

# DAF in action

Revista de DAF Trucks N.V

Número 1, 2006

**La nueva serie CF de DAF:  
Lo mejor logra mejorarse aún más**



**La nueva serie LF de DAF:  
Diseñado para el reparto**

**ATS Garrone:  
el DAF XF  
puede con todo**



**Adición especial:  
Todo sobre la tecnología SCR de DAF**



**DAF**

A PACCAR COMPANY

Todo lo que necesite en un solo punto de venta



Enorme gama de productos, que comprende más de 50.000 repuestos para camiones y remolques de todas las marcas.

Todos los repuestos para el camión, el remolque y el taller!

Calidad y servicio excelentes y precios atractivos.

Garantía total DAF en todos los repuestos.

Disponible en todos los distribuidores DAF en Europa.

[www.daf.com/trp](http://www.daf.com/trp)

DAF in action

- 4 DAF en las noticias
- 6 Listos para subir el siguiente peldaño de la escalera del éxito
- 12 Grupo de Transportes Visbeen: 'Mantener la dirección'
- 15 Managed Dealer Inventory para la total disponibilidad de las piezas de repuesto
- 16 Para cada aplicación, un DAF a medida
- 19 DAF establece nuevos estándares en la tecnología de bus CAN
- 20 ATS Garrone: El DAF XF puede con todo
- 23 Motores diesel más limpios para autobuses
- 23 DAF inicia la construcción del laboratorio de ensayo de motores con tecnología punta
- 25 PACCAR World
- 26 Un año de MAUT

## Valor añadido como tema central

Tras el exitoso inicio de la producción del nuevo modelo estrella XF105 de DAF con el nuevo motor MX de PACCAR de 12,9 litros, en mayo DAF empieza con la fabricación de los nuevos LF y CF. En su desarrollo nos hemos basado en los múltiples puntos fuertes que han dado esa excelente reputación a los LF y CF. Se trata de su bajo peso propio para una máxima capacidad de carga, un gran confort para el conductor, bajo coste por kilómetro y una demostrada fiabilidad y durabilidad. Sobre esta sólida base, nuestro entusiasta equipo de desarrollo ha seguido trabajando para poder ofrecer todavía más valor añadido a los transportistas y conductores. Un valor añadido, que desde hace años constituye el eje central de nuestros programas de desarrollo. Sin artilugios técnicos, ni innovar por innovar, sino renovar para poder seguir dando más valor añadido a nuestros clientes.

Se han introducido cambios sutiles en el aspecto de la gama LF y CF. Ahora son todavía más atractivos, sin dejar obsoletos a los vehículos actuales de la flota, algo que ningún cliente desea. Para el habitáculo hemos partido de los criterios que introdujimos en el XF105. El resultado es un acabado y un empleo de materiales que no quedarían nada mal en un turismo de gran lujo. Se ha optimizado el diseño del chasis para liberar el mayor espacio posible, por ejemplo, para las patas de apoyo, bombas o refrigeradoras y, qué duda cabe, para la mayor capacidad posible de los depósitos de combustible.

Además, la introducción de la norma Euro 4, que en octubre de este año será obligatoria en la UE, ha supuesto la renovación de todo el programa de motores DAF. Los nuevos XF y CF ponen a su disposición una generación completamente nueva de motores PACCAR: el nuevo motor MX de 12,9 litros y el nuevo motor PR, de 9,2 litros, todos ellos disponibles en la versión Euro 4 y Euro 5. Desarrollados y fabricados por DAF. También la gama LF ha recibido un nuevo motor de cuatro o seis cilindros con una cilindrada mayor, para una potencia y par considerablemente más grandes. Se trata, en resumen, de una fantástica gama de motores. Unos motores desarrollados para garantizar una larga vida útil, una máxima fiabilidad, un alto rendimiento, un bajo consumo de combustible y unos gases de escape más limpios. Ni que decir tiene que con respecto a este último aspecto DAF ha optado por la tecnología SCR, en estos momentos, el camino más efectivo y económico hacia un futuro más limpio.

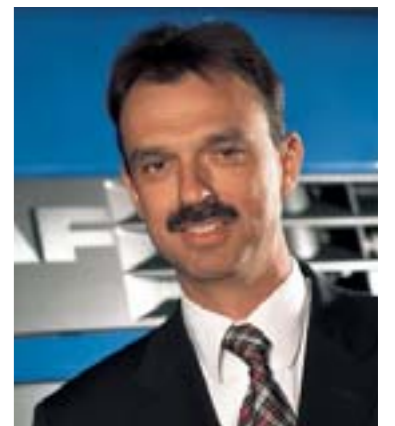
La Tecnología SCR de DAF va incluso más allá, ya que su introducción coincide con el lanzamiento de una gama totalmente nueva de sofisticados motores PACCAR para una serie de camiones que pertenecen a los más modernos del mundo. Desarrollados para lo que exige cualquier cliente de sus vehículos: bajos costes operativos, un alto rendimiento por kilómetro, una comodidad perfecta para el conductor y una óptima fiabilidad y durabilidad. Esto es lo que queremos decir en DAF con 'driven by quality'.

### 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](http://www.daf.com)

Diseño e impresión: GPB bv, Leiderdorp

Ron Borsboom  
Director Desarrollo de productos  
DAF Trucks N.V.



## Una conducción más económica gracias a más caballos

La empresa Leggett's Transport Services de Inglaterra renovó recientemente su flota con dieciocho DAF nuevos: doce tractores CF85 y seis XF95. Los camiones son del tipo tres ejes con eje trasero anterior dirigido para un PMA de hasta 44 toneladas y todos están equipados con el cambio automático AS-Tronic de DAF.

"Las cifras de consumo de los DAF son sumamente favorables", señala Barry Hynard de Leggett's. "Pienso que un camión equipado con un cambio automático puede resultar más económico, incluso si se opta por un motor más potente. Para todos nuestros nuevos DAF, elegimos la versión de 480 CV y las cifras de consumo nos están dando la razón. Los potentes motores contribuyen a una mayor productividad, ya que ofrecen unas velocidades medias más altas y unos tiempos de viaje más reducidos."

Los DAF se emplean de forma intensiva: de día repartimos varias mercancías, entre ellas azúcar, en un radio de 250 kilómetros alrededor de la sede de Leggett's. Por la noche, un segundo conductor hace viajes de ida y vuelta con contenedores entre Felixtowe y la propia terminal de carga de Leggett's en Woolpit.

## Hoyer elige DAF

Hoyer Holanda, una de las filiales más grandes del grupo alemán Hoyer, con una plantilla de unos 335 empleados y una flota de aproximadamente 125 unidades tractoras, acaba de estrenar el primer camión de un pedido de treinta vehículos DAF nuevos: el CF85.430, con Space Cab y transmisión automatizada AS-Tronic.

El grupo alemán Hoyer se dedica al transporte y almacenaje de líquidos y productos secos a granel. La compañía tiene una presencia mundial en 87 países y unos 3.900 empleados. La capacidad de trans-

porte de Hoyer consta de más de 12.000 contenedores, 2.800 semiremolques cisterna, casi 2.300 camiones propios (4.000 si se incluyen los de los subcontratistas) y más de 8.500 contenedores a granel.

En este sector, el peso con relación a los costes es esencial para el rendimiento final de un viaje. De ahí que en la elección de un nuevo camión, el bajo peso propio desempeñó un papel sumamente importante. Para aprovechar al máximo esta característica, los CF85, que destacan por su bajo peso propio, están equipados con un depósito de combustible y llantas de aluminio.

La mitad de los nuevos CF de Hoyer se equiparán con un pesado eje delantero de 9 toneladas. De este modo, en combinación con un semiremolque de tres ejes, se puede obtener un PMA de 50 toneladas.



Le chiavi del primo veicolo CF sono state consegnate da Marc Blom di DAF Trucks N.V. a Joop Dahlhaus, conducente, e a Johan Korteweg, Direttore responsabile di Hoyer Nederland.



Stuart Heys (izquierda), Consejero delegado de Leyland Trucks, entrega las llaves del camión número 250.000 fabricado por Leyland a George Rookley de Calor Gas.

## El camión número 250.000 sale de la fábrica de Leyland

La fábrica Leyland de Lancashire en el Reino Unido ha producido el camión número 250.000 desde su inauguración en 1980. Este camión es un LF y forma parte de un pedido de Calor Gas. Tras su equipación con un carrocería cisterna y rótulos, el camión (uno de un pedido de quince) regresó recientemente a la fábrica para su entrega formal al cliente.

Stuart Heys, Consejero Delegado de Leyland Trucks entregó las llaves a George Rookley de Calor Gas. "En 2005 obtuvimos la producción más alta de nuestra historia desde hace 25 años", comenta Stuart Heys. "Fabricamos más de 17.000 camiones, variando de LF 45 de 7,5 toneladas a pesados tractores DAF CF85 de tres ejes. Que hayamos logrado esta cifra de un cuarto de millón de camiones supone un enorme hito que demuestra que la Planta de Ensamblaje Leyland constituye

una fábrica de proyección mundial."

### Los más altos requisitos

George Rookley de Calor Gas comentó con ocasión de la entrega: "En Calor Gas imponemos los más altos requisitos a la calidad de nuestro material, especialmente a nuestros camiones cisterna. La planta de ensamblaje de Leyland goza de una merecida reputación como punto de referencia en la industria de los camiones. Este camión es un perfecto ejemplo de ello."

### Dos XF95 especiales para Dick Vijn Transport

## Más de 25 metros de largo, MMC 60 toneladas

Dick Vijn Transport BV, con sede en la localidad holandesa de Zwaagdijk, recibió recientemente dos XF95 especiales. Ron Bensen, Director de DAF en los Países Bajos, fue el encargado de entregar las llaves a Peter Appel, director de Dick Vijn Transport. La empresa se dedica al transporte de productos con requisitos de refrigeración.

Los nuevos vehículos articulados de Vijn tienen un largo total de 25,25 metros y pueden tener una MMC de 60 toneladas como máximo. Los dos nuevos vehículos FAN XF95.430 de DAF, con eje arrastrado dirigido para una óptima capacidad de maniobra, serán sometidos a la prueba "Vehículo largo pesado" que se está desarrollando en estos momentos en los Países Bajos.

Esta prueba a gran escala, realizada por el gobierno holandés, debe ofrecer más conocimientos sobre las ventajas económicas y ecológicas de vehículos articulados más largos y pesados. Una prueba anterior, a menor escala, ya demostró que el uso a gran escala de vehículos largos y pesados (o 'Ecocombi') en los Países Bajos redujo el número de viajes en un 10 por ciento, la cantidad de kilómetros en un 14% y las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 8%, en comparación con el uso de vehículos articulados convencionales. Además, estos Ecocombi ofrecen muchas ventajas en lo que se refiere a la seguridad vial (menos movimientos de transporte), la administración de la empresa, forma de salir de los atascos y eficacia en el transporte.



## Nirvauto estrena un nuevo centro de servicio en Murcia

El consejero de Obras públicas, transporte y vivienda de la Comunidad de Murcia, Joaquín Bascuñana y el alcalde de Totana, Juan Morales, inauguraron recientemente las nuevas instalaciones en Totana, Murcia.

El estreno de este nuevo centro de transportes, situado justo al lado de la autopista, permite a Nirvauto reforzar su posición en esta importante y floreciente comunidad autónoma. La compañía dispone de unas instalaciones bien equipadas, donde los transportistas pueden contar con unos excelentes servicios de venta y postventa. El nuevo centro ocupa una superficie de 2.500 m<sup>2</sup>, de los cuales 1.700 m<sup>2</sup> están dedicados a taller y almacén de recambios. El espacio restante está dedicado a exposición y oficinas. "Estas magníficas instalaciones constituyen un ejemplo de lo que debe ser un concesionario de camiones", manifestó José P. Vieira, director de DAF España.

Además de Murcia, Nirvauto representa asimismo a DAF en Valencia (donde se encuentra la sede del grupo), Barcelona, Alicante y Albacete. Nirvauto vende en total más de 1.000 camiones al año.



# Tras el XF105, DAF lanza los nuevos LF y CF Listos para subir el siguiente peldaño de la escalera del éxito

Tras el inicio de la producción del XF105 en enero de 2006, DAF iniciará en mayo la fabricación de las versiones renovadas de las series LF y CF. Estas nuevas versiones se caracterizan por un programa totalmente nuevo de motores PACCAR dotados de la tecnología DAF SCR para Euro 4 y Euro 5 más avanzada, chasis de distribución optimizada, interior de nuevo diseño y aspecto aún más moderno. Los modelos LF y CF están listos para ascender al siguiente peldaño de la escalera del éxito.



DAF SCR Technology  
for a bright future

# La nueva serie LF de DAF Diseñado para el reparto

*Elegido Truck of the year (Camión Internacional del Año) en 2002, la serie LF de DAF ha sido una opción ganadora desde el principio. Con su diseño moderno y espacioso de cabina, un chasis de poco peso para albergar la mayor carga útil de su clase, un radio de giro pequeño para la máxima maniobrabilidad, un acceso fácil a la cabina y características de conducción similares a las de un coche, la serie LF de DAF es el compañero ideal para la distribución regional o urbana. Los motores más potentes, la caja de cambios automática AS-Tronic opcional, un exterior que ha sido diseñado de nuevo de manera útil y un diseño interior actualizado hacen que la serie LF sea aún más atractiva que su predecesora que recibió el galardón. La nueva serie LF ha sido diseñada para el reparto.*



*El nuevo LF ahora presenta el magnífico panel de instrumentos del buque insignia XF105. Tiene estilo además de ser práctico, es fácil de leer y cómodo para el conductor. El nuevo diseño del volante con controles integrados y airbag opcionales.*

*El panel de control de la caja de cambios AS-Tronic se sitúa en la consola junto al asiento del conductor.*



El nuevo y sutil diseño del exterior le da al nuevo LF un aspecto más resistente. La parrilla superior e inferior más pronunciadas con una banda de aluminio que indica que se cumple con la normativa europea Euro 4 sobre la emisión de gases, junto con los retrovisores más grandes para permitir una mayor visión de los ángulos y las luces combinadas y los faros tipo Cat-eye le dan al LF un aire más moderno, sin que por ello el modelo anterior se quede inmediatamente obsoleto.

### Interior acogedor

Al abrir la puerta de inmediato se nota la clase del interior del nuevo LF. De hecho, el estilo y la calidad del acabado se asemejan más al de un turismo de primera categoría.

La combinación de colores y materiales utilizada crea en la cabina del LF una atmósfera agradable y llena de comodidad. El nuevo salpicadero y el moderno panel de instrumentos, el volante con controles integrados y airbag opcionales y las palancas e interruptores colocados ergonómicamente subrayan que el hecho de crear un entorno de trabajo agradable y ergonómico ha sido un factor clave que ha impulsado el proceso de diseño de la nueva serie LF.

El nuevo espacio de almacenamiento diseñado en la parte superior de la cabina ahora además alberga el tacógrafo, de manera que sea fácil alcanzarlo y operar con él.

### Nuevos motores

Los nuevos motores PACCAR de 4 y 6 cilindros ofrecen una mayor cilindrada con un 20% más de potencia y par motor.

En todos los motores hay que destacar que tanto el máximo rendimiento como el par máximo están disponibles en una amplia gama, lo que da como resultado una mayor flexibilidad y un menor uso del cambio. Además de todas las otras mejoras, los motores ofrecen hasta un 4% menos de consumo de combustible.



*Nuevos motores de cuatro cilindros y 4,5 litros y de seis cilindros y 6,7 litros, que ofrecen gamas de potencia que van desde 140 hasta 280 CV. Los intervalos de servicio se han incrementado hasta 35.000 y 55.000 km, lo que supone un ahorro de gastos de explotación.*

*Se han realizado sutiles cambios en el diseño del exterior: Nueva banda de aluminio en las parrillas superior e inferior que indica que se cumple con la normativa europea Euro 4 sobre la emisión de gases, nuevos retrovisores para ampliar el campo de visión, y luces combinadas y faros tipo Cat-eye protegidos con cubiertas Lexan.*

El motor PACCAR FR de cuatro cilindros y 4,5 litros está disponible en las versiones con gama de potencia de 140 CV, 160 CV y 180 CV y alcanza los pares máximos, de 550, 600 y 700 rpm respectivamente.

El motor PACCAR GR de seis cilindros y 6,7 litros ofrece gamas de potencia de 220 CV, 250 CV y 280 CV, y alcanza los pares máximos, disponibles desde 850, 950 y 1020 rpm.

Todos los nuevos motores PACCAR FR y GR cumplen con la normativa Euro 4 sobre el control de emisiones sin la necesidad de un filtro de partículas gracias al sistema de inyección de combustible common-rail de alta presión y a la tecnología SCR de tratamiento posterior de los gases de escape.

### Caja de cambios automática AS-Tronic

La serie LF tiene como novedad la opción de una caja de cambios automática AS-Tronic para todas las variantes de cajas de cambios de 5 y 6 velocidades. El panel de control AS-Tronic está situado en la consola junto al asiento del conductor. Para aplicaciones especiales, la serie LF también puede venir equipada con cajas de cambio totalmente automáticas Allison.



*El chasis es completamente plano, de modo que se le facilita el trabajo al carrocerero. Existe una amplia diversidad en variaciones y la disposición del chasis está pensada para una gran variedad de aplicaciones.*

# La nueva serie CF de DAF

## Lo mejor logra mejorarse aún más

La nueva serie CF de DAF ha obtenido una gran reputación tanto entre operadores como conductores. Esto se debe a un diseño exterior que aúna estilo y resistencia, su cabina espaciosa y cómoda que cuenta con un acceso mejorado, una conducción y manejo de primera clase, junto con una eficacia superior, fiabilidad y durabilidad ampliamente probadas. La nueva serie CF de DAF es la elección acertada desde todos los puntos de vista. ¿Cómo podíamos mejorar aún más un producto superior como éste, logrando al mismo tiempo que esto supusiera unos costes operativos menores? Este era el reto que se planteó a los ingenieros y al equipo de diseño de DAF. Como siempre, volvieron a lograr que lo mejor se mejorase aún más: La nueva Serie CF.



Los cambios en el exterior del CF son sutiles, de manera que se evita que quede obsoleta la serie CF que ya está disponible en la flota y que se lanzó hace apenas unos años. Los nuevos retrovisores (en opción en el mismo color de la carrocería), las luces combinadas y los faros tipo Cat-eye y la banda de aluminio en la parrilla inferior que indica que se cumple con las normativas europeas Euro 4 y Euro 5, le dan al nuevo CF este pequeño toque adicional que hace que su diseño sea aún más moderno.



El Control Automático de Temperatura es una novedad en este salpicadero. Se puede conectar fácilmente un teléfono móvil con los controles integrados en el volante. La caja de cambios AS-Tronic ahora está colocada en la columna de dirección lo que hace que sea más fácil alcanzarla.

### Interior acogedor

Cuando entramos en la espaciosa cabina vemos que aquí se notan más los cambios. Igual que en la nueva serie XF105, la cabina del nuevo CF ofrece una atmósfera realmente acogedora, con nuevos colores y tapicerías, un nuevo salpicadero y un moderno panel de instrumentos, un volante con controles integrados y airbag opcionales, además cuenta con palancas e interruptores colocados ergonómicamente. El salpicadero tiene tres ranuras con dimensiones conformes a normas DIN para albergar una pantalla de gran tamaño para un sistema de cámara o para un ordenador a bordo integrado, mientras a su vez dejan espacio para la instalación de audio que se encuentra al alcance del conductor. La caja de cambios AS-Tronic se ha colocado en la columna de dirección, mejorando aún más el acceso dentro de la cabina. La amplia litera con un cómodo y grueso colchón ofrece un interior de cabina agradable, con clase a la vez que práctico y fácil de limpiar.



### Nuevos motores

La nueva serie CF ofrece una nueva gama de motores con hasta un 4% menos de consumo de combustible. El CF65 está equipado con el nuevo motor PACCAR GR de seis cilindros en línea y 6,7 litros. Con una gama de potencia que va desde los 220 hasta los 280 CV y alcanza los pares máximos, disponibles desde 850 hasta 1020 rpm. El nuevo motor PACCAR GR cumple con la normativa europea Euro 4 sobre el control de emisiones gracias al sistema de inyección de combustible common-rail de alta presión y a la tecnología SCR de tratamiento posterior de los gases de escape. El CF75 es impulsado por el nuevo motor PACCAR PR de 9,2 litros, que ofrece una gama de potencias de 250, 310 y 360 CV y alcanza los pares máximos, de 1050, 1275 y 1450 rpm respectivamente. Este nuevo motor PACCAR PR cumple con las normativas europeas Euro 4 y Euro 5 sobre el control de las emisiones gracias al sistema de inyección SMART y a la tecnología SCR de tratamiento posterior de los gases de escape. El CF85 cuenta con el nuevo motor PACCAR MX de 12,9 litros del XF105, disponible con de potencias de 360, 410, 460 y 510 CV y alcanza los pares máximos desde 1775 hasta 2,500 rpm. El nuevo motor PACCAR MX cumple con las normativas



europeas Euro 4 y Euro 5 sobre el control de las emisiones gracias al sistema de inyección SMART y a la tecnología SCR de tratamiento posterior de los gases de escape. Tres motorizaciones distintas con diferentes prestaciones pero todos basados en la misma filosofía: ofrecer la máxima eficacia, fiabilidad y durabilidad al operador al mismo tiempo que se proporciona una potencia cómoda para el conductor.

**Nuevo motor PACCAR PR da 9.2 litri per DAF CF75. Potenze da 360 CV con coppia massima da 1450 Nm. Compatto, potente ed efficiente. Come il nuovo motore MX, è stato sviluppato e prodotto da DAF Trucks.**



El chasis es completamente plano, de modo que se le facilita el trabajo al carrocerero. Existe una amplia diversidad en variaciones de chasis, y su disposición está pensada para una gran variedad de aplicaciones.



## Grupo de Transportes Visbeen, Países Bajos 'Mantener la dirección'

*La región de Westland en los Países Bajos. Se extiende desde el oeste de Róterdam hasta el sur de La Haya. Es la tierra de los invernaderos, del cultivo de verduras y frutas. Por ella circulan todos los días gran cantidad de manzanas, pimientos, tomates, pepinos y toda clase de verduras y frutas exóticas. De ello se encarga, entre otros, el Grupo de Transportes Visbeen (VTG) propietario de dos empresas de transporte, socio de Coolboxx y de DailyFresh, empresa de servicios logísticos que en breve también se expandirá hacia el Sur de Europa.*

Visbeen comenzó como tantas empresas de transporte: con un solo camión pequeño que llevaba los artículos de producción local a las zonas de venta. En este caso, productos hortícolas. Y desde el T-Ford de mediados de la década de los 20, el especialista en verduras y frutas no ha hecho más que crecer. Hoy en día la flota de la empresa consta de unas 125 tractoras y 200 semirremolques. Además, Visbeen utiliza a diario hasta unos 200 semirremolques de alquiler y alrededor de 100 servicios contratados.

### **DailyFresh**

El Grupo de Transporte Visbeen es el origen de las empresas de transporte Visbeen, su filial Intveen, y de DailyFresh, en la que Visbeen participa en una tercera parte. "Una empresa excepcional", asegura el director general Adrie Visbeen. "No sólo porque supone la colaboración entre tres empresas: además de Visbeen, la empresa de transporte Post-Kogeko y la Norfolk



*DailyFresh es el resultado de la colaboración entre tres empresas: éstas son, además de Visbeen, la empresa de transporte Post-Kogeko y la Norfolk Line. Tres especialistas en transporte que hacen conjuntamente agrupamientos de mercancías (verduras, frutas y flores) y las transportan a Europa Central y del Este, Gran Bretaña e Irlanda. Anualmente se procesan 350.000 palets de agrupamiento: 11.000 cargas completas. Las nuevas sucursales europeas, como la de Duinkerken, harán multiplicar estos volúmenes.*



Line. Tres especialistas en transporte que ahora han agrupado verduras, frutas y flores y las transportan a Gran Bretaña, Irlanda, Alemania y Europa del Este."

En un plazo de diez a veinticuatro horas suministramos desde los Países Bajos a entre cuatrocientas y quinientas direcciones repartidas por toda Gran Bretaña e Irlanda.

*Visbeen emplea, por supuesto, las tecnologías más modernas, entre las que figura el 'seguimiento y localización'. Todos los remolques van provistos de este sistema, que permite averiguar la posición y la temperatura exactas de la carga. Los clientes pueden disponer de esta información 24 horas al día.*

"Anualmente procesamos 350.000 palets de mercancías agrupadas y realizamos 11.000 cargas completas", continúa Visbeen. "El Grupo de Transporte Visbeen atiende a algo más del 50% de esos transportes y el resto de los socios a los restantes. Y como todos tenemos que atravesar el Canal, resulta magnífico que también participe en este grupo la Norfolk Line, propietaria de barcos y parte de la organización Maersk-groep. Los transportistas utilizan la pericia de la naviera y viceversa. En DailyFresh el cliente puede encargar un transporte tres veces al día y a veces hacer un pedido hasta tres horas antes de la salida. Si es necesario, incluso de un solo palet. Y nosotros lo entregamos directamente. Como este sistema tiene tanto éxito, hemos abierto una sucursal de esta empresa en el norte de Francia, para centrarnos más en los flujos de mercancías procedentes del Sur de Europa y Norte de África."

### **Coolboxx**

Las naranjas españolas se entregan en el norte de Francia para su posterior distribución. "Pero para eso el camión no es el método de transporte más apropiado", asegura Visbeen. "En el caso de las naranjas hablamos de transporte a granel. Para eso tenemos Coolboxx, un fenómeno nuevo en el transporte de productos frescos en el ámbito paneuropeo. Coolboxx también es resultado de una unión de fuerzas: en este caso de las empresas de transporte Post-Kogeko y Visbeen y la naviera Geest North Sea Line (que forma parte de Samskip). Para lograr un crecimiento dentro de la aglomeración cada vez mayor, habrá que recurrir a soluciones intermodales. El sistema Coolboxx consiste en contenedores multimodales de 45 pies, con espacio para 33 palet, (el espacio de un semirremolque), y con la particularidad de que el motor eléctrico de refrigeración es accionado por un generador de 380 voltios, accionado a su vez por el motor del camión. Con este sistema esperamos que en el plazo de cinco años podamos operar con 800 a 900 contenedores en Europa."

### **Ampliar horizontes**

Adrie Visbeen tiene fama de ser un hombre con una visión clara del sector del transporte, nacional e internacional. Sobre la reciente ampliación de la Unión Europea sólo puede



## Managed Dealer Inventory para la total disponibilidad de las piezas de repuesto

Hace unos años PACCAR Parts y DAF AfterSales empezaron a desarrollar el sistema de gestión de inventario 'Managed Dealer Inventory' (MDI). Se trata de un avanzado y único sistema de gestión de existencias que permite al concesionario de DAF gestionar eficazmente su stock de piezas de repuesto. Las ventajas que ofrece son enormes. No sólo al concesionario, sino sobre todo a sus clientes. En estos momentos, 300 centros de la red de concesionarios DAF están conectados al sistema, que está experimentando un rápido crecimiento.

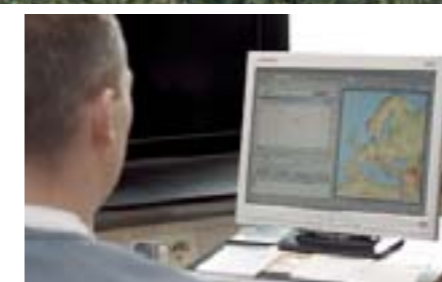
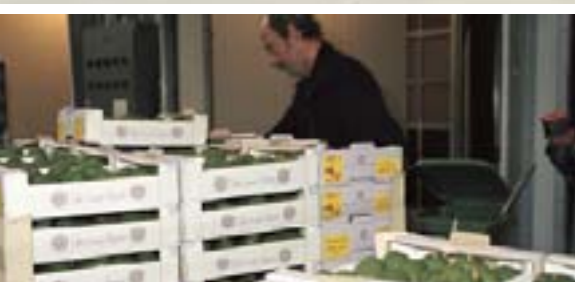
El objetivo de MDI es la mejora continua del servicio al cliente gracias a una mayor disponibilidad de las piezas de repuesto. Con MDI, el concesionario DAF recibe diariamente y de forma automática lo que llamamos sugerencia de pedido MDI para completar su stock de piezas. Naturalmente, el contenido de la sugerencia depende de las existencias actuales y de las ventas. Si lo desea, el concesionario puede convertir la sugerencia en un pedido efectivo. También puede adaptar la sugerencia a sus deseos específicos. MDI ofrece además otras funciones. Así, gracias al denominado llamado 'Parts Locator' o buscador de piezas, el concesionario puede ver el concesionario en el que se puede encontrar una pieza difícil de conseguir. Si por ejemplo, ésta se encuentra en un concesionario cercano, puede suponer un gran ahorro de tiempo al concesionario y al cliente.

### Analistas

En la oficina principal de DAF de Eindhoven, nueve analistas se ocupan de 40 concesionarios cada uno. En función de una serie de parámetros, como, por ejemplo, la demora o velocidad en la recepción de las piezas, aportan sugerencias y asisten a los concesionarios en la mejora de la gestión del stock. Esto supone un ahorro de tiempo y preocupaciones a los concesionarios, pudiendo dedicarse al máximo a sus clientes. Pero ésta no es la única ventaja: gracias a MDI, el concesionario dispone siempre de determinadas piezas en sus existencias. El resultado: casi nunca tendrá que dar un 'no' como respuesta al cliente y se reducirá el número de pedidos urgentes, a veces hasta en un 50%. Es el cliente final el que se beneficia al máximo de las ventajas del sistema MDI de DAF.

### 300 centros

En Europa, el sistema MDI ya está operativo en 300 concesionarios. Casi la totalidad de la red de concesionarios de DAF en Holanda, Bélgica y Gran Bretaña utilizan actualmente el sistema. También en Francia, España, Alemania, Austria, Italia e Israel el número de centros con MDI aumenta, al igual que en Rumanía, Turquía, Grecia y los países Bálticos.



**El 75 por ciento del parque de vehículos de Visbeen es de DAF. "Esta relación no se romperá nunca."**

**Adrie Visbeen, director general de Visbeen Holding:**  
"Los Países Bajos seguirán siendo nuestro centro de operaciones. Pero poco a poco los Países Bajos se están encareciendo y desde el punto de vista financiero tendremos que implicar a otros países. Tenemos que lograr, sin embargo, seguir llevando la dirección."

manifestarse totalmente a favor: "Si supone una amenaza, también supone oportunidades", dice resueltamente. "Para concretar: muchos de los nuevos países que han accedido están en la costa: Lituania, Estonia, Letonia y Polonia. Ahí vemos grandes oportunidades para el Coolboxx. Tenemos la clara intención de ampliar nuestros horizontes hacia los países que acaban de acceder. Una cosa es segura: nosotros siempre utilizaremos los transportistas nacionales, ya que, al fin y al cabo, cada uno se entiende mejor en su propio idioma. Pero nos encargaremos, naturalmente, de seguir llevando la dirección. Los Países Bajos seguirán siendo el centro de nuestras actividades, aunque puedo imaginar perfectamente camiones con matrícula holandesa y conducidos por conductores extranjeros en otras partes de Europa. Actualmente esto tiene más fácil solución que antes."

### Horarios de trabajo controlados

Visbeen está orgulloso de la reputación de los transportistas holandeses en el mercado europeo. Un material moderno y conductores cualificados son la tarjeta de visita del 'País del transporte'. "El nivel de nuestros conductores es excelente", prosigue Visbeen. "Pero me preocupa el futuro. Los conductores jóvenes, especialmente, ya no quieren estar mucho tiempo fuera de casa. Los conductores de más edad están acostumbrados desde el principio, pero los jóvenes desean disfrutar de más tiempo

libre. Por esa razón, también tendremos que dirigirnos a otros países. Antes teníamos una oficina propia en Rusia. Allí tienen conductores excelentes, pero su conocimiento de idiomas era un problema. En estos momentos tenemos en nómina a 35 conductores ingleses con total satisfacción de sus resultados. Hablando de buenos conductores: como sector luchamos por ello. Hacemos todo lo posible por retenerlos y contratarlos. Pero pronto ni siquiera podrán trabajar. Hace poco, hice el viaje de ida y vuelta a Munich con mi coche en un día. 1.700 kilómetros en un día; esto no le supone a nadie ningún problema. En cambio, cada vez se controlan más los horarios de conducción y trabajo del conductor de un camión. El tacógrafo digital no supone en este sentido tampoco una herramienta de mejora"

### Punto débil

La infraestructura constituye en la actualidad el punto débil del sector del transporte, opina Visbeen. "Cuesta una fortuna. En lo que a mí concierne, la peor inversión la constituye la línea Betuwe (línea de ferrocarril que une Róterdam con el distrito alemán del Ruhr, N. de la R.) que se está tendiendo ahora. Se les ha olvidado una cosa: poner asfalto por donde puedan circular los camiones. Los Países Bajos están a punto de terminar esta línea de ferrocarril, pero ya se está hablando de una catástrofe financiera. Y yo digo: ¡Venga!

asfalten esa línea y dejen que circulen los vehículos pesados largos sobre ella. (En los Países Bajos se está haciendo actualmente una prueba con vehículos pesados largos (LZV), con una longitud total de 25,25 metros y una MMC de hasta 60 toneladas, N. de la R.). Una prueba con excelentes resultados, pero en los países vecinos estos vehículos articulados todavía no están autorizados. En todo caso, para nosotros la combinación tractora-remolque-remolque ofrecería la flexibilidad óptima. Engancha cinco o seis remolques detrás de una tractora para hacer verdaderos "trenes de carretera"; para los camiones esto no supondría ningún problema. Eso sí que sería un avance."

Hablando de avances, la Unión Europea todavía puede conseguir uno. "¿Cómo? ¿unidad en Europa?", se plantea Visbeen. "En lo que se refiere a pesos totales todavía no hay, ni con mucho, unidad. Pesos totales de 40, 50, 60 toneladas; las diferencias son grandes. Y además están los impuestos individuales, como el Maut alemán. Muchos países tienen sus propios sistemas. Un desastre para el sector del transporte. En todas partes hay disposiciones para las piezas diferentes. Si hay que cambiar el parabrisas del camión, hace falta todo un día para trasladar todas las pegatinas y etiquetas al nuevo."

### Relaciones especiales con DAF

Desde hace más de cincuenta años Visbeen mantiene una relación especial con DAF. "Esta relación no se romperá nunca", afirma Visbeen. "En nuestro parque de vehículos, un 75 por ciento de los vehículos son DAF. Verdaderos amantes de Scania están ahora locos por DAF. ¿Cómo podía ser de otra forma?: con dos hombres en un XF Super Space Cab es como conducir en un hotel." "La relación con DAF es tan fuerte porque llevamos más de cuarenta años poniendo nuevas técnicas y tecnologías en práctica. Esto se realiza en las llamadas pruebas de campo. Desde hace unos años tenemos algunos vehículos circulando con la tecnología DeNOx, una de las tecnologías que permitirá cumplir con la Euro 5. Para cumplir con los requisitos en materia de emisiones se aplica a los gases de escape el aditivo AdBlue, con objeto de descomponer los óxidos de nitrógeno. Con este fin los vehículos van equipados con un depósito de AdBlue de 70 litros, con lo que pueden circular unos cinco mil kilómetros. Los primeros resultados son satisfactorios y vemos ventajas en lo que se refiere a los costes totales de combustible. Todavía está por ver si lo consiguen las marcas que han optado por la recirculación de los gases de escape."



Cada DAF es único, fabricado para obtener la máxima eficiencia

# Para cada aplicación, un DAF a medida

**Con cuarenta toneladas en el Paso de Brenner, con cerveza y refrescos por las estrechas callejuelas de París, o con una pesada carga de piedras en una cantera: para cada aplicación, existe un DAF a medida. Ya se trate de cabezas tractoras o de camiones caja.**

Para conseguir un vehículo que se ajuste perfectamente a su uso, los experimentados asesores de venta de DAF emplean el sistema TOPEC. Se trata de un sofisticado sistema informático que ofrece la solución óptima para el transporte en función de una serie de parámetros que se introducen en el sistema. Y es que la eficacia en el transporte empieza por la elección del vehículo correcto, y que éste se adapte de forma óptima a las exigencias y deseos específicos del cliente.

Eficacia es la palabra clave para cualquier transportista. Por este motivo, además de un perfecto asesoramiento en la venta y un

destacado servicio posventa, DAF ofrece una gama muy amplia de productos. Tractores y camiones caja de dos, tres y cuatro ejes, con transmisión sencilla o doble para trabajos severos. Con eje trasero anterior o posterior dirigido para mayor capacidad de carga y una máxima capacidad de maniobra sobre el terreno. Con eje arrastrado con ruedas sencillas o gemelas o un inteligente y ligero eje trasero anterior de 4,4 toneladas con ruedas de 17,5 pulgadas para evitar la sobrecarga del eje motor.

Cada aplicación de transporte impone sus propios requisitos específicos. De ahí que cada DAF es único. Fabricado según el pedido del cliente. Para una máxima eficacia en el transporte.



## BÉLGICA

La empresa de transportes belga Van Egdome se dedica al transporte pesado y trabajos de elevación. "En teoría, podemos transportar de todo hasta 320 toneladas", comenta su director, Paul Van Egdome. Este tractor FTM XF95.530 con una transmisión 8x4 y equipado con un eje trasero anterior dirigido en el eje tándem de doble transmisión, se utiliza, entre otras cosas, para el transporte de vigas de 44 metros de largo, utilizadas para la construcción de la línea de ferrocarril de alta velocidad entre Lieja y Aquisgrán. Cada viga pesa unas 220 toneladas.



## GRECIA

En las minas de bauxita de Sterea Hellas en Grecia, es común ver los tres volquetes FAD CF85 8x4. Los conductores Eftihimios Kastritis, Elias Kagkalos y Georgios Kontonikos transportan diariamente en duras condiciones muchas toneladas de bauxita (la materia prima del aluminio). "He conducido varias marcas, pero mi preferida es DAF", señala Eftihimios Kastritis. "Por su alta fiabilidad y su bajo consumo de combustible."



## SUECIA

El centro de depósitos Börjes en la localidad sueca de seda lleva más de cuarenta años dedicado al transporte de combustibles. En 2005, la empresa compró sus cuatro primeros DAF. Se trata del tipo FAN XF95.480 con eje trasero posterior giratorio. Este eje no sólo permite una capacidad de carga sumamente alta de unas 17 toneladas, sino sobre todo una gran capacidad de maniobra. Algo importante en las estrechas y pronunciadas carreteras montañosas de Suecia.

## GRAN BRETAÑA

El nuevo camión caja FAX CF85.430 de cuatro ejes, con dos ejes delanteros dirigidos y un eje trasero posterior dirigido, de C.R. En Hansard Limited, en Gloucestershire, R.U., se utiliza para el transporte y la ubicación de máquinas pesadas u otros objetos de grandes dimensiones, como contenedores o viviendas provisionales de obras. Hansard Limited tiene clientes en el sector de la construcción civil, el sector petroquímico y el sector de la construcción de maquinaria. Para realizar el trabajo lo más eficaz y seguro posible, el CF85 dispone de un gran número de dispositivos especiales, como tres cámaras, una grúa con mando a distancia (de hasta una longitud máxima de 23,5 metros), unas patas, igualmente teledirigidas, y una plataforma que se extiende con un mecanismo hidráulico. Se optó por este DAF por su gran maniobrabilidad y la estabilidad de su chasis de cuatro ejes. Según Stephen Hansard: "El DAF nos ofrece la capacidad de carga de un camión de cuatro ejes y la maniobrabilidad de uno de tres."

## GRECIA

El FAN LF55 de Christos Tsimidopoulos se utiliza sobre todo para el transporte y reparto de mármol en los alrededores de Atenas. Su LF está equipado con una grúa y dispone de un eje trasero posterior giratorio que permite una gran capacidad de maniobra y un pequeño círculo de giro.





## GRAN BRETAÑA

Hace 118 años la empresa familiar Tom Moorhouse & Son empezó con ocho caballos y carros. Recientemente, la empresa de la localidad inglesa de Yorkshire estrenó doce XF de 430 caballos cada uno. El XF de tres ejes con eje trasero anterior elevable ('FTG') está equipado con un cambio automático AS-Tronic. "De este modo, el conductor puede concentrarse mejor en la situación actual de cada vez más tráfico. Así, se reduce la carga del trabajo y se aumenta la seguridad", señala la copropietaria Josie Galloway. "Aunque todavía no llevamos mucho tiempo con estos camiones, ya podemos constatar unas atractivas cifras de consumo. Con doce camiones que recorren cada uno unos 100.000 kilómetros al año, se contribuye a mantener bajos los costes."



## PAÍSES BAJOS

Este camión caja FAS XF95.530 de DAF pertenece al grupo De Groot, una importante empresa holandesa de importación y exportación de verduras y frutas. Este imponente vehículo articulado se utiliza en la prueba holandesa de Largos Vehículos Pesados, utilizándose vehículos articulados con una longitud máxima de 25,25 metros y una MMC de hasta 60 toneladas. El uso a gran escala de este concepto de transporte permite reducir el número de kilómetros recorridos y, en consecuencia, reducir las emisiones de sustancias nocivas. Puesto que el empleo de estos largos y pesados vehículos da lugar a menos movimientos de tráfico, ofrecen asimismo ventajas en el ámbito de la seguridad vial, la gestión de empresa, la problemática de los atascos y la eficacia en el transporte. El camión caja DAF con eje arrastrado con ruedas gemelas tiene una longitud de 8,20 metros. El semiremolque tiene una longitud de 13,60 metros. El vehículo articulado en su conjunto sirve para transportar 52 palets.



## SUIZA

El bajo peso propio y la gran capacidad de carga fueron los principales motivos por los que la empresa suiza Ammann optara por el FTP CF85 de DAF. El concepto FTP de DAF se sirve de un ligero eje trasero anterior elevable de 4,4 toneladas con ruedas de 17,5 pulgadas. Esto supone un ahorro con respecto al tradicional eje trasero anterior convencional y permite además una capacidad de carga adicional de 4,4 toneladas. El concepto ofrece la solución para evitar la sobrecarga del eje trasero, especialmente en situaciones con un semiremolque no totalmente cargado o en caso de un reparto desigual de la carga, lo que ocurre con frecuencia en el transporte de piedras.

## PAÍSES BAJOS

"Europa es nuestra casa y el servicio la clave" Este es el eslogan de la empresa holandesa Hendriks, que recientemente incorporó un DAF FAG CF85.480 muy especial a su flota. La empresa se dedica al almacenaje y transporte de todo tipo de vehículos, incluidos los pesados, tanto a nivel nacional como en el extranjero. El nuevo camión de transporte es un DAF FAG CF85.480 con eje trasero anterior elevable y un chasis de 5,90 metros de largo. El camión dispone asimismo de un brazo de elevación extensible con una capacidad de 23 toneladas y un pollpasto con una capacidad de tracción de 25 toneladas. Hendriks optó por DAF porque la fábrica podía suministrar de serie el chasis necesario para la carrocería sin requerir modificaciones adicionales. Esto supone un importante ahorro en gastos de reconversión y de carrocería.



Máxima flexibilidad para la comunicación entre el chasis y la carrocería

# DAF establece nuevos estándares en la tecnología de bus CAN

El volumen de los cables y conexiones eléctricas de los camiones se ha reducido considerablemente en los últimos años debido a que las 'señales de la tecnología de bus CAN' se transmiten digitalmente y a que una sola conexión se puede utilizar para enviar información a varios 'usuarios'. DAF ha ido más allá con la tecnología de bus CAN al crear Body Builder CAN' que reduce sólo a 6 el número de conexiones eléctricas entre el chasis y la carrocería. Este concepto ofrece ventajas sustanciales en lo que a servicio y disponibilidad del vehículo se refiere.

Mientras que la tecnología de bus CAN existente combina todas las conexiones eléctricas y electrónicas del motor, la cabina, la suspensión neumática y los sistemas de frenado ABS y EBS; Body Builder CAN' se ocupa de la reducción del número de conexiones eléctricas entre el chasis y la carrocería. En primer lugar, al reducir el volumen de cables y conexiones, se reduce también la posibilidad de averías. Un segundo factor de gran importancia es que el nuevo bus CAN se puede leer mediante el equipo de diagnóstico DAVIE XD de DAF. Esto significa que todos los concesionarios DAF pueden identificar cualquier fallo eléctrico en la carrocería, lo cual es un valor añadido para los clientes en lo que a servicio y disponibilidad del vehículo se refiere.

### Carrocería compleja

El DAF CF85 FAD (8x4), utilizado por la empresa Munster Drain Cleaning de Cork en la República de Irlanda, es un excelente ejemplo de cómo funciona 'Body Builder CAN'. El vehículo está equipado con una carrocería extremadamente compleja fabricada por la empresa Kroll Fahrzeugbau-Umwelttechnik GmbH ubicada en Wesel (Alemania). El agua residual se filtra en el depósito de 20.000 litros, donde se prepara para su utilización en aplicaciones de lavado, enjuague y pulverizado. Las mangueras que se utilizan para recoger el agua residual pesan 400 kilogramos y funcionan hidráulicamente. Las bombas de presión (de 250 bares) están ubicadas en la parte frontal y trasera y los chorros de pulverizado para limpiar la superficie de la carretera a alta presión (de 150 a 200 bares) están colocados en la parte frontal del vehículo. Desde la cabina se



El DAF CF85 FAD (8x4), utilizado por la empresa Munster Drain Cleaning de Cork en la República de Irlanda, es un excelente ejemplo de cómo funciona 'Body Builder CAN'. El vehículo está equipado con una carrocería extremadamente compleja fabricada por la empresa Kroll Fahrzeugbau-Umwelttechnik GmbH ubicada en Wesel (Alemania).

pueden controlar muchas de las funciones de la carrocería y, además, se puede arrancar el motor y activar la toma de fuerza.

### Software personalizado

'CAN Extension Box', que se programa individualmente para cada carrocería, permite añadir hasta once interruptores en

la cabina de un camión DAF para controlar las funciones de la carrocería. Además, es posible añadir cuatro interruptores en la carrocería para el control de las funciones del vehículo, por ejemplo, para activar las luces de destello o luces intermitentes. Y lo que es más, desde la carrocería es posible también encender o apagar el motor, activar o desactivar la toma de fuerza y regular la velocidad del motor para utilizarla. Una pantalla en la carrocería mantiene al operario informado acerca de la temperatura, la presión del aceite, la velocidad, etc. del motor del camión.

'Body Builder CAN' está disponible en todos los modelos CF y XF.

# ATS Garrone

## El DAF XF puede con todo

La empresa francesa ATS Garrone, especialista en el transporte de barcos, transportó recientemente un enorme catamarán de un astillero de la zona mediterránea a París, para su exposición en una feria marítima internacional. Por su puesto, se trataba de un DAF, un XF95.480 para ser exactos.

Por: Melanie Robert



El remolque bajo está equipado con una mesa elevadora hidráulica. El barco se puede cargar y descargar de forma totalmente independiente, de modo que el tractor pueda utilizarse para otros trabajos.



Llegada de noche para prepararlo todo en el palacio de exposiciones y ferias 'Porte de Versailles'.

Durante los dos días y medio que se tardó en preparar el transporte, el barco fue desarmado en su totalidad, desmontando el revestimiento del casco y envuelto en espuma de plástico. El casco se envolvió en film de plástico termorretráctil, una técnica exclusiva de Garrone.



Embalar, cargar, transportar, entregar y montar varios tipos de yates en Francia y más allá de sus fronteras. Esta es la especialidad de estos 'marineros de la carretera', la marca comercial de ATS Garrone. La empresa empezó en 1982 como empresa de transporte tradicional y fue fundada por Pierre Garrone, su director técnico actual. En la actualidad, ATS Garrone ofrece mucho más que un transporte tradicional por carretera; ahora es igualmente activa en el terreno de los servicios de logística marítima. Un 70% del volumen de ventas anual de 1,6 millones de euros proviene del sector marítimo. Desde zodiacs hasta enormes veleros o yates, ATS Garrone los puede transportar y almacenar. Una prueba inusual de aptitud fue el transporte de un catamarán de Outremer desde La Grande Motte, cerca de Montpellier, hasta la feria de embarcaciones de París, y de ahí a la feria marítima de Dusseldorf.

### Remolques bajos y mesas elevadoras

Según explica el mismo Pierre Garrone: "disponemos de dos remolques bajos con ejes dirigidos y una plataforma extensible, que permiten transportar barcos de hasta 25 metros de largo y con un peso máximo de 32 toneladas. En estos remolques se pueden montar una o dos mesas elevadoras hidráulicas. No sólo se puede amarrar la carga a ellas, sino que también permiten



elevarla hasta tres metros de altura e inclinarla a un ángulo de 50° como máximo. Esta tecnología ofrece dos ventajas. Por un lado, se puede manejar el remolque con total independencia durante la carga y descarga, de modo que el tractor se pueda utilizar mientras tanto para otros trabajos. Por otro lado, se puede modificar la posición del barco durante su transporte, lo que facilita su pasaje por tramos estrechos. Las mesas elevadoras también se pueden montar en un carro, de diseño propio, que puede desplazarse a lo largo del remolque bajo. De este modo, es posible transportar objetos sumamente largos, como mástiles de 50 metros. Gracias a esta técnica, podemos adaptar la carga en tres direcciones para poder tomar curvas difíciles o glorietas."

### Selección automática

Garrone dispone de tres DAF XF95.480 para tirar de los remolques bajos diseñados para llevar cargas anchas. Los camiones están equipados con cambio automático y retardador. Esto no sólo contribuye a una conducción cómoda y suave, sino, y esto

En carreteras estrechas, el conductor pudo inclinar el barco por medio de la mesa elevadora, elevando el barco hasta 3 metros e inclinandolo a un ángulo máximo de 50 grados.

La caja de cambios automática AS-Tronic y el retardador garantizan una conducción cómoda y suave.

En total, se han invertido unos 280.000 € en el conjunto, cabeza tractora incluida.



El catamarán de ultramar salió de La Grande Motte, cerca de Montpellier, a primera hora de la mañana y a la una de la noche llegó a París para ser colocado en su sitio en la feria de embarcaciones de la capital francesa. El viaje de 750 km lo hizo el DAF XF95 de ATS Garrone a una velocidad media de 30 km/h.

Pierre Garrone, fundador y director técnico de ATS Garrone. La empresa, cuya base se encuentra en Martigues, cerca de Marsella, acaba de abrir una filial en Normandía para mejorar todavía más el servicio a sus clientes náuticos.



quizá sea todavía más importante, a un menor consumo de combustible y un menor desgaste del embrague. Los vehículos ofrecen además una imagen que se ajusta a la profesionalidad de la empresa.

#### Innovadoras tecnologías

El éxito de Garrone en este sumamente competitivo sector del transporte marítimo radica en las innovadoras tecnologías que emplea. "Al transportar un catamarán que un astillero va a exponer en una feria, llevas al mismo tiempo la imagen del cliente, por lo que nada debe fallar. Cada barco debe entregarse a tiempo y en un estado impecable", subraya Pierre Garrone. Otra ventaja que también señala con respecto a la competencia es la exclusiva técnica de embalaje de la empresa: "Enrollamos el casco en una película de film termoretráctil para protegerlo de la suciedad. Se trata de una técnica que he copiado de mis clientes estadounidenses que importan barcos de motor a Europa. He adaptado esta técnica, de modo que ahora también sirve para cascos de mayor tamaño. Gracias ello, he podido firmar un contrato con Eurocopter para el transporte de helicópteros."

#### Helicópteros y esculturas

Eurocopter no sólo concede gran importancia a un cuidadoso embalaje de sus productos, sino también al seguimiento de la carga durante el transporte. Para esto, Garrone dispone de un sistema de navegación vía satélite. Gracias al transporte de helicópteros, calderas, piezas de arte monumentales y contenedores, la empresa ha podido diversificarse y optimizar su parque móvil. En todo caso, la industria náutica sigue siendo prioridad número uno y ATS Garrone acaba de abrir una filial en Saint-Maclou, en Normandía, para seguir reforzando su posición en este sector. "Arrendamos el terreno y las oficinas a un compañero. Ahora contamos con unas instalaciones cerca de Le Havre, donde llegan los barcos importados a Europa de mis clientes estadounidenses. Además, estamos justo en la autovía nacional 175, utilizada para todos los transportes pesados entre Le Havre y el sur de Francia."

## Ultramoderno y preocupado por el medio ambiente DAF inicia la construcción del laboratorio de ensayo de motores con tecnología punta

DAF Trucks N.V. estrenará a finales de 2007 un laboratorio totalmente nuevo para el ensayo de motores. El nuevo complejo estará equipado con las últimas tecnologías y contará con veinte cámaras de ensayo para someter a prueba a motores con una potencia máxima superior a 800 CV. La construcción de las nuevas instalaciones de ensayo subraya la posición de DAF como 'Centro de Excelencia' en el ámbito del desarrollo de motores dentro de PACCAR.

Con una producción anual de más de 40.000 motores, DAF Trucks N.V. es en Europa uno de los grandes fabricantes de motores diesel para camiones, autocares y autobuses. Para poder cumplir con los cada vez más exigentes requisitos de emisiones y seguir marcando la pauta en el futuro en cuanto a fiabilidad, durabilidad y consumo de combustible, el desarrollo de motores seguirá ocupando un destacado lugar en la empresa.

#### Los siete días de la semana.

El nuevo laboratorio de ensayo de motores está construyéndose en estos momentos en los terrenos de DAF Trucks de Eindhoven. Contará con veinte cámaras de ensayo, que completarán las instalaciones de ensayo de los que ya dispone DAF. En el nuevo complejo, las cámaras se acondicionarán para pruebas de durabilidad, en las que los motores funcionarán siete días a la semana, 24 horas al día, a temperaturas ambiente de hasta 50° grados centígrados. En este laboratorio que dispondrá de la última tecnología punta, también se realizarán ensayos en frío – a temperatura de hasta – 20° grados centígrados, además de la gama completa de mediciones de sonori-



dad, potencia y emisiones. El laboratorio será además apto para pruebas en diferentes atmósferas y a diferentes temperaturas para poder simular diferencias de altitud.

#### Preocupación por el medio ambiente

Durante el diseño de las nuevas instalaciones de ensayo, no sólo se hizo hincapié en el empleo de las más avanzadas tecnologías, sino que también se prestó mucha atención al medio ambiente. En lugar de las unidades de frenado hidráulico, más habituales en la industria de los camiones, en las cámaras de ensayo se emplearán unidades de frenado eléctricas. Durante las pruebas, se someterán los motores a cargas similares a condiciones reales, actuando al mismo tiempo como alternadores. En conjunto, estas unidades de frenado tendrán capacidad para cubrir alrededor del veinte por ciento de las necesidades de electricidad de DAF en Eindhoven.

## Motores diesel más limpios para autobuses

A principios del año que viene o en cuanto sea técnicamente posible, DAF lanzará al mercado los llamados motores EEV (siglas en inglés para vehículos ecológicos) para su aplicación en autobuses. En este caso, los valores de emisión de los gases de escape se encontrarán por debajo de la estricta norma Euro 5 que no entrará en vigor hasta 2009. Gracias a la tecnología SCR de DAF, en combinación con un filtro de hollín pasivo, se consigue, entre otras cosas, una mayor reducción de las partículas sólidas o polvo fino, por lo que estos motores tendrán emisiones incluso más bajas que los motores de gas.

La versión EEV del nuevo motor PACCAR PR de 9,2 litros de DAF utiliza la Tecnología SCR de DAF, en combinación con un filtro de hollín pasivo. De este modo, se consiguen unos valores de emisión de sólo 0,015 g/kWh en partículas sólidas. Esto es un cincuenta por ciento más bajo que la norma Euro 5 y un 25% más bajo que la norma EEV. Hasta ahora, un valor tan bajo sólo podría conseguirse con motores de gas. Aparte de que el motor diesel ecológico de DAF tiene una emisión más baja de partículas sólidas que el motor de gas, ofrece una serie de ventajas adicionales, como un alto rendimiento, una gran fiabilidad y unos costes operativos considerablemente más bajos en comparación con combustibles alternativos, como el gas.



## Avrete bisogno di Adblue per i vostri nuovi mezzi!

Air1® soddisfa tutte le vostre esigenze di AdBlue, con consegne entro 48h in tutta Europa:



### Soluzioni per il prodotto sfuso

L'installazione del serbatoio e del sistema di dosaggio presso il vostro deposito è un servizio che possiamo offrire ai clienti



### Contenitore da 1000 litri

Un innovativo contenitore con pompa conta litri per stoccare il prodotto nel vostro deposito



### Tanica da 10 litri

Consente di percorrere ulteriori 600 Km, sufficienti per raggiungere la prossima stazione di servizio



**United Kingdom**  
For more information, please call:  
Tel. +44 700 4 ADBLUE  
Tel. +44 1384 276 444

**Nederland & België**  
Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:  
Tel. NL: +31 35 588 9251  
Tel. B: +32 56 78 82 67

**Espana/Portugal**  
Para más información pueden llamar a los siguientes numeros de contacto:  
Tel. E: +34 91 665 30 00  
Tel. P: +351 21 924 88 00

**Italia**  
Per ulteriori informazioni contattare:  
Tel. +39 0775 774862  
Tel. +39 02 48333.641

**France/Belgique/Luxembourg**  
Pour advantage d'informations, vous pouvez nous joindre:  
Tel. F: +33 472 221 604  
Tel. B: +32 56 78 82 67

**Deutschland/Schweiz/Österreich**  
Für mehr Informationen rufen Sie uns einfach an:  
Tel. D: +49 180 5010 250  
Tel. CH: +41 44 3609020  
Tel. AT: +43 1 599 95 0



AdBlue® prodotto da Yara e distribuito da Brenntag

# Verso un'aria più pulita!



## 'President's Manufacturing Innovation Award'

En el encuentro de toda la dirección ejecutiva del grupo PACCAR que se celebró en Seattle el pasado mes de marzo, Tom Plimpton, presidente de dicho grupo corporativo, concedió el premio 'President's Manufacturing Innovation Award' a DAF Trucks en reconocimiento a su capacidad innovadora en producción. Dicho galardón se concede a la división de PACCAR que haya realizado los avances más significativos en lo que a innovación de producción se refiere. A DAF le fue conferido este galardón por la renovación realizada en su fábrica de motores.

En los últimos cuatro años, la fábrica de motores de DAF ha sufrido una remodelación completa para convertirse en una de las más sofisticadas de su clase dentro del sector de transporte. El proceso de producción cumple los estándares más exigentes en términos de calidad, eficacia y condiciones de trabajo, a la vez que ha aumentado de manera espectacular su capacidad de producción. Durante todos estos trabajos de construcción y renovación, no se detuvo la producción de motores en la fábrica. Año tras año se han batido todos los récords de producción. "Todo un logro", afirmó Jos Smetsers en el acto que se organizó especialmente para todos los empleados de la planta de motores de DAF en Eindhoven. "No sólo por parte de nuestros colegas de ingeniería de producción y fabricación, de servicios de instalaciones y de todos los demás departamentos de servicios, sino también por parte del personal de control de planta, que tuvo que realizar su trabajo en un entorno bastante de trabajo bastante incómodo. Este galardón pone de manifiesto la capacidad innovadora de DAF y, sobre todo, del personal de esta planta."

## Ferrara Bros. deposita su confianza en las hormigoneras Kenworth T800

Para la construcción del tercer túnel bajo agua de la ciudad de Nueva York, Ferrara Bros Construcciones es el único proveedor de hormigón. La empresa está utilizando las hormigoneras Kenworth T800 para este fin.



Desde principios de febrero, Ferrara fabrica y suministra diariamente entre 300 y 1.000 metros cúbicos de hormigón especial, y continuará haciéndolo durante un período de dos años y medio más. La empresa, con sede en Flushing, Nueva York, suministrará en total más de 130.000 metros cúbicos de

PACCAR WORLD

hormigón, es decir, unas 10.000 cargas de camión.

En su flota de hormigoneras, Ferrara cuenta con doce Kenworth T800, todos equipados con un motor Cummins de 350 caballos y un cambio Allison de seis velocidades y cuatro ejes, de los cuales uno es elevable. "Junto con el concesionario hemos buscado fórmulas para aligerar al máximo los camiones", comenta Bob Gartman de Ferrara. "Los camiones sólo tienen tres baterías en vez de cuatro, utilizan depósitos de combustible lo más pequeños posible y hemos desmontado además los asientos del acompañante. Podemos trabajar con cubas muy grandes y por cada viaje podemos transportar aproximadamente un metro y medio cúbico más que la mayoría de los demás transportistas." "Compramos los Kenworths por su solidez y fiabilidad", continúa Gartman. "Un flujo constante de hormigón es de gran importancia en un proyecto de esta índole y de ahí que no nos podamos permitir paradas imprevistas. En nuestro negocio, los bajos costes de explotación son más importantes que el precio de compra. Gracias a los reducidos gastos de mantenimiento, los costes de explotación del Kenworth T800 son más bajos. Además, el valor residual será más alto."



## PACCAR recibe la Medalla Nacional de la Tecnología

Durante una ceremonia en la Casa Blanca a principios de este año, el presidente George W. Bush entregó el 13 febrero a PACCAR la Medalla Nacional de la Tecnología. El Congreso de Estados Unidos creó la Medalla Nacional de la Tecnología en 1980 y constituye la condecoración más alta de este país en el ámbito de la innovación. Se trata de un reconocimiento por la aportación que las innovadoras empresas norteamericanas hacen al impulso económico y al progreso tecnológico de la nación.

PACCAR recibió la condecoración por su destacado papel en el desarrollo de vehículos de empresa aerodinámicos con un bajo peso propio. Ellos han contribuido a una considerable reducción del consumo de combustible y al aumento de la productividad del transporte por carretera. "En nombre de los 22.000 empleados de PACCAR, consideramos un honor ser la empresa número 21 que recibe desde 1980 la condecoración más prestigiosa en el terreno tecnológico", dijo Mark C. Pigott, presidente y director general. "PACCAR se fundó hace 101 años. La Medalla Nacional de la Tecnología supone un excelente trampolín para una introducción todavía más vertiginosa de los productos PACCAR en el ámbito de la aerodinámica, los programas de desarrollo en el terreno de los motores híbridos y el ecológico sistema de gestión de energía a bordo llamado 'Clean Power on-board'.



Visit: [www.air1.info](http://www.air1.info)

Air1® is a registered trademark of Yara International ASA. Produced by Yara. Distributor in Europe is Brenntag. AdBlue® is a registered trademark of the Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) To learn more about Air1® - visit [www.air1.info](http://www.air1.info)



## OBU 2: una herramienta aún no infalible Un año de MAUT

Por: Bert Roozendaal

El primer año desde la implantación del sistema Maut ha supuesto unos ingresos de 2,86 mil millones de euros a las arcas alemanas. Tras un comienzo poco afortunado, los pasos de peaje se inauguraron sin muchos problemas en enero de 2005. La empresa Toll-Collect sigue trabajando en lo que es el sistema de cobro de peaje más avanzado de Europa. Disfruta además de la gran ventaja de que, en general, MAUT, el sistema de peaje para camiones, ha sido aceptado por el servicio de transporte por carretera.



Según la BAG, los conductores colocan a menudo objetos alrededor del sensor y delante del parabrisas, provocando interferencias.

De ahora en adelante, con OBU2 el aparato podrá adaptarse también a través de GSM.

Esto no quiere decir, sin embargo, que en un año que lleva funcionando haya podido acallar todas las críticas. Recientemente, un canal de televisión alemán hizo que cinco camiones con grandes rótulos 'Ich bin ein Mautpreller' (yo no pago el MAUT) circularan 2.800 kilómetros por las autopistas alemanas sin pagar ni ser detenidos. La BAG alemana (la entidad encargada del control del transporte por carretera) admite que trabaja por muestreo, aunque indica que su control de 17,2 millones de vehículos abarca un 10 por ciento de la totalidad de vehículos, y eso que un muestreo habitual no suele ir más allá de entre un 2 y un 3 por ciento. En este sentido, el experimento realizado por el canal de televisión parece apuntar más al azar que a la realidad. La conmoción sobre el hecho de que los conductores de la antigua Europa del Este paguen multas más bajas que sus colegas de Europa Occidental no se debe atribuir a la implantación del sistema Maut. Simplemente

se trata del sistema de sanciones alemán que contempla el nivel de ingresos a la hora de fijar el importe de una multa. En realidad, es de admiración la justicia alemana que aplica la ley sin contemplación de la persona.

### Infalible en un 99,6 por ciento

Desde el 1 de enero, cada cajita MAUT debe estar actualizada a OBU2. Todo ello para garantizar una mayor seguridad en el funcionamiento y una mayor flexibilidad. Aún así, sigue habiendo problemas. De una encuesta entre los miembros de la patronal del sector de transporte de Holanda (la TLN) se desprende que un 43 por ciento de los encuestados ha sufrido interferencias. No tanto durante la instalación, sino en carretera. Lo que más se señala es que de repente el aparato indica 'zona sin peaje' o 'corte de la señal GPS' en lugares donde esto no debería ocurrir. Esto ha decepcionado a la TLN. "Una y otra vez se nos promete que este tipo de problemas quedarán resueltos con la introducción de OBU2," comenta un portavoz. En cambio, Toll-Collect se aferra a sus propias estadísticas: "En un 99,6 por ciento de los casos, los aparatos funcionan sin fallos y este porcentaje es bastante superior a la obligación contractual de un 95 por ciento como mínimo", señala la portavoz oficial Claudia Steen. Es verdad que un nivel de fallos del 0,4 por ciento es un porcentaje bajo. Sin embargo, sobre los 23 mil millones de kilómetros sujetos a peaje, un 0,4 por ciento sigue suponiendo una cantidad

considerable de errores, en cuyo caso, el conductor sigue recibiendo una multa.

### Sustancial crecimiento

Toll-Collect prevé un sustancial crecimiento de su sistema para 2006. La parte positiva, según la TLN, es que la gran mayoría de transportistas europeos han podido cargar en gran medida los costes a las empresas que los contratan. Esto es positivo, ya que los transportistas alemanes han recibido el compromiso de su gobierno de recibir una compensación de 600 millones de euros por los costes incurridos. El gobierno federal pretende obtener ese dinero mediante la subida del MAUT de 12,4 a 15 céntimos de euro por kilómetro. Berlín quería compensar esto parcialmente mediante un impuesto más bajo sobre el gasóleo, ya que de este manera los transportistas extranjeros también aprovecharían esta ventaja. Sin embargo, estos últimos no suelen repostar en Alemania. En estos momentos, Bruselas ya ha rechazado este plan. A pesar de ello, Alemania sigue queriendo subir el MAUT y ahora lo quiere desvincular de la compensación prometida, vinculando de forma oficial la subida del peaje a propósito y consiguiendo esos 600 millones de otras fuentes.

### Ventaja inicial

Se trata, pues, sobre todo de política. Al igual que el deseo de Bruselas de disponer en 2012 de un sistema de peaje universal para toda Europa. Y justamente aquí el consorcio alemán disfruta de una ventaja inicial, ya que su sistema, por complicado que sea, ya está en funcionamiento. Listo para hacer sonar las cajas en los puestos de peaje de toda Europa.

# DuPont CoatingSolutions

DuPont cuenta con un largo historial de implicación en vehículos de transporte por carretera, en particular, proporcionando técnicas para la pintura, fabricación y reparación de los mismos. DuPont ha sido líder del mercado durante décadas, desarrollando soluciones que responden perfectamente a las demandas de alto rendimiento y durabilidad del sector, preocupándose y respetando al mismo tiempo el medio ambiente. Soluciones que incluyen la técnica desarrollada por DuPont (DuPont™ Imron®) para que la calidad de la última capa de pintura de los componentes de plástico y metálicos de la cabina sea exactamente la misma.

Soluciones que el rango DuPont™ Imron® también tiene disponibles en el mercado.

Soluciones que permiten la concordancia de cualquier color, en cualquier momento y en cualquier parte del mundo.

DuPont CoatingSolutions cuenta con la ventaja de formar parte de una compañía de mayor tamaño, con gran cantidad de expertos técnicos, recursos para la investigación y el desarrollo y un alto grado de experiencia consultora en nuevos proyectos. Nuestra red de servicios a nivel mundial garantiza la posibilidad de poder acceder a estas ventajas cada vez que sea necesario.

Debido a todas estas inmejorables ventajas, Paccar confía en DuPont CoatingSolutions para aplicar soluciones de pintura de calidad superior en vehículos DAF, Leyland, Kenworth by Peterbilt. Tanto si fabrica camiones, como si los repara, DuPont puede echarle una mano y serle de utilidad. Póngase en contacto con DuPont CoatingSolutions hoy mismo y, a partir de ahora, construiremos un futuro juntos.

Antoon Spinostraat 6  
B-2800 Mechelen, Bélgica  
Tel.: +32 15 44 19 13  
CoatingSolutions@bel.dupont.com

The DuPont oval, The Miracles of Science®, DuPont™ e Imron® son marcas comerciales o marcas comerciales registradas de DuPont o de sus socios.



## DAF XF105

Nuevos estándares de calidad, eficacia, comodidad y rendimiento, el nuevo DAF XF105 es el protagonista en el Salón Europeo del Transporte por Carretera 2005. Con un nuevo motor e integrado en un nuevo diseño de chasis, cómodo y novedoso interior y elegante exterior, el nuevo baluarte de DAF supone calidad en todos y cada uno de sus detalles. La condición y durabilidad del XF105 van acompañadas de la pintura de serie proporcionada por DuPont CoatingSolutions, que lleva colaborando con DAF en la pintura de sus vehículos más de diez años. Este tipo de pintura está disponible también en el mercado como parte de la gama DuPont™ Imron®, en todos los colores oficiales de DAF y para realizar cualquier tipo de mezcla y personalizar la pintura del vehículo.



The miracles of science™

# ***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**  
A PACCAR COMPANY

PACCAR Finacial España S.L.  
Tel.: 916 60 02 55 Fax: 916 75 01 05  
[www.daf.es](http://www.daf.es)

**PACCAR**  
FINANCIAL