF105 es prueba de ello. Igualmente, nuestros clientes desempeñan un papel importante en la fase de prueba. Además de nuestros extensos programas de pruebas en nuestros centros, tanto en la pista de prueba como en la carretera, nuestros programas de desarrollo siempre incluyen pruebas de campo llevadas a cabo por los propios clientes. De este modo, podemos asegurarnos que, desde el principio, estamos ofreciendo un producto de gran calidad. Por ello, en este año, alrededor de treinta transportistas de varios países europeos han probado el nuevo XF105 en sus operaciones de trabajo diario.

Tras la presentación de este fantástico DAF XF105, sólo nos queda transmitir nuestro más sincero agradecimiento a todos aquellos que han contribuido a su desarrollo y creación. A nuestros empleados, nuestros proveedores y sus empleados y, por último pero no menos importante, a todos los clientes y conductores que tanto directa como indirectamente han participado en el desarrollo del DAF XF105. Gracias a la entrega, esfuerzo y calidad de todas estas personas, podemos estar orgullosos de haber cumplido nuestro eslogan: **el impulso de la calidad**

Colofón

DAF in Action es una publicación de DAF Trucks N.V.
Redacción: Corporate Communications Dept.
P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven, Países Bajos
www.daf.com



Aad Goudriaan
Director Presidente
DAF Trucks N.V.





DAF Frankfurt comienza su singladura

DAF trabaja incesantemente para ampliar aún más su red de concesionarios en Europa. Un ejemplo destacado de ello es DAF Frankfurt GmbH, que se fundó en el segundo trimestre de 2005. Al igual que los concesionarios de Praga, Londres (Heathrow) y Budapest, DAF Frankfurt GmbH es propiedad del grupo al 100%.

Las actividades de ventas se realizan aún en unas instalaciones provisionales, pero la construcción de unas instalaciones nuevas y modernas comenzaron recientemente en un solar de más de 16.000 m², ubicado estratégicamente junto a la importante autopista A661. El edificio tendrá una superficie de 2.757 m², de los que 1.764 m² estarán destinados a un taller con siete entradas dotado de la más moderna tecnología y que contará, además, con un área de lavado de coches y camiones de 29 metros equipada con un sistema de limpieza de alta presión.

El área de espera para clientes y conductores, que contará con duchas, servicios, máquinas expendedoras de bebidas, televisión y conexiones de datos, etc., tendrá vistas sobre el taller. Naturalmente, el medio ambiente representa una prioridad para DAF y, por tanto, se están adoptando todas las precauciones necesarias para preservarlo. A tal efecto, diversos pisos están equipados con una cubierta impermeable de 6 milímetros para evitar que sustancias nocivas alcancen las aguas subterráneas.

La inauguración de las nuevas instalaciones está prevista para el segundo trimestre de 2006.



50 modelos CF para Borusan Logistics

Los primeros diez camiones CF85 de una serie de 50 se enviaron desde las instalaciones de DAF en Eindhoven, Países Bajos, a la empresa turca Borusan Logistics a mediados de junio. Los vehículos fueron entregados a los conductores de Borusan por empleados de DAF y por el socio de DAF en Turquía, Tirsan.

Borusan Logistics forma parte de Borusan Holding, compañía matriz de al menos 22 filiales, con un total de más de 3.500 empleados. Los cuatro sectores de actividad principales de Borusan Holding son el acero, la tecnología, la importación de automóviles y la logística. Borusan Logistics se fundó en 1973, en un principio para proporcionar respaldo logístico a las empresas asociadas, pero posteriormente también a socios externos. Borusan se decidió por DAF gracias a la excelente relación precio-prestaciones, al ligero peso del propio CF85 y a su alto valor residual.



DAF alcanza el éxito en Sudáfrica

En octubre de 2002, DAF entró en el mercado sudafricano con unos ambiciosos objetivos. Ahora, más de dos años y medio después, las expectativas se han confirmado totalmente: DAF, que ha alcanzado una cuota de mercado en el segmento de más de 15 toneladas PBV del 10%, es la marca de camiones que más crece en el mercado sudafricano.

Este éxito se debe en gran medida a la asociación con Tyco Trucks, que ha entregado recientemente el camión número mil en Sudáfrica. Tyco Trucks es el importador de DAF, pero cuenta, además, con sus propias plantas de producción en las que monta las gamas CF y XF para el mercado sudafricano basándose en paquetes semimontados SKD (del inglés Semi-Knocked-Down, desmontable) que se componen de elementos completos, como cabinas, motores y ejes traseros y un chasis completamente desnudo. Además de las series CF y XF, los camiones LF de DAF se están haciendo muy populares en Sudáfrica. DAF suministra esta gama como vehículo completo.

Tyco Trucks utilizará el camión DAF número 1000 en Sudáfrica (un DAF CF85 4x2) como vehículo especial de demostración.





Plataformas hidráulicas DAF para el cuerpo de bomberos de Eindhoven

DAF ha suministrado recientemente dos plataformas hidráulicas al cuerpo de bomberos de Eindhoven, la ciudad de los Países Bajos en la que tiene su sede DAF Trucks N.V. Los nuevos vehículos sustituirán a dos camiones escalera DAF.

El cuerpo de bomberos de Eindhoven apostó de nuevo por DAF tras una exhaustiva evaluación realizada según el procedimiento de compras europeo requerido y que consideró al DAF FAN CF75 como el mejor vehículo. El eje trasero arrastrado director proporciona una gran maniobrabilidad y una gran carga útil. Las nuevas plataformas hidráulicas tienen una altura vertical máxima de funcionamiento de 34 metros y un alcance horizontal máximo de casi 25 metros. Los vehículos no sólo se usarán para las labores de extinción de incendios, sino también en operaciones de rescate. La cesta está equipada con un cañón de agua dirigido a distancia con una capacidad de 2.500 litros por minuto. La gran potencia del motor de 265 kW (360 cv) interesó al cuerpo de bomberos de Eindhoven porque, gracias a ella, la plataforma hidráulica, de más de 25 toneladas, puede alcanzar una velocidad de 80 km/h en 33 segundos.



Dirección ejecutiva de UBN Auto. Izquierda: Vasil Kalev, vicepresidente. Derecha: George Zagorov, director de ventas.

Nuevo distribuidor DAF en Bulgaria

DAF y UBN Auto firmaron recientemente en Sofía, capital de Bulgaria, un contrato de asociación. UBN Auto, que llevaba 10 años como socio de DAF en el apartado de servicios en el mercado búlgaro, será a partir de ahora también responsable de la importación de camiones DAF.

Aunque en Bulgaria el mercado para camiones nuevos de más de seis toneladas PBV es aún incipiente, como demuestra que sólo se vendieron 700 camiones en 2004, las perspectivas para el futuro son excelentes. Se espera alcanzar para 2008 un mercado total de 4.000 camiones y cuando Bulgaria entre en la UE en 2007 su economía recibirá un impulso adicional. Bulgaria es un país de tránsito importante, una buena razón para que DAF y UBN Auto se aseguren de que la red de servicio cuenta con el personal más competente posible. Con este fin, UBN Auto ha suscrito acuerdos con concesionarios en Plovdiv, Burgas y Varna.

Camión cisterna para repostaje de 100 toneladas

La compañía aérea KLM comenzó recientemente a utilizar un conjunto especial: un DAF CF75 con un semirremolque de queroseno de 80.000 litros de capacidad. El peso remolcable máximo permitido del conjunto es de 100 toneladas y su longitud total supera los 20 metros. Para contar con la suficiente tracción en todas las condiciones, el tractor 75.310 de DAF cuenta con un eje tándem de accionamiento doble de 26 toneladas. El camión incorpora un motor de 9,2 litros que proporciona 310 cv, y está equipado con una caja de cambios de cinco velocidades totalmente automático. Durante las maniobras de marcha atrás, el sistema de dirección del semirremolque se desactiva para facilitar la operación. A fin de utilizar el sistema de repostaje se ha construido una plataforma elevadora en la parte posterior de la cisterna que puede alcanzar una altura de 4,2 metros. El conjunto de camión para repostaje fue diseñado por el concesionario DAF Truckland Schiphol en asociación con DAF Trucks Nederland y Kar Kunz Aviation Refuelling.



Primera unidad tractora de transporte pesado DAF XF95 8x4 en Polonia

El concesionario DAF Truck Center de Varsovia ha hecho entrega recientemente de una unidad tractora XF.95FTM 8x4 con un eje trasero anterior director a ZRE Katowice. El tractor, de 530 cv de potencia, es la primera unidad de este tipo en el mercado polaco.

ZRE Katowice, fundada en 1955, se especializa en el transporte de cargas pesadas y especiales. El XF se utilizará para el transporte de cargas de hasta 120 toneladas PBV. ZRE seleccionó el XF por sus excelentes prestaciones y porque las especificaciones del camión se ajustan a la perfección a sus necesidades. Asimismo, las experiencias positivas de otras empresas de transporte pesado que utilizan el XF de DAF, en especial en lo relacionado con su bajo coste de mantenimiento, han jugado un papel destacado en la adquisición del XF.



**Nuevo modelo de gama alta con motor PACCAR MX
con tecnología de vanguardia:**

XF105 establece nuevos estándares

DAF acaba de lanzar el nuevo XF105. Este nuevo modelo estrella, que viene a sumarse al programa DAF, cuenta con un exterior rediseñado, un interior completamente nuevo, una distribución del chasis innovadora y el nuevo motor PACCAR MX de 12,9 litros, disponible tanto en la especificación Euro 4 como en la Euro 5. El camión XF105 de DAF, cuya fabricación comenzará durante el primer trimestre de 2006, establecerá nuevos estándares de calidad, eficacia y prestaciones de transporte, así como en diseño interior, comodidad, ergonomía y características de conducción.





XF

DAF

XF

DAF
10000



▲ *Detrás del asiento del conductor:
un soporte para botellas de fácil
acceso*

▲ *Uno de los cajones puede albergar
un frigorífico de 45 litros en el
que podrá almacenar botellas en
posición vertical.*



*Fácil acceso a la amplia litera
superior (205 x 70 x 10 cm)
gracias a su escalera de aluminio
de estudiada ergonomía y estilo.*

*El nuevo volante puede equiparse
con controles integrados para
control de crucero, control de
velocidad en pendiente, teléfono,
etc.*



*Selector de transmisión
plegable para no obstaculizar el
movimiento por la cabina*



Duración y fiabilidad a la vanguardia del mercado, mínimos costes de operación y la más alta eficacia y rendimiento de transporte, combinados con valores de emisión Euro 4 y Euro 5: estos fueron los criterios más importantes en que se basó el desarrollo del DAF XF105, junto con un extraordinario confort y un entorno de trabajo perfecto para el conductor. Para distinguir el nuevo top model del XF95 con niveles de emisiones Euro 3, el atractivo exterior del XF105 evoluciona a partir del enfoque de producción de la marca en vez de surgir como una perspectiva rompedora. El Centro de diseño de DAF ha dotado al XF105 de un carácter propio y original, manteniendo al mismo tiempo el impactante estilo del popular XF95. El techo de la cabina Super Space Cab es totalmente nuevo y en el conjunto del para-choques delantero de acero se ha integrado una parrilla superior y otra inferior de nuevo diseño. Los faros de xenón con ópticas transparentes Lexan que se pueden incorporar como opción, las luces combinadas en el para-choques y los exclusivos proyectores de largo alcance en el techo de la cabina Super Space Cab son elementos estilísticos característicos del XF105.

Nuevo estándar en diseño interior

El XF95 ya estableció en su día un nuevo estándar en cuanto a espacio y diseño interior se refiere. Ahora, con el XF105, DAF toma de nuevo la posición de cabeza en el sector en lo que respecta a ergonomía y estilo interior, materiales y colores utilizados, espacio y su uso, acabado y calidad global. Desde los paneles de las puertas, elegantemente tapizados y el espacio de almacenamiento adicional, hasta el nuevo panel de instrumentos, la nueva distribución del tablero de instrumentos o el nuevo compartimento dormitorio, el nuevo modelo de gama alta de DAF ofrece calidad superior en todos sus detalles.

Al sentarse detrás del nuevo volante, con airbag como opción, enseguida se hace patente que la comodidad, seguridad y facilidad de uso se consideraron elementos prioritarios durante la fase de diseño. El nuevo volante está disponible con interruptores integrados para el control de crucero, control de velocidad en pendiente, teléfono, etc. Otras funciones importantes, incluidas las de la caja de cambios AS-Tronic, resultan fáciles de usar mediante mandos en la



columna de dirección. Además, el control del freno de mano está ahora integrado en el tablero de instrumentos lo que facilita su acceso, a la vez que deja más espacio en el suelo de la cabina.

El tablero de instrumentos simula una cabina de avión e incorpora tres ranuras DIN para la instalación de un sistema de navegación o telemática junto con el equipo de audio. Los cuatro retrovisores principales con ajuste eléctrico y los elevalunas eléctricos tanto del conductor como del copiloto se pueden accionar desde un panel central situado en la puerta.

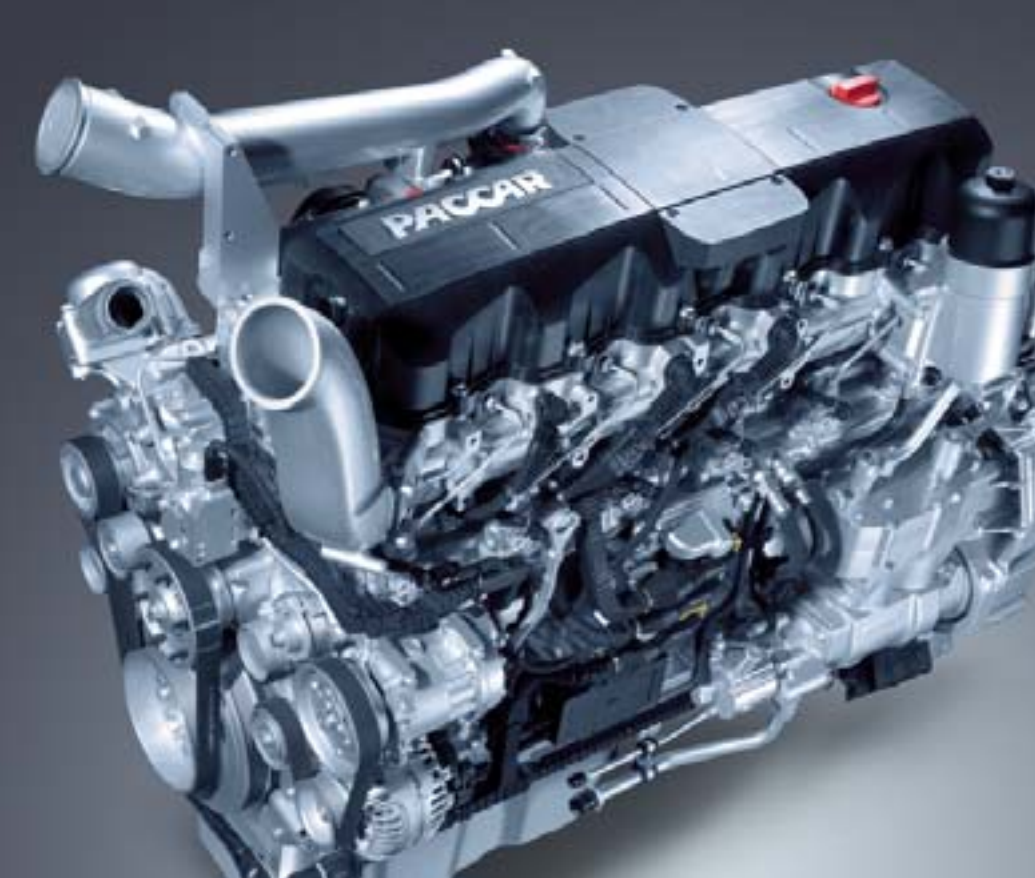
Suelo semiplano

Además de ofrecer el mejor entorno de trabajo posible, la cabina del XF105 hace que el conductor se sienta como en casa, gracias a su estilo y a la buena combinación de sus elegantes materiales y colores, seleccionados cuidadosamente, y a la iluminación interior, muy estudiada y que cuenta con una luz nocturna de color ámbar. El túnel del motor se ha bajado a 15 centímetros para lograr un suelo semiplano, lo que facilita el desplazamiento por la cabina y deja espacio más que suficiente para ponerse de pie, tanto en la cabina Space Cab (1,75 m) como en la Super Space Cab (2,10 m). Si el camión está equipado con la caja de cambios automática AS-Tronic, se puede aprovechar todo el suelo de la cabina para un óptimo espacio habitable. Las versiones con transmisión manual cuentan con una palanca de cambio plegable, lo que significa que el conductor puede moverse por la cabina sin encontrar obstáculos. El túnel del motor más bajo ha permitido opciones de almacenamiento aún más espaciales bajo la cama. En este caso,

DAF ofrece la posibilidad de elegir entre un armario fijo o uno o dos cajones. Uno de estos cajones puede albergar un frigorífico de 45 litros en el que es posible guardar botellas en posición vertical. Además, hacia detrás del asiento del conductor, hacia la derecha, se ha instalado un soporte para botellas al que se puede acceder fácilmente. El área dormitorio, de nuevo diseño, subraya la atención que DAF presta tradicionalmente a las necesidades de los conductores, e incluye dos amplias literas. La inferior tiene unas dimensiones de 210 cm por 81 cm, mientras que el colchón, de una sola pieza, tiene 15 cm de grueso. En cuanto a la litera superior, a la que se accede mediante una magnífica y ergonómica escalera de aluminio, también tiene unas medidas generosas (205 x 70 x 10 cm).

Motor PACCAR MX

El modelo XF105 está equipado con el nuevo motor PACCAR MX de 12,9 litros, diseñado y fabricado en la planta DAF Trucks de Eindhoven (Países Bajos). En un primer momento, el motor estará disponible en distintas versiones con una potencia de 300 kW (410 cv), 340 kW (460 cv) y 375 kW (510 cv), con pares de 2.000, 2.300 y 2.500 Nm respectivamente, y con un intervalo de régimen de motor de 1.000 a 1.500 rpm. Posteriormente, se comercializará una versión de 410 kW (560 cv). El motor de seis cilindros en línea combina una versatilidad y prestaciones excelentes con un bajo consumo de carburante. La fiabilidad y duración fueron otros aspectos importantes tenidos en cuenta durante la fase de diseño del motor MX, creado para alcanzar una vida útil de 1,6 millones de kilómetros. El motor PACCAR MX marca la diferencia gracias a



la combinación de tecnologías innovadoras de probada solvencia con otras novedosas, así como por el uso de materiales de alta tecnología como el hierro de grafito compacto y una máxima integración de funciones. Por ejemplo, en el diseño del bloque motor y la culata, los tubos se han integrado para lograr que el motor sea lo más compacto posible en el exterior y para minimizar el número de piezas del motor. Incluso

el sistema inteligente de alta presión está totalmente integrado en el bloque motor. Entre otros innovadores detalles técnicos cabe destacar el accionamiento por correa en V para el alternador y el aire acondicionado, la tapa de válvulas de material composite que integra el sistema de ventilación del cárter, la distribución en la parte posterior del motor, los pistones de acero, la bomba combinada para el suministro de combustible y el control de la inyección, y

la carcasa de aluminio del volante motor. El nuevo freno de descompresión Jacobs duplica el rendimiento del freno motor, en particular en el intervalo de regímenes más utilizado de entre 1.000 y 1.500 revoluciones.

Para cumplir con los requisitos de niveles de emisión Euro 4 y Euro 5, el DAF XF105 se equipará también con un catalizador SCR DeNOx.

Distribución del chasis innovadora

Al desplazar los depósitos de aire y algunos otros componentes al interior del chasis, queda espacio adicional para colocar grandes depósitos de carburante, lo que ha permitido además de la ubicación, cuidadosamente elegida del catalizador DeNOx y del depósito AdBlue de 50 ó 75 litros, ampliar la capacidad de depósito de combustible hasta 1.500 litros, la máxima legalmente autorizada en Europa. Como el XF95, el XF105 está equipado con frenos de disco controlados electrónicamente, sistemas ABS, ASR, control de estabilidad del vehículo y freno asistido para una seguridad y confort adicionales.

XF95 con niveles de emisión Euro 3

Debido al elevado precio de los motores Euro 4 y Euro 5 y dado que la demanda de tales camiones dependerá en gran medida de los incentivos y las ventajas fiscales, como en el caso del impuesto de circulación alemán, DAF estima que, en los países en que los incentivos sean limitados o inexistentes, los operadores seguirán comprando vehículos Euro 3 mientras puedan. Por ello, DAF seguirá fabricando el XF95 según la especificación Euro 3 mientras exista demanda en el mercado europeo y en países fuera de la UE en los que la legislación Euro 4/5 no sea aplicable.





Bart van Lotringen, Centro de diseño DAF:



“Comodidad y uso óptimo del espacio”

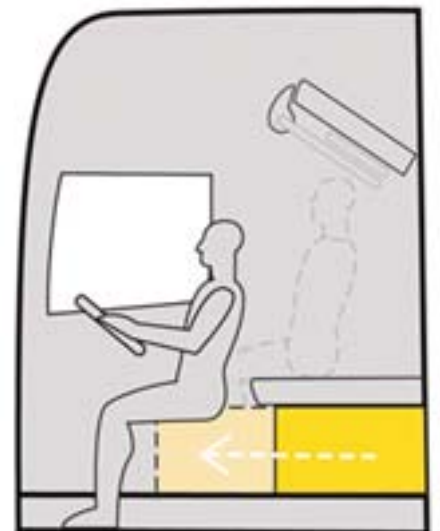
En palabras de Bart van Lotringen, director de diseño en DAF: “El objetivo del diseño interior de la cabina del XF105 estaba claro: comodidad y uso óptimo del espacio sin ningún tipo de concesiones. Un ejemplo: para alguno de nuestros competidores, la litera puede convertirse en un banco, algo que puede parecer una buena idea en un primer momento, pero que significa que el colchón tiene que estar hecho de dos piezas. Esto no es negociable en DAF. Un colchón de una pieza es mucho más cómodo y, por ello, es el que ofrecemos a los conductores. La escalerilla para subir a la litera superior es robusta y sólida, y puede simplemente desplazarse hasta los pies de la cama, de modo que nunca estorbe si el conductor quiere sentarse o tumbarse en la litera inferior.

Estos ejemplos demuestran que nos hemos puesto en el lugar del conductor. Ellos pasan muchas horas en la cabina. No sólo trabajan en ella, sino que también viven en ella. Por tanto, hemos creado un ambiente acogedor, con colores cálidos y materiales suaves y de apariencia natural. Igual que el interior de un hogar moderno”.

Espacio óptimo para moverse en el interior

Todos los interruptores e instrumentos que tienen que ver directamente con la conducción se han situado muy cerca del volante, e incluso en el mismo volante, para garanti-

zar una ergonomía óptima al conducir y la máxima libertad de movimiento cuando se descansa. Todo esto combinado con un suelo de la cabina semiplano permite un espacio de movimiento óptimo para el conductor. Bart nos dio otro ejemplo de esto: “La litera superior del XF105 se puede levantar en dos segundos gracias a un ingenioso sistema, que además permite colgar una toalla para secar, de modo que el conductor pueda sentarse cómodamente en la litera inferior”. El suelo semiplano de la cabina tiene otra ventaja, además del espacio adicional: como es 15 centímetros más alto en el centro que delante de los asientos, las conocidas como zonas sucias, están separadas de las limpias; así la sección central permanece limpia, lo que resulta muy agradable si el conductor quiere, por ejemplo, irse a la cama descalzo. Gracias al suelo semiplano de la cabina, los cajones y el frigorífico situados debajo de la litera tienen hasta 45 centímetros de altura. Lo que en el caso del frigorífico significa que las botellas grandes se pueden guardar de pie. Según Bart: “Resulta más fácil alcanzar las botellas así cuando se está conduciendo y el gas no se pierde tan pronto. Además, en el improbable caso de que sea necesario inclinar la cabina hacia adelante, el frigorífico cuenta con compartimentos para que las botellas no se caigan”.





Nuevo DAF XF105: invirtiendo en eficacia

El nuevo modelo DAF XF105 líder del mercado, que se presentará en la feria RAI en Ámsterdam, ofrece los estándares de producción del mercado internacional dado su alto nivel de calidad, fiabilidad y duración. Todos los modelos ofrecen un diseño de cabina superior con suelo semi-plano, además de un motor PACCAR MX de 12,9 litros con tratamiento posterior de gases de escape (catalizador SCR) para cumplir con los requisitos de niveles de emisión Euro 4 y Euro 5. "Invertir en DAF XF105 significa invertir en la reducción de costes y en el aumento del rendimiento. Nuestro nuevo modelo ofrece un gran rendimiento a los operadores en múltiples aplicaciones", afirma Kerry McDonagh, director de marketing y ventas de DAF Trucks.

El intervalo de servicio del XF105 ha aumentado de 120.000 a 150.000 km con el uso de aceite sintético.



Las cifras hablan por sí solas. En función de las condiciones de funcionamiento, el nuevo motor PACCAR MX ofrece un ahorro de combustible de hasta un 4%. Por tanto, el consumo de AdBlue se compensará en función del ahorro de combustible. Además, en varios países de Europa se han implantado programas de incentivos para compensar de forma parcial o completa la inversión en motores conformes a las normativas Euro 4 y Euro 5; por ejemplo, descuentos en el sistema alemán Maut.

Kilometraje residual

El nuevo motor PACCAR MX de 12,9 litros cuenta con una vida útil de 1,6 millones de kilómetros, esto es, si el primer propietario de un modelo XF105 decide venderlo con un kilometraje de 800.000 km, el siguiente propietario obtendrá un camión con un kilometraje residual de 800.000 km. De este modo, aumenta el valor del XF105, que puede ser hasta un 15% mayor que un vehículo con motor Euro 3 tras cuatro o cinco años de servicio.

Mayor intervalo de servicio

El intervalo de servicio ha aumentado de 120.000 a 150.000 km con el uso de aceite sintético. Esto no sólo significa una disminución en el consumo de aceite en relación con la vida útil del camión, sino también una disminución de la frecuencia de servicios de mantenimiento y reparación, ya que, como término medio, el modelo XF105 sólo requiere este tipo de servicio una vez al año. Igualmente, ya no es necesario realizar una revisión tras los primeros 10.000 km y se ha ampliado el intervalo de cambio de aceite para la caja de cambios y el eje trasero hasta superar el medio millón de kilómetros; concretamente, los 540.000 km. Todo esto se traduce en la reducción de horas de estancia en el taller y, por tanto, en más horas de actividad para el

El XF105 tendrá un precio de compra de un 10 a un 15% superior al precio del DAF XF95 Euro 3. Esto se debe principalmente a la instalación del catalizador SCR para cumplir los requisitos de las normativas Euro 4 y Euro 5.



camión. Además, su gran fiabilidad le asegura el máximo nivel de horas de actividad, al tiempo que los costes de mantenimiento y reparación se reducen hasta un 10%.

Instalación del SCR

Con todas estas prestaciones y beneficios tanto para los conductores como operadores, es comprensible que el precio del nuevo DAF XF105 sea mayor que el del XF95. “Los operadores que soliciten el nuevo DAF XF105, cuya producción comenzará en enero de 2006, verán un aumento en el precio de compra del 10 al 15% en comparación con el DAF XF95 Euro 3; esto se debe principalmente a la instalación del catalizador SCR para cumplir los requisitos de las normativas Euro 4 y Euro 5 relativas a los niveles de emisión de gases. No obstante, los costes de funcionamiento en relación con la vida útil total del camión son menores. Este beneficio convierte al XF105 en una interesante oferta para aquellos operadores que se preocupan por el precio”, añadió McDonagh.

La mejor excusa

“Para aquellos operadores que prefieran adquirir un vehículo Euro 3 y no tener que realizar una inversión inicial muy elevada, el modelo DAF XF95 continuará produciéndose siempre que haya demanda en el mercado.” De hecho, el modelo DAF XF95 sigue siendo el punto de referencia del sector en muchos aspectos, según algunos estudios recientes realizados por las principales revistas de comercio europeas. Una revista británica apuntó: “Gracias al modelo XF95, DAF nos ha ofrecido la mejor excusa para no tener que comprar un vehículo tractor Euro 4 hasta que



Kerry McDonagh: “Invertir en DAF XF105 significa invertir en la reducción de costes y en el aumento del rendimiento”.

no sea necesario”. Por supuesto, esta declaración también se puede aplicar a muchos otros operadores de países en los que no es obligatorio el sistema Maut, dada su continua demanda del DAF XF95 Euro 3. Sin embargo, la producción del modelo XF95 Euro 3 finalizará para los países miembros de la Unión Europea, una vez que la normativa de emisión de gases Euro 4 entre en vigor en octubre de 2006. Los vehículos Euro 3 deberán estar

registrados antes de esa fecha, lo que significa que sólo se podrán vender hasta el verano de 2006. Hasta entonces, DAF ofrecerá a sus clientes dos sólidos productos: el nuevo XF105 conforme a las normativas Euro 4 y Euro 5 y el conocido XF95 conforme a la normativa Euro 3 (ambos ofrecen un óptimo rendimiento y un increíble espacio interior y comodidad para el conductor)”, concluyó Kerry McDonagh.

XF105: invirtiendo en eficacia:

- **Hasta un 4% más en ahorro de combustible.**
- **Hasta un 10% menos en costes de reparación y mantenimiento.**
- **Hasta un 15% más en el valor de reventa.**
- **Emisión de gases Euro 4 o Euro 5 para reducción Maut.**
- **Ampliación del intervalo de servicio hasta 150.000 km.**
- **Ampliación del intervalo de cambio de aceite para caja de cambios y eje trasero.**



Employee of the month

- ▶ **TIRE: MARATHON LHS**
- ▼ **LOWERS COSTS PER KILOMETER**

This month's hardest worker? The new Marathon LHS. Its wider tread and low aspect ratio gives 15% more mileage and lower rolling resistance for reduced fuel consumption. Along with Marathon LHD+ drive and Marathon LHT megatrailer tires, it gives maximum payload and cargo volume. So next month's Employee of the Month is a foregone conclusion.

GOODYEAR



**BECAUSE NOT ALL TIRES
ARE THE SAME ...**



The European Road Transport Show 2005

Más noticias DAF en el próximo Salón Europeo del Transporte por Carretera 2005 del RAI



Como es habitual, el stand de DAF en el Salón Europeo del Transporte por Carretera 2005 del RAI se encontrará en el pabellón Europahal. En él, DAF expondrá su gama completa de modelos y prestará una gran atención a los servicios que complementan los productos.

En octubre de 2005 DAF presentará su gama completa de modelos en el Salón Europeo del Transporte por Carretera 2005 en el recinto RAI de Amsterdam. Aquí, el modelo estrella será el DAF XF105. Además de este nuevo modelo, DAF presentará otra primicia en su amplio stand de 2.200 m² ubicado en el pabellón Europahal como en otras ocasiones: el nuevo motor PACCAR PR de 9,2 litros, conforme a las normativas Euro 4 y Euro 5 y que se fabricará el año próximo para el DAF CF75.

Este año, DAF dispondrá del stand más grande hasta el momento a la entrada del pabellón Europahal. Con espacio para al menos doce vehículos, incluidos varios con carrocería al descubierto. DAF mostrará su línea completa de productos, desde los modelos LF destinados a la distribución hasta los modelos CF, diseñados para una amplia gama de aplicaciones, o los XF, para el transporte internacional por carretera. Por supuesto, el nuevo DAF XF105 tendrá una posición preferente en el stand.

Motor PACCAR PR

La segunda primicia de DAF en el Salón Europeo del Transporte por Carretera 2005 será el nuevo motor PACCAR PR de 9,2 litros, acorde con las especificaciones Euro 4 y Euro 5. Este motor emplea diversas tecnologías innovadoras que se utilizan igualmente en el PACCAR MX de 12,9 litros como, por ejemplo, el sistema Inteligente de alta presión, diseñado en colaboración con Delphi. Al igual que en el motor PACCAR MX, todos los cables eléctricos están protegidos para ofrecer la máxima fiabilidad. Además, el motor PR emplea la tecnología SCR DeNOx para ajustarse a los valores de emisión Euro 4 y Euro 5.

Cabe también señalar que, entre otros componentes, se han realizado importantes innovaciones en el bloque motor, la culata, los pistones y las válvulas para asegurar la máxima fiabilidad y duración. El modelo PACCAR PR de 6 cilindros y 9,2 litros comenzará a fabricarse a lo largo de 2006, y estará disponible en distintas ver-

siones entre 183 kW/250 cv y 265 kW/360 cv, con pares máximos entre 1.050 y 1.450 Nm en una relación de entre 1.100 y 1.700 rpm. Este nuevo motor de alta fiabilidad, excelente rendimiento y reducido consumo de combustible se instalará en primer lugar en el DAF CF75.

Los servicios relacionados con el producto ocupan una posición relevante

Con el objetivo de destacar la importancia que DAF y sus concesionarios (alrededor de 1.000 delegaciones de ventas y servicios) otorgan a la asistencia de primer orden que respalda sus productos líderes, los departamentos de After Sales, PACCAR Financial, PACCAR Parts y TRP ocuparán un lugar preferente en el stand de DAF, así como el servicio International Truck Service

(ITS), los contratos MultiSupport de reparación y mantenimiento y el resto de sistemas disponibles para que los concesionarios DAF puedan ofrecer a nuestros clientes el mejor asesoramiento a la hora de realizar su compra.

Además de un bajo coste por kilómetro, los transportistas exigen la máxima disponibilidad y eficacia de sus vehículos. Por tanto, los concesionarios de DAF aplican una fórmula de servicio completo desde un único establecimiento: es decir, los transportistas pueden encontrar todos los servicios que necesitan en un único punto, para así sacar el máximo partido a sus operaciones comerciales.



DAF en los Países Bajos

Con sus casi 9.600 matriculaciones hasta el mes de agosto de este mismo año, el mercado holandés de vehículos comerciales a partir de 6 toneladas ha alcanzado este año cotas casi tan altas como en el mismo periodo de 2004. Gracias a su cuota de mercado cercana al 32% durante los primeros ocho meses de 2005, DAF continúa como líder indiscutible del sector. En la categoría de 6 a 15 toneladas, DAF presenta una cuota de casi el 22%; en la categoría de vehículos de más de 15 toneladas, la cuota de mercado de DAF en los Países Bajos es de más de un 33%.



Johan van den Heuvel, director: "El negocio de los camiones es un negocio entre personas. Un buen concesionario está siempre a tu disposición, intenta ponerse en tu lugar para ver cuáles son tus necesidades e intenta buscar soluciones rápidamente".

El motor PACCAR MX probado exhaustivamente

Antes de que los motores de nuevo diseño pasen a la fase de producción en serie, recorren millones de kilómetros de prueba. Para ser más exactos, 35 millones en el caso del motor PACCAR MX. Parte de ellos se realizaron bajo condiciones de laboratorio en las instalaciones experimentales. En esta fase, los motores se prueban en especial para comprobar su duración y fiabilidad. No obstante, la mayoría de los kilómetros se realizan en pruebas en carretera, de modo que se pueda comprobar su respuesta en condiciones reales de frío, calor y altitud.



La última fase del proceso de desarrollo es lo que se conoce como pruebas de campo, en las que vehículos dotados del nuevo motor se ponen en servicio con ciertos clientes, como HeuvelTrans de Tiel en los Países Bajos. El objetivo primordial de estas pruebas es hacer los ajustes finales basados, entre otras cosas, en las opiniones de los clientes y los conductores. En el caso del motor PACCAR MX, esto implicó nada menos que a 100 vehículos y a 29 clientes de diversos países europeos.

Confianza

El logotipo de HeuvelTrans no deja ningún margen de dudas sobre el tipo de actividades de la empresa: transporte nacional e internacional de frutas y hortalizas frescas refrigeradas. Con su flota de 90 camiones, HeuvelTrans, integrante del grupo Van den HeuvelGroep, es una de las mayores empresas del sector. Además, HeuvelTrans

Un vistazo bajo la cabina: el motor PACCAR MX ya ha recorrido 181.000 kilómetros en menos de un año.

Con su flota de 90 camiones, HeuvelTrans es una de las mayores empresas de transporte nacional e internacional de frutas y hortalizas frescas refrigeradas.



HeuvelTrans y DAF

HeuvelTrans adquirió su primer DAF en 1992. Su director, Johan van den Heuvel, dice saberse aún su matrícula de memoria, aunque parece recordar las de todos sus camiones y semirremolques, lo que demuestra su alto grado de compromiso en las actividades cotidianas de la empresa. La mitad de los camiones de la flota de HeuvelTrans son DAF, es decir, 45 entre CF y XF: "Estamos muy contentos con ellos. Son fiables, económicos, y los conductores están encantados con ellos, especialmente por la cabina tan espaciosa y sus características de conducción", afirmó Johan, quien tiene una firme opinión sobre cómo debe ser la relación con el concesionario: "Un buen servicio es quizás más importante para un concesionario que vender coches", nos dice. "El negocio de los camiones es un negocio entre personas. Un buen concesionario está siempre a tu disposición, intenta ponerse en tu lugar para ver cuáles son tus necesidades e intenta buscar soluciones rápidamente. El objetivo de HeuvelTrans es dar a sus clientes un nivel de servicio del 100%, y esto sólo es posible si el concesionario también hace lo mismo. La relación tiene que funcionar realmente bien, y por suerte, tenemos una muy buena relación con nuestro concesionario, Van Tilburg-Bastianen".

amente en el uso cotidiano

tiene suscrito un acuerdo de colaboración con la empresa española Transportes Hnos Corredor, S.A, que tiene una flota de otros ochenta camiones. "Realizamos 2.600 portes al año desde y hacia España y, además realizamos muchos transportes diarios hacia y desde Inglaterra. Las cadenas de supermercados más grandes de los Países Bajos están entre nuestros clientes, y tienen que estar absolutamente seguros de que responderemos a sus necesidades; por lo tanto, al principio no me sentí demasiado entusiasta cuando DAF nos pidió que participáramos en las pruebas de campo, ya que no sabes nunca lo que puede suceder. Sin embargo, esta preocupación no tenía fundamento: nuestro XF en prueba se utiliza en un programa totalmente normal. En menos de un año hemos realizado 181.000 kilómetros con él, a Inglaterra y España", declaró el director, Johan van den Heuvel.

Eindhoven

HeuvelTrans tiene su propia instalación de surtidores de AdBlue, el aditivo a base de urea que garantiza que el motor PACCAR MX cumple los requisitos sobre emisiones Euro 5. Según Johan: "No hay ningún problema, el XF se usa siete días a la semana, 24 horas al día. El camión tiene su propio conductor y, cuando éste libra, otro conductor toma su puesto. Ambas personas tienen una gran experiencia y, por tanto,

están en posición de evaluar el rendimiento del motor PACCAR MX. De vez en cuando vamos a la fábrica de Eindhoven, donde los mecánicos comprueban si todo va bien, y en nueve de cada diez ocasiones así es". ¿Que qué sucederá con el vehículo después de las pruebas de campo? "Simplemente se quedará en nuestra flota, ya que ha demostrado su fiabilidad", respondió Van den Heuvel.

Conductor Gerrit van Holland: "Gran potencia de tracción"

El conductor designado para el XF de prueba de HeuvelTrans es Gerrit van Holland, de 58 años, quien viaja principalmente a Inglaterra. "Este trayecto se realiza siete días a la semana", dice. Sus dilatados años de experiencia como conductor fueron la razón por la que Johan van den Heuvel encomendó a Gerrit la tarea de realizar las pruebas de campo del XF. En su opinión, el camión funciona perfectamente; es fiable y tiene mucha potencia de tracción. "Sólo he visitado el concesionario en unas pocas ocasiones por algún problema menor. Esto es parte del trato. Después de todo, se trata de una prueba de campo. Sólo tuve que acostumbrarme a la caja de cambios AS-Tronic, especialmente cuesta abajo. Pero eso es mi problema personal. He conducido camiones con cambio manual durante muchos años; se podría decir que soy un conductor de la vieja escuela. Debo admitir que un cambio automático como éste funciona extraordinariamente". Gerrit informa sobre su experiencia con el motor PACCAR MX mediante exhaustivas listas de verificación. Uno de los puntos más importantes de la lista es por supuesto el consumo. "De media, el camión usa alrededor de 30 litros a los 100 kilómetros, lo que incluye un tiempo considerable en atascos y con 40 toneladas. Lo que no está mal para una prueba de campo. Estoy seguro de que se puede sacar mucho más de este motor", declaró Gerrit.





Separación de la tapa del cojinete de la cabeza de biela fundido con el motor PACCAR MX en el bloque motor. El motor y la tapa se separan ejerciendo una gran fuerza y con una alta precisión para poder instalar el cigüeñal. Ventaja: de este modo, se obtiene una junta única y sólida.

Las principales juntas de pernos se producen automáticamente, a la vez que el ordenador comprueba que los pernos se han ajustado con el par correcto.

Camiones de calidad internacional con los más



Los motores se colocan automáticamente en la posición más adecuada para los trabajadores.



En la fábrica de componentes de láminas de metal, su cualificado personal utiliza robots soldadores de tecnología avanzada, cortadores de plasma e impresionantes prensas, entre otros, para producir una amplia variedad de apoyos, soportes, piezas de ejes y cabinas y depósitos de combustible.

La línea de producción de la fábrica de montaje de DAF en Eindhoven se ha ampliado 50 metros para lograr una mayor capacidad de producción.





En la fábrica de ejes de Westerlo, el proceso de pintura de ejes está completamente automatizado. Esto mejora tanto el nivel de calidad como las condiciones de trabajo.

Los robots soldadores desempeñan un importante papel en el proceso de montaje de cabinas de la fábrica de Westerlo.



altos estándares de producción internacional

Durante los últimos años, se han llevado a cabo grandes inversiones en las instalaciones de producción de DAF de Eindhoven y Westerlo. Éstas han pasado a formar parte de las más modernas plantas de producción del mundo y se encuentran a la cabeza en cuanto al desarrollo de estándares de calidad y eficacia.



Producción con los más altos estándares internacionales

El principal objetivo de DAF es conseguir que todos sus productos se fabriquen con los más altos estándares de producción internacional: un continuo compromiso por aumentar aún más los niveles de calidad y eficacia. Nuestro lema: siempre hay algo que se puede mejorar. Una producción con los más altos estándares internacionales implica un continuo esfuerzo por obtener los mejores resultados desde el primer momento. Sin necesidad de un consumo de energía y material innecesario y con la mejor calidad. Por ello, es vital el papel que desempeñan todos los empleados que participan en el proceso de producción. Después de todo, ellos son los especialistas que saben cómo pueden mejorar y ser más eficientes. El conocimiento y las capacidades de los empleados de DAF constituyen la base para una continua mejora de los procesos de producción. Un producto de calidad internacional no sólo se consigue gracias a una producción con los más altos estándares, sino también a un personal altamente cualificado para una producción de calidad internacional.

En el primer trimestre de 2006, DAF comenzará la producción del nuevo modelo XF105, que dispondrá del nuevo motor PACCAR MX de 12,9 litros diseñado por DAF. Este nuevo motor tiene un diseño completamente nuevo y se caracteriza por su combinación de tecnología avanzada y probada, así como por un gran número de innovaciones técnicas. Asimismo, el proceso de producción de este motor se caracteriza por su bajo nivel de tolerancia y alto nivel de limpieza para ofrecer la mayor calidad posible. En cuanto a su alto nivel de fiabilidad, se han instalado un gran número de tubos tanto en el bloque motor como en la culata del cilindro del MX. De este modo, tanto los bloques motor como las culatas de los cilindros se pueden instalar en diferentes ángulos, según sea necesario, para facilitar las operaciones de perforación y fresado. Así, no quedan residuos de las operaciones de taladro y fresado en los canales, que es la principal razón por la que los bloques motor y las culatas de los cilindros deben limpiarse por el interior y exterior con tanta regularidad y cuidado durante el proceso de producción.

Máxima precisión

La calidad de nuestros productos es nuestro principal objetivo. En la fábrica de motores DAF, los empleados reciben instrucciones de trabajo estándar a través de pantallas. Para las operaciones en las que se requiere una precisión superior a la humana, se hace uso de tecnología. Es el caso de la instalación de la junta entre el bloque motor y el alojamiento del volante. O la instalación del volante. El uso de maquinaria para la producción también se aplica en casos en los que se requiere un gran esfuerzo físico. Además de la completa renovación de la infraestructura de la fábrica de motores, también se dio prioridad a la mejora de las condiciones de trabajo. Los bloques motor se transportan automáticamente a cada una de las estaciones de trabajo y se disponen a la altura

de trabajo ideal para cada tarea. Este tipo de prestaciones también se pueden interpretar como signos de calidad.

Ampliación de las capacidades

Una producción con los más altos estándares del mercado internacional (ver cuadro) significa que sólo estamos satisfechos si ofrecemos lo mejor. Esto no sólo se aplica a la fábrica de motores, sino que también incluye a todas las fábricas DAF. Por ejemplo, a la fábrica de componentes de láminas de metal, en la que sus cualificados trabajadores utilizan robots soldadores de tecnología avanzada, cortadores de plasma o impresionantes prensas, entre otros, para producir una amplia variedad de bases, soportes, piezas de ejes y cabinas y depósitos de combustible. O a la fábrica de ejes y cabinas de Westerlo, Bélgica. Durante el pasado año, se instalaron robots soldadores y de pintura y una nueva y moderna maquinaria controlada por CNC para aumentar aún más las condiciones de trabajo y el nivel de calidad. E, indudablemente, para mejorar aún más la eficacia necesaria para aumentar la capacidad de producción. Después de todo, el nivel de la demanda de camiones DAF sigue manteniéndose más alto que nunca. Por esta razón, la línea de producción de la planta de montaje de DAF de Eindhoven se ha ampliado 50 metros. El proceso de la línea de producción se incluyó en la infraestructura existente a través de una mejora de los estándares de los conjuntos de tuberías usados, de las instalaciones del cableado, etc. Con ello, se logró aumentar la eficacia y la calidad. Todas estas innovaciones hacen posible que los camiones DAF de calidad internacional producidos en fábricas con los más altos estándares de producción internacional garanticen al cliente el máximo nivel de calidad, fiabilidad y duración posible.



Service Rapido 2.0

El siguiente paso hacia el servicio óptimo

La máxima implantación es una de las puntas de lanza de la política de servicio al cliente de DAF. Cuanto menos tiempo pasen los camiones en los talleres, más dinero pueden ganar los transportistas con ellos, y en una coyuntura en la que los márgenes se reducen y el precio del combustible sube incesantemente, ésta es una condición vital para continuar en el negocio.

En 1994 DAF presentó el sistema de piezas "Parts Rapido". En aquel momento, era único en el mercado y en la actualidad aún resulta innovador. Este sistema, que funciona en DVD o en línea a través de Internet, contiene toda la información de piezas de todos los camiones DAF actualmente en servicio, y se puede acceder a él inmediatamente, sin tener que consultar catálogos de piezas durante horas. A nivel del chasis, es posible ver de forma precisa e inmediata qué piezas componen un camión determinado y qué versiones de software se usan en su sistema electrónico. Y aquellos que saben las muchas decenas de miles de distintas configuraciones de camiones que son posibles en DAF, podrán imaginar también el ahorro de tiempo que supone Parts Rapido. Un ahorro de tiempo que puede traducirse directamente en tiempos de inactividad más cortos para el cliente.

DAVIE XD

La reparación y el mantenimiento de camiones significan mucho más que meramente sustituir piezas. Se trata sobre todo de realizar un diagnóstico adecuado y una reparación de calidad. En este proceso, "DAVIE XD", el acrónimo de "DAF Vehicle Investigation Equipment, Xcellence in Diagnostics" (Equipo de investigación de vehículos DAF), desempeña un importante papel. Este sistema de diagnóstico y programación, único en su especie y desarrollado específicamente por DAF, puede comprobar 48 sistemas electrónicos distintos del vehículo, lo que ahorra mucho tiempo y costes.

Una nueva era

La presentación del nuevo XF105 de DAF también anuncia una nueva era en lo que a mantenimiento y reparaciones se refiere: llega "Service Rapido 2.0", un sistema único

en el que los procedimientos de reparación, tiempos de reparación, instrucciones del lugar de trabajo, herramientas especiales, datos técnicos y piezas necesarias se han integrado completamente por primera vez y por camión individual. La era del lugar de trabajo saturado y catálogos de piezas, muy manoseados y mal indexados, ha terminado. Con un portátil y una conexión a Internet basta.

¿Cómo funciona Service Rapido 2.0?

Una vez introducido el número de bastidor de un camión determinado y la tarea de servicio requerida, el mecánico recibirá un detallado esquema con todos los pasos de la reparación. Para cada paso, se adjunta un plan de trabajo con ilustraciones y se muestran los datos técnicos (como el par de apriete) y cualquier herramienta especial requerida. El mecánico también recibirá un resumen de las piezas necesarias. Además, podrá ver exactamente su aspecto en pantalla. Y todo esto con sólo unos pocos clics del ratón. Service Rapido 2.0 supone innumerables ventajas, tanto para los concesionarios como para los clientes. Por lo tanto, al usar Service Rapido 2.0, los talleres podrán planificar la duración exacta de una

Service Rapido 2.0, producto único en su categoría en el mercado, confirma la posición de liderazgo de DAF en el servicio postventa, donde los clientes son incondicionalmente lo primero.



El futuro

Los proyectos relacionados con el servicio postventa no cesan de surgir. Como prueba, DAF ha implantado un "concesionario electrónico" en Eindhoven, Países Bajos, como escaparate que permite a la compañía mostrar el modo en que los medios de información modernos pueden respaldar de manera óptima las operaciones de la empresa tanto para los concesionarios como para el usuario final. Con este fin, se utiliza la tecnología de la información más innovadora, tanto en términos de hardware como de software.

Así, los clientes que tengan una etiqueta inteligente (integrada en la llave de contacto) son automáticamente reconocidos a la entrada, de modo que todos sus datos personales y del vehículo están a disposición de los empleados del concesionario inmediatamente. Todas las aplicaciones de ordenador son inalámbricas, y se utiliza equipo de código de barras especial para las operaciones de almacén. No obstante, la informática no desempeña el papel principal, sino que sirve de apoyo a la prestación de servicios: la funcionalidad es lo más importante tanto para los clientes como para los concesionarios.

reparación determinada y prepararse para ella aún mejor. Además, los concesionarios ya no tendrán necesidad de mantener actualizada semanalmente su documentación de taller en papel: Service Rapido está siempre al día. Y aún hay más: las instrucciones de trabajo están mucho más claras que en la documentación impresa, y van dirigidas al camión preciso en cuestión. Todo esto resulta muy beneficioso para los clientes, ya que a partir de ahora podrán estar seguros de que sus camiones no pasan ni un minuto más de lo necesario en el taller y de que las posibilidades de que se cometan errores (por ejemplo, pedir las piezas equivocadas o usar pares de apriete inadecuados) se han reducido a cero.

Service Rapido 2.0 se está implantando actualmente en todas las instalaciones de DAF y ya está operativo en una serie de concesionarios de DAF de Inglaterra. El sistema estará disponible en todos los concesionarios europeos de DAF a principios de 2006. Service Rapido 2.0, producto único en su categoría en el mercado, confirma la posición de liderazgo de DAF en el servicio postventa, donde los clientes son incondicionalmente lo primero.

El éxito reside en algo más que un buen camión

En ocasiones los clientes me preguntan cuál es el secreto del éxito de DAF. "¿Tiene usted un momento?", les respondo, porque la respuesta no es tan sencilla. Por supuesto, fabricamos unos camiones estupendos, pero eso sólo explica parte del éxito, ya que la organización detrás del producto tiene por lo menos la misma importancia. Un cliente no sólo compra un buen camión, está adquiriendo fundamentalmente certeza. La certeza de que su flota estará en servicio en todo momento y al más bajo coste posible. Así es, los márgenes en el sector del transporte ya son lo bastante bajos tal y como están las cosas...

Esto resume la esencia del objetivo posventa de DAF: óptimo despliegue por un lado, bajos costes por el otro. Estas no son sólo palabras bonitas, trabajamos duro a diario para que se hagan realidad. Por supuesto con productos excelentes y fiables, pero también con un amplio abanico de servicios e innovaciones, como Service Rapido, sobre el que puede obtener más información en estas páginas. Y algunas de esas innovaciones ya tienen 33 años, como DAF Internacional Truck Service (ITS), que otros han intentado imitar muchas veces, sin lograrlo nunca.

No obstante, el auténtico secreto de la organización de DAF es la gente que trabaja para ella. En las fábricas, en los departamentos de desarrollo, en las oficinas y en los más de 1.000 concesionarios y puntos de servicio de toda Europa. Personas que saben lo que quiere el cliente. Algo que no han aprendido leyendo caros informes, sino hablando con ellos directamente acerca de sus necesidades y requisitos, sobre los retos cotidianos del mundo del transporte. He aquí donde reside la fuerza de DAF: saber qué motiva a sus clientes. Porque por muy buenos que sean nuestros camiones, y por más amplia que sea nuestra gama de servicios, el transporte por carretera sigue siendo una cuestión de personas.

Pieter de Grauw, director, Servicio postventa DAF Trucks N.V.





Una obras públicas impresionantes mejoran las infraestructuras

La infraestructura está obsoleta: los atascos y la congestión no facilitan las cosas a los proveedores de servicios logísticos en Europa. Sin embargo, sí que existe un gran número de ejemplos de infraestructuras que aportan a los transportistas las ventajas de tiempo y eficiencia deseados. Por ejemplo, el nuevo viaducto cerca de la ciudad francesa de Millau, entre Clermont-Ferrand y Béziers, así como otras interesantes obras de ingeniería en fase de desarrollo.

Texto: Hans van Zwet



El pilar más alto del viaducto de Millau supera en altura a la torre Eiffel. La luz entre los siete pilares es de 342 metros.

La espléndida estructura, diseñada por el mundialmente conocido arquitecto Sir Norman Foster, se terminó el 17 de diciembre de 2004 y ha convertido a la A75 en una ruta mucho más eficaz. Por lo tanto, fue recibida con satisfacción por los operadores de transporte que conducen desde y hacia el norte de Europa y el sur de Francia o España. Antes de su inauguración, para ir de París a Perpiñán preferían usar las carreteras A6, A7 y A9, es decir, la ruta por Lyon. El tráfico en el valle del Tarn en los alrededores de Millau (donde el tráfico transcurría lentamente a través de calles estrechas) justificaba este desvío de 60 kilómetros. Sin embargo, desde que se abrió el nuevo viaducto al tráfico, la ruta por la A10, A71 y A75 es más corta y rápida. El precio no es muy elevado y, aunque los vehículos articulados (clase 4) pagan 20,31 EUR por el puente (24,20 impuestos incluidos), el viaje total entre París y Perpiñán se ha convertido en un poco menos caro que por Lyon, lo que es tan importante al menos como el ahorro de tiempo: por lo menos media hora en la temporada baja y hasta cuatro horas en temporada alta.

Cifras de vértigo

La empresa propietaria del viaducto de Millau, Compagnie Eiffage du Viaduct de Millau, está orgullosa de las grandes cifras asociadas con el puente. La luz entre los siete pilares es de 342 metros. El pilar más

alto mide 343 metros y se levanta, por lo tanto, 21 metros por encima de la torre Eiffel. Esta compañía será la propietaria del puente durante 75 años. Al diseño se le ha calculado una vida útil de 120 años. Los primeros bocetos se realizaron en 1987, pero la construcción no comenzó hasta el 14 de diciembre de 2001, y el viaducto se abrió al público exactamente tres años y tres días más tarde. El coste del proyecto ha sido de 400 millones de euros.

Messina y Gibraltar

Además del viaducto de Millau, otras dos impresionantes obras de arte de la ingeniería civil europea están en proyecto a largo plazo: un puente sobre el Estrecho de Messina y, quizás, un enlace permanente entre Europa y África por el Estrecho de Gibraltar. El primer proyecto de construcción mencionado pretende garantizar que en 2012 la ciudad de Calabria, en el sur de Italia, esté conectada con Sicilia, la mayor isla del Mediterráneo y la más densamente poblada: cinco millones de habitantes en 25.708 kilómetros cuadrados. La capital, Palermo, es la quinta ciudad más grande de Italia tras Roma, Milán, Nápoles y Turín; sin embargo, en la actualidad la isla sólo está conectada con el continente por ferry.

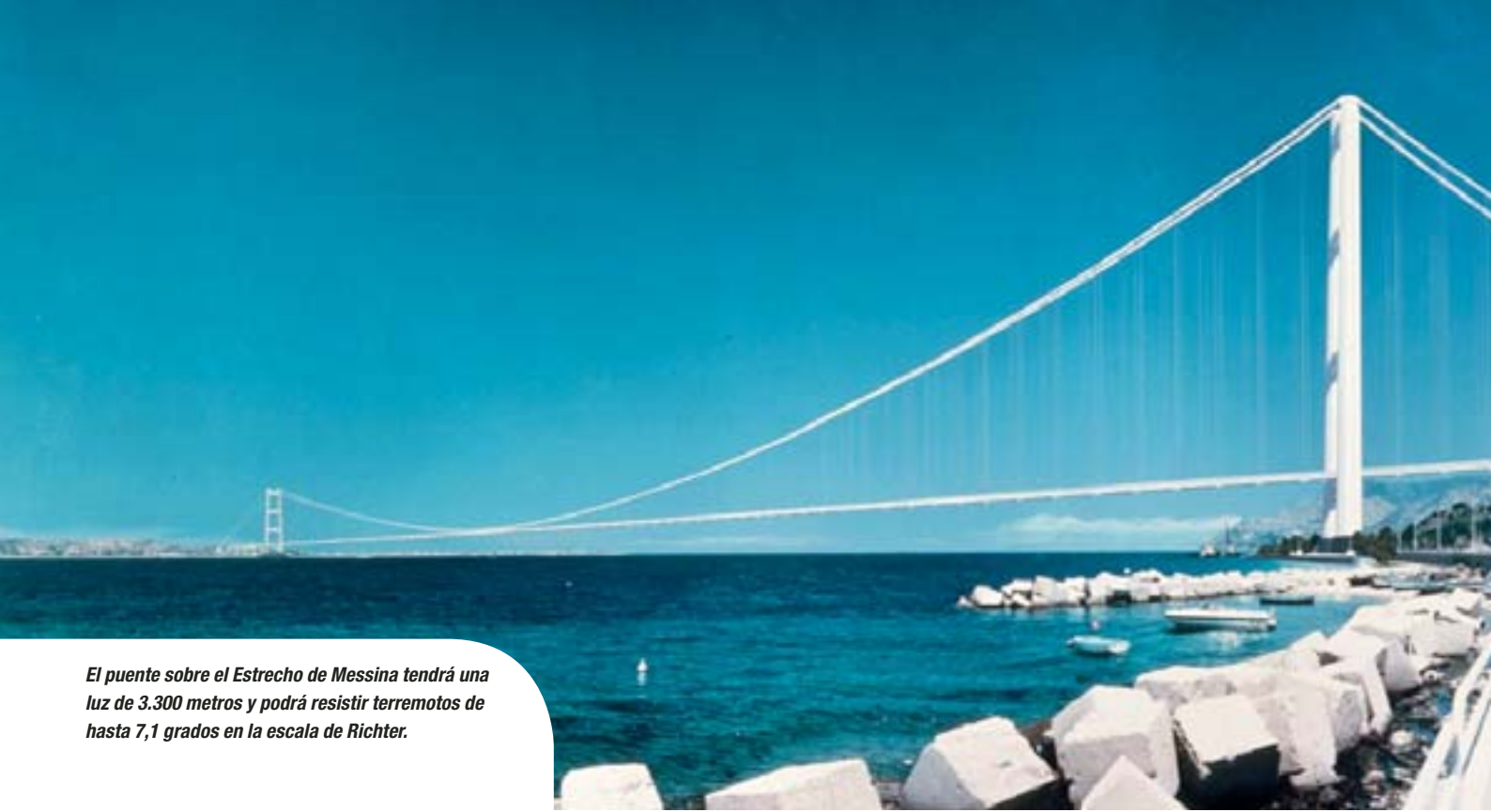
Un salto de 3.300 metros

Actualmente, se están estudiando las pro-

puestas de dos constructoras y, el 1 de septiembre el gobierno italiano cerró el plazo para presentar las solicitudes para asegurar el proyecto. El puente tendrá dos carriles en cada dirección con un carril de emergencia, un enlace por ferrocarril de doble vía y una carretera de servicio. Esto hará que el puente tenga 604 metros de ancho. Italia espera que los primeros vehículos lo atraviesen en 2012. El proyecto costará 4.600 millones de euros. El cliente, Stretto di Messina S.P.A., habla de una luz de 3.300 metros. Por comparación, el puente Great Belt, tiene una luz de 1.624 metros y el puente Fatih Sultan Mehemed, el segundo puente sobre el Bósforo, en Estambul, tiene una luz de 1.090 metros. El nuevo puente sobre el estrecho de Messina también batirá el actual record del mundo: el puente Akashi Kaikyo que data de 1998. Éste tiene una luz de "únicamente" 1.991 metros. Las dos torres que sustentarán los cables tendrán 382,6 metros, más de sesenta metros más altas que la torre Eiffel.

Volcanes y terrorismo

La vida útil prevista para el puente se ha calculado en 200 años si no se registran terremotos superiores a 7,1 puntos en la escala de Richter en este periodo, ya que el puente está pensado para sobrevivir a terremotos de menor intensidad. Esta preocupación relacionada con los terremotos tiene su fundamento: el puente será



El puente sobre el Estrecho de Messina tendrá una luz de 3.300 metros y podrá resistir terremotos de hasta 7,1 grados en la escala de Richter.

construido cerca del monte Etna, el único volcán de Europa aún activo. Además, los volcanes inactivos Stromboli y Vesubio están también en las proximidades. El puente deberá ser capaz de resistir una velocidad del viento de 200 kilómetros por hora. Asimismo, la preocupación por la seguridad incluye ahora los ataques terroristas mediante aeronaves, pero, según los ingenieros, la construcción también sería capaz de soportar un ataque de este tipo.

Túnel euroafricano

He aquí un proyecto aún más futurista que se encuentra todavía en su fase de diseño: una conexión entre África y Europa, que debería estar finalizada en 2020. Aún no existe nombre oficial para el proyecto, de hecho, todavía no se ha decidido si será un túnel o un puente. En la actualidad, se realizan diversos estudios para evaluar su viabilidad, entre ellos, uno que propone un

puente y otro que estudia la posibilidad de construir un túnel “flotante” que colgaría a 150 metros bajo el nivel del mar y estaría anclado al fondo marino. La razón para esta construcción tiene que ver con la profundidad del Estrecho de Gibraltar, que en su parte más estrecha de trece kilómetros, es de 600 metros, lo que hace técnicamente imposible construir un túnel convencional. Asimismo, se realizan investigaciones para averiguar las posibilidades de cruzar el Estrecho de Gibraltar hacia el oeste de la zona más estrecha, donde el mar tiene una profundidad de sólo 300 metros. En ese caso, el túnel tendría una longitud de 38,5 kilómetros.

¿Quién va a pagar?

La posibilidad de una conexión permanente con África a través del estrecho dio un paso importante el 12 de diciembre de 2004, cuando el rey Juan Carlos I de España y el

rey Mohamed VI de Marruecos firmaron un acuerdo para realizar más investigaciones. Sin embargo, no está claro si la UE responderá ante una solicitud de subvención, ya que, a diferencia de la conexión con Sicilia, incluida en la red transeuropea (TEN), en la que los gobiernos de los 25 estados miembros han establecido cuáles son las conexiones más importantes en Europa, la actividad comercial entre África y Europa no justificaría aún una conexión permanente entre ambos continentes, aunque Marruecos tenga su punto de vista particular sobre el asunto. En cuanto a lo que a la seguridad se refiere, la sombra de los inmigrantes ilegales planea sobre la viabilidad de esta conexión. No obstante, en primer lugar es preciso realizar las investigaciones pertinentes para asegurarse de que esta conexión es técnicamente posible y para determinar quién correrá a cargo con los exorbitantes costes. El único ejemplo comparable, el túnel del Canal de la Mancha, costó 20 millones de euros de la época, por lo que resultó el proyecto de infraestructuras más caro de la historia. Por el momento, tanto las personas como las mercancías tendrán que seguir cruzando el Estrecho de Gibraltar por avión o ferry.

Los túneles más largos y profundos

- **El túnel Seikan, en Japón, una conexión por ferrocarril entre dos islas, es, con sus 53,9 kilómetros, el túnel más largo del mundo. El túnel del Canal de la Mancha le sigue con 39 kilómetros.**
- **El túnel Lærdal, en Noruega, cerca de Bergen, es el más largo para automóviles; tiene 24,5 kilómetros y se terminó en 2000.**
- **El túnel North Cape, en el norte, es probablemente el túnel más profundo, ya que conecta desde 1999 mediante una carretera de siete kilómetros la isla de Magerøya con el continente a una profundidad de 212 metros bajo el nivel del mar.**

La disponibilidad de AdBlue crece rápidamente

Para cumplir los nuevos requisitos de niveles de emisión Euro 4, casi todos los fabricantes de camiones europeos han optado por el sistema SCR (Selective Catalytic Reduction, Reducción catalítica selectiva). Es más, para la norma Euro 5 todos los fabricantes europeos de camiones han optado por este sistema, mediante el cual se añade el líquido AdBlue a los gases del tubo de escape para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno. Sin embargo, la pregunta en el aire es la siguiente: ¿existe el suficiente líquido AdBlue disponible?

Texto: Hannah Dyson



Univar, la compañía matriz de Dureal, ha cerrado un acuerdo con Texaco.



GreenChem colabora con Q8.



También es posible repostar AdBlue en el importante puesto fronterizo de La Junquera, en España.

Todos los contratistas que usen camiones equipados con este sistema tendrán que saber exactamente dónde encontrar este líquido, simple pero indispensable. Actualmente, ya existen varias asociaciones entre proveedores, distribuidores y minoristas para garantizar que el líquido AdBlue aparezca en cientos de estaciones de servicio de toda Europa durante los próximos meses, así como en las instalaciones de muchas paradas de transportistas y camiones.

Los principales proveedores de AdBlue a los clientes europeos son Air 1 (una sociedad entre el productor Yara y el distribuidor Brenntag), Univar y GreenChem. A modo de prueba, estas tres compañías ya han instalado muchos depósitos de AdBlue en paradas de camiones, depósitos de combustible y sitios públicos. Además, están cerrando acuerdos con las grandes compañías petrolíferas para aumentar la disponibilidad de AdBlue en las estaciones de servicio en los dos o tres próximos años. Otros fabricantes y distribuidores dirigen sus esfuerzos en primer lugar a un país a la vez, por ejemplo Blue Sky en Alemania (una sociedad entre SKW Piesteritz y KRUSE

Chemie KG) y BlueCat en el Reino Unido (fundada por J&H Bunn). La compañía petrolífera OMV equipará 67 de sus gasolineras con instalaciones de AdBlue antes de 2007, especialmente en Austria, Alemania y Europa Central y Oriental.

La amplia variedad de opciones de almacenamiento y suministro que ofrecen los distribuidores de AdBlue permite a las compañías petrolíferas diversificar su estrategia de ventas según su propio punto de vista sobre este mercado en vías de desarrollo. Así, Shell contará con 1.500 puntos de venta de AdBlue a finales de año, pero sólo lo distribuirá en latas de cinco litros. La compañía francesa Total suministrará AdBlue a 400 gasolineras y estaciones de servicio para camiones AS24 en Europa en los próximos tres años, tanto a granel como en latas. Hacia finales de año, Q8 ofrecerá latas en algunas de sus instalaciones y habrá instalado surtidores en gasolineras situadas estratégicamente, como en los pasos fronterizos.

www.findadblue.com

La consultora británica Integer inaugurará el sitio web FindAdBlue.com en octubre en colaboración con los fabricantes de AdBlue, empresas de distribución y fabricantes de camiones. De este modo, las empresas de transportes y los conductores podrán encontrar todos los puntos de venta de AdBlue en Europa con tan sólo hacer clic en esta dirección.



La “Conexión holandesa”



DAF pionera en las antípodas

Con un área de 270.000 km², una naturaleza exuberante, abundancia de materias primas y una población de tan sólo 4 millones de habitantes, Nueva Zelanda es conocida también como el último paraíso sobre la tierra. Por ello, no es sorprendente que el país atraiga a cantidades ingentes de personas que desean labrarse allí un nuevo futuro. Como Cor van Opzeeland, que dejó la Holanda de la posguerra en 1952 en busca de nuevos desafíos. Cuando comenzó a transportar diversas mercancías, incluido carbón, con un único camión en 1956, no podía ni imaginar que su nombre aparecería aún en los camiones casi cincuenta años más tarde. Camiones de su propio país de nacimiento.

En 2005 su hijo, John, se hizo cargo de la dirección de la empresa neozelandesa que opera en los sectores de almacenamiento, distribución y empaquetado, con una flota de 35 vehículos y varios almacenes de distribución por todo el país. La compañía transporta una amplia variedad de mercancías, como madera, alimentos y material de empaquetado. Opzeeland da trabajo a 55 personas, de las

John (a la izquierda) es el director general de la empresa de transporte que fundó su padre Cor van Opzeeland en 1956.

cuales 35 son conductores. La oficina principal se encuentra en la Isla del Sur. Cor padre, que tiene ahora 79 años, todavía aparece por las instalaciones a diario y sigue trabajando.

Pionero

Cuando DAF se introdujo en el mercado neozelandés hace unos seis años, Opzeeland fue uno de sus primeros clientes. La “Conexión holandesa” de los Opzeeland jugó un importante papel en el proceso de compra de camiones holandeses, declaró John van Opzeeland: “Aunque en aquel momento

parecía un poco arriesgado comprar camiones de una marca completamente desconocida en Nueva Zelanda, las especificaciones eran prometedoras, y nuestros contactos en los Países Bajos confirmaron la excelente reputación de DAF. Además, hay que tener en cuenta que varios miembros de la familia en los Países Bajos se dedican al transporte por carretera, algunos de ellos también bajo el nombre Opzeeland”.

Todo funciona a las mil maravillas

En la actualidad, Opzeeland tiene 13 camiones DAF en su flota, concretamente modelos de las series CF y XF. John van Opzeeland no oculta su entusiasmo: “Todo funciona a las mil maravillas. Los DAF son fiables, el precio es bueno, son bastante económicos y a los conductores les encantan. Lo que es más, los canales de venta y posventa están sumamente bien organizados. Además, el importador de DAF, Southpac Trucks, tiene un gran número de puntos de servicio por todo el país y las líneas de comunicación son prácticamente directas, incluso con la fábrica de Eindhoven, en los Países Bajos. Las preguntas que formulamos a DAF reciben siempre una pronta respuesta. Es como si estuvieran justo aquí al lado”.





Utilización flexible

John denomina las condiciones de las carreteras de Nueva Zelanda como “un reto para los camiones” ya que el país es sumamente montañoso y el clima muy cambiante. Los camiones DAF de Opzeeland se utilizan tanto para viajes largos como cortos, y hacen entre 75.000 y 175.000 kilómetros al año. Los CF se utilizan principalmente en la Isla del Sur. Según relata John: “Los conductores de nuestros CF parten al final del día y paran una vez hechos unos 200 kilómetros para dormir, normalmente en algún hotel para camioneros. Los XF, equipados con una cabina Space Cab, se utilizan principalmente en la Isla del Norte, y sus conductores pasan a menudo tres o cuatro días en la carretera y duermen en el camión. En lo que a espacio y comodidad se refiere, la cabina de los XF es la de serie, pero a los conductores les encanta. Los camiones nos llegan de fábrica justo como los queremos, ni el concesionario ni yo tenemos que cambiar casi nada, lo que supone una gran ventaja, ya que nos ahorra dinero y los camiones pueden ponerse a trabajar casi de inmediato tras su llegada desde los Países Bajos”.

Cuatro ejes

La instantánea del tráfico en Nueva Zelanda está dominada por un alto porcentaje de vehículos rígidos de cuatro ejes que, a menudo, llevan también un remolque de cuatro ejes. La longitud total del conjunto en esos casos es de 20 metros y tiene un peso PBV de 45 toneladas. Todo esto es producto de la legislación nacional, según explica John van Opzeeland contrariado: “El gobierno opina que los conjuntos de más de 39 toneladas deben estar equipados con ocho ejes y el camión con motricidad doble, es decir: 8x4 ó 6x4. Sólo de esta forma podría un conductor enfrentarse a las condiciones de las carreteras neozelandesas. Sin embargo, un camión moderno de dos ejes con un remolque de tres ejes puede manejarse sumamente bien en Nueva Zelanda. Así que como resultado ahora tenemos mucho peso adicional, menos capacidad de carga y costes adicionales en carburante”.

A pequeña escala

“Por la naturaleza del país, la economía de Nueva Zelanda tiene una pequeña escala, lo que significa que los camiones tienen que ser muy flexibles para poder transportar una amplia variedad de mercancías.

Cualquier cosa, en cualquier momento es aquí el lema de los transportistas. Nuestros DAF están muy bien preparados para esto, especialmente gracias a su reducido peso”, afirmó John van Opzeeland.

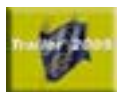


DAF Endurance Used Trucks

Vehículos usados DAF;
como si fueran nuevos



Más flexibilidad, más seguridad, más ventajas. Krone tiene para toda su gama (Profi Liner., Cool Liner, Mega Liner) un programa con soluciones innovadoras y cuidadas al máximo detalle, que le proporcionarán ventajas en todos sus transportes.



Venga a visitarnos en: **European Road Transport Show** en Ámsterdam. Nave 08, Puesto 055 y en **Trailer 2005** en Kortrijk, Nave 04, Puesto 426.

FIRST CHOICE

Para más información llamen al 627 50 18 04  www.krone.de

 **KRONE**
Los profesionales del transporte



C510 Twin Steer: el camión más grande jamás fabricado en Kenworth

Kenworth Australia presentó recientemente el C510 Twin Steer, un verdadero caballo de batalla accionado por tres ejes para transportes extremadamente pesados, tanto por carretera como por pistas. Es el camión más grande jamás construido en Kenworth y el mayor posible según la legislación australiana.

El camión, diseñado en colaboración con Brambles Industrial Services, se utilizará en los sectores de la minería y silvicultura, así como para transportes muy pesados.

El excepcional camión de Kenworth es capaz de transportar cargas PBV de hasta 200 toneladas y está equipado con un motor Cummins QSK19 de 19 litros capaz de desarrollar 600 cv. El C510 cuenta con dos ejes delanteros directores y tres ejes traseros accionados. El proceso de diseño, producción y homologación se realizó en tan sólo doce meses.

Revista Industry Week: "PACCAR en el pelotón de cabeza"

PACCAR Inc, compañía matriz de DAF Trucks N.V., fue aclamada recientemente por la autorizada revista de comercio americana "Industry Week" como uno de los mejores cincuenta fabricantes de los Estados Unidos. "Es un honor para PACCAR poder compartir este reconocimiento con empresas como Dell, Johnson & Johnson, Chevron y 3M. En el año en que PACCAR celebra su centésimo aniversario, este reconocimiento refleja el afán de innovación y la dedicación de los empleados de PACCAR de todo el mundo", declaró Mark C. Pigott, director y presidente ejecutivo.

Para seleccionar las cincuenta compañías con mejor rendimiento, Industry Week no sólo evaluó la cifra de negocios, los márgenes de beneficios y el rendimiento de los activos, sino que también calibró los flujos de existencias de los últimos tres años.

En palabras de Mike Tembreull, vicepresidente de la empresa: "La diversificación a nivel mundial de PACCAR ha resultado vital para el continuo crecimiento de su cifra de negocios y sus beneficios. En 2004, más del 50% de los ingresos de PACCAR se generaron fuera de los Estados Unidos. Durante los últimos diez años, PACCAR ha logrado un crecimiento anual de los beneficios del 16%, frente al 7% del índice 500 de Standard & Poor's, la lista de las empresas con mejor rendimiento. En los últimos tres años, PACCAR alcanzó una media del 21,5% en lo que a rendimiento del capital y reservas se refiere. En 2004, esta cifra fue del 27,9%".

La fundación PACCAR Europe subvenciona un laboratorio de investigación sobre el cáncer

El profesor Alex Markham, director de Cancer Research UK, se deshacía en elogios al hablar sobre la "excepcional generosidad" de la fundación PACCAR Europe por su donación de 250.000 libras esterlinas (unos 367.000 euros) para la renovación de un laboratorio de investigación sobre el cáncer en Manchester, Inglaterra.

Un laboratorio de investigación sobre el cáncer del instituto Paterson subvencionado por Cancer Research UK será ampliado y modernizado, y cambiará su nombre por el de laboratorio PACCAR, en muestra de agradecimiento por la donación.

El director y presidente ejecutivo de PACCAR, Mark Pigott, declaró: "La fundación PACCAR está muy satisfecha de poder contribuir a los importantes estudios científicos y clínicos de Cancer Research UK. Su avanzada investigación médica resulta vital para mejorar el diagnóstico y mantener la esperanza de encontrar una cura para esta terrible enfermedad. Admiramos la posición de liderazgo que ha alcanzado Cancer Research UK y sus iniciativas proactivas para buscar los fondos necesarios para renovar su laboratorio".

Las obras en el laboratorio PACCAR ya han comenzado, y está previsto que esté listo en enero de 2006. El principal campo de trabajo de los investigadores del nuevo laboratorio estará relacionado principalmente con la aplicación de los descubrimientos científicos a métodos de tratamiento prácticos para pacientes de cáncer.

El camión Kenworth número 250.000 de Chillicothe



La fabricación del camión número 250.000 se celebró recientemente en la planta de montaje de Kenworth en Chillicothe (Ohio). Las llaves de este camión, un Kenworth T600, fueron entregadas a Jon Vinje, director de Halvor Lines, una empresa de transporte que posee una flota de 235 camiones Kenworth.

La fábrica de Chillicothe se inauguró en 1974 y es la más grande de las instalaciones de Kenworth. Además del T600, en esta planta se fabrican también los modelos W900, T800 y T2000.

De izquierda a derecha: Scott Blue, director de la fábrica Kenworth; Bill Kozek, director general de ventas de Kenworth; Jon Vinje, director de Halvor Lines; Larry Soule, director general de ventas del concesionario Rihm Kenworth.





Los primeros motores para camiones de DAF

DAF diseña y fabrica sus propios motores desde hace casi cincuenta años. Durante este tiempo, la empresa se ha forjado una excelente reputación en cuanto a duración, fiabilidad, economía de carburante y bajos valores de emisiones.

DAF presentó su primer chasis a la prensa en 1948 equipado con un motor American Hercules de gasolina de 4,62 litros y 102 cv de potencia y, aunque un año más tarde los clientes podían elegir entre varios motores diésel de Hercules y Perkins, DAF seguía sin fabricar sus propios motores. Ésta era una decisión consciente, ya que la inversión necesaria para diseñar y fabricar motores demostró ser demasiado grande para los precarios tiempos de la posguerra. DAF prefirió concentrarse primero en fabricar chasis y ejes delanteros y traseros de buena calidad. Sin embargo, las ambiciones de DAF ponían ya de manifiesto que algún día, en una fase posterior, la empresa fabricaría sus propios motores.

Con el rápido aumento del tráfico rodado, surgió la necesidad en el mercado de

motores con una mayor potencia y, a mediados de los cincuenta, quedó patente que los motores Hercules y Perkins ya se habían quedado obsoletos y debían ser reemplazados. A finales de 1955, DAF firmó un acuerdo con Leyland, por el cual el fabricante británico actuaría por el momento como proveedor de motores, al tiempo que DAF recibía permiso para fabricar sus propios motores bajo licencia una vez que la nueva planta de motores, que debía construirse, estuviera lista. La construcción de la fábrica de motores, situada junto a la de camiones, comenzó en enero del 56. Todas las estructuras de acero del nuevo edificio fueron fabricadas por la misma DAF, que en sus orígenes había sido una empresa dedicada a esta actividad.

La fábrica de motores

La nueva fábrica fue inaugurada a bombo y platillo en noviembre de 1957, en el lugar en que todavía hoy se encuentra la fábrica de motores de DAF. Ahí es donde comenzó la fabricación del primer motor de DAF: el D575, que era en realidad una versión bajo licencia del Leyland O.350. El D575, de 5,76 litros, contaba con inyección directa, y su potencia era de 120 cv SAE a 2.400 rpm. Este motor se fabricó también como motor industrial y para barcos. En un corto periodo de tiempo, el D575 se forjó una excelente reputación y es obvio que esta serie no fue el final: a principios de 1959, DAF presentó cuatro nuevos motores basados en el D575, dos motores de gasolina de 135 y 155 cv, una versión diésel ligeramente más pequeña de 100 cv y el modelo DS575, con 165 cv. Para lograr esta gran potencia, los ingenieros de DAF utilizaron en el DS575 el llenado a presión mediante un turbo que aprovechaba los gases del escape. Por lo tanto, DAF fue uno de los primeros fabricantes de camiones del mundo que introdujo un motor turbo en el mercado. Éste fue el principio de DAF como líder en la tecnología de motores, una reputación que aún perdura en la actualidad y que ha mejorado aún más gracias al motor PACCAR MX.



Producción de motores de DAF en 1957 (izquierda) y producción de motores de DAF en 2005: una diferencia abismal.

DAF y PACCAR Finacial: dedicated to transport

Invertir en vehículos es una decisión empresarial costosa y compleja. Se trata de opciones que afectarán directamente al éxito de su negocio. PACCAR Finacial puede ayudarle a tomar las decisiones financieras correctas para su empresa.



DAF XF105: el nuevo referente

DAF XF105: el nuevo referente en calidad y fiabilidad; en prestaciones y productividad; en conducción, confort y diseño del habitáculo. Cabina amplia y de lujo. Nuevo motor PACCAR MX de 12,9 litros, en versiones Euro 4 y Euro 5, para altas prestaciones y máxima economía de combustible. El DAF XF105 es la solución más eficaz y económica para el transporte de larga distancia. El sueño de todo conductor.

el impulso de la calidad



PACCAR
FINANCIAL

www.daf.com

DAF
A PACCAR COMPANY