

INVERNO/PRIMAVERA DE 2022

DAF

IN ACTION



DAF XF, XG, XG+:

**“UMA NOVA REFERÊNCIA DA
INDÚSTRIA EM TERMOS DE
EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E
CONFORTO”**



XF XG XG+

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

MAIS VERDE. MAIS LONGE.



FUELMAX ENDURANCE

MAIOR SUSTENTABILIDADE
MAIOR POLIVALÊNCIA
DE UTILIZAÇÃO

GOODYEAR.EU/TRUCK

Quer pneus que reduzam as emissões da sua frota e baixem as suas contas de combustível? Claro que sim. e que tal pneus que lhedão tração e durabilidade em estradas secundárias e regionais bem como em autoestradas? Com FUELMAX ENDURANCE consegue-se tudo isso. Durabilidade e eficiência no consumo de combustível. Aderência e baixas emissões.

Verifique os detalhes na página web ou fale com o seu comercial Goodyear.

GOODYEAR

OBRIGADO PELO SEU ESFORÇO E CONFIANÇA!

A introdução da nossa nova geração de veículos DAF XF, XG e XG+ estabeleceu um marco na história do transporte rodoviário, estabelecendo novos padrões e colocando-nos na vanguarda do mercado em termos de inovação, segurança, conforto, design e desempenho. O facto de a fábrica ter recebido quase 23.000 encomendas só nos primeiros seis meses é uma prova irrefutável disso mesmo.

Isto foi visto e correctamente reconhecido pelos juizes quando premiam a Nova Geração de veículos DAF XF, XG e XG+ com o "International Truck of The Year 2022", o prémio mais prestigiado e altamente considerado na indústria dos camiões. O mesmo júri também atribuiu o "Prémio Inovação 2022" ao nosso modelo XF com motor de combustão a hidrogénio. Um compromisso claro do DAF com o futuro do transporte. Além disso, a Nova Geração DAF é também Camião do Ano 2022 em países como a Roménia e Portugal.

O destinatário final de todos estes prémios e dos outros que virão não é apenas a DAF como empresa, mas todos aqueles que de uma forma ou de outra depositaram a sua confiança na DAF. Tanto os empregados da organização como a nossa rede de revendedores de vendas e serviços.

O trabalho e o esforço de todos vós que compõem a família DAF tem-se reflectido num produto disruptivo que marca um antes e um depois no nosso sector, que deu e continuará a dar muito que falar nos próximos anos.

Mais uma vez, OBRIGADO!



Javier Sanchez Ardavin
Director Geral da DAF Espanha e Portugal

4 De acordo com o júri do prémio "Camião Internacional do Ano" (IToy), os novos camiões XF, XG e XG+ da DAF representam o início de uma nova era

8 Richard Zink, Diretor de marketing e vendas: "A experiência do cliente representa muito mais do que apenas um camião"

11 Utilização diária do novo XG+

14 O sector dos transportes enfrenta enormes desafios devido à falta de condutores

18 Os taiwaneses adoram os seus camiões DAF

22 Há exactamente um quarto de século atrás, a DAF Trucks tornou-se parte da PACCAR

24 Um camião do lixo limpo faz o seu trabalho silenciosamente

28 Um DAF com experiência é tão fiável como um novo

30 Notícias



Gianenrico Griffini, presidente do júri do prémio “Camião Internacional do Ano”:

“O INÍCIO DE UMA NOVA ERA”

“Camião Internacional do Ano” - representa, sem dúvida, a mais prestigiada distinção que um fabricante de camiões pode receber na Europa. “À medida que os primeiros camiões começaram a ser desenvolvidos de acordo com os novos regulamentos europeus relativos a massas e dimensões, os camiões DAF XF, XG e XG+ marcaram uma era completamente nova”, afirmou o presidente do júri, Gianenrico Griffini. “A vitória era merecida.”

Por: Rob van Tilburg



O prémio “Camião Internacional do Ano 2022” foi apresentado pelo presidente do júri, Gianenrico Griffini, a Harry Wolters, presidente da DAF Trucks, durante a exposição de veículos comerciais Solutrans em Lyon, França.

O anúncio do “Camião Internacional do Ano” representa, todos os anos, um momento emocionante pelo qual toda a indústria de camiões espera ansiosamente. O que torna o título tão valioso é o facto de a escolha do vencedor final ser determinada pelas opiniões de, pelo menos, 24 jornalistas especializados e revistas do sector líderes em toda a Europa.

CONTRIBUTO PARA A EFICIÊNCIA DOS TRANSPORTES

“De acordo com as regras, o prémio é atribuído à gama individual de camiões ou modelos introduzida no mercado no último ano que contribui da melhor forma possível para a eficiência dos transportes. Tudo se resume aos transportes rodoviários atuais”, afirma Gianenrico Griffini. “É tida em conta uma longa lista de critérios, tais como a inovação tecnológica, o conforto do condutor, a segurança, as características de condução, o consumo de combustível, as medidas tomadas em termos de cuidado com o ambiente e, naturalmente, os ‘custos totais de propriedade’.”

MAIOR APREÇO PELA INDÚSTRIA DE CAMIÕES

O prémio foi apresentado pela 36.ª vez. “É impressionante ver os enormes desenvolvimentos tecnológicos que foram feitos, especialmente nos últimos cinco ou dez anos, para tornar os camiões ainda mais económicos, menos poluentes e, acima de tudo, ainda mais eficientes”, refere Griffini. “Na minha opinião, devia ser manifestado um maior apreço e atenção relativamente a este aspeto.” O presidente do júri não se refere apenas aos esforços no domínio do desenvolvimento de motores, mas também aos vários sistemas eletrónicos que ajudam o condutor a tirar o máximo partido de cada gota de combustível. “Predictive Cruise Control (controlo de cruzeiro preditivo), EcoRoll, Preview Down-Hill Speed Control (pré-visualização do controlo de velocidade em descidas), todas estas representam tecnologias topo de gama que facilitam o trabalho do condutor e, ao mesmo tempo, melhoram a eficiência em termos de combustível. Um camião moderno é uma máquina de alta tecnologia e a nova geração DAF é um excelente exemplo disso.”

TUDO COMEÇOU EM 1976....

O fenómeno “Camião Internacional do Ano” começou em 1976, na Grã-Bretanha, quando o falecido Pat Kennett, chefe de redação da Truck Magazine, testou o recém-lançado Seddon Atkinson SA200. Pensou que era um camião muito inovador, muito à frente da concorrência em termos de conforto e segurança. Foi assim que nasceu a ideia de um prémio em reconhecimento dos mais recentes desenvolvimentos técnicos em veículos comerciais que beneficiam o empresário e o condutor. A ideia da Pat Kennett foi recebida entusiasticamente por Andrew Frankl, o editor da Truck Magazine. Em conjunto, decidiram criar o prémio “Camião do Ano”. Em 1977, a Seddon Atkinson foi a primeira fabricante de camiões a receber o troféu. O passo para “Camião Internacional do Ano” foi rapidamente dado quando, no ano seguinte, Kennett e Frankl começaram a procurar colegas europeus que partilhassem a mesma visão. Atualmente, o júri é composto por 24 membros, os quais representam as principais revistas europeias de camiões. Nos últimos anos, o grupo ITOY aumentou ainda mais a sua esfera de influência através da nomeação de “membros associados” nos mercados de camiões em expansão como a China, a Índia, a África do Sul, a Austrália, o Brasil, o Japão e o Irão.

DAF 95 de 1988



DAF 95XF de 1998



DAF LF de 2002



DAF XF105 de 2007



Novos CF e XF de 2018 da DAF



XF, XG e XG+ da nova geração de 2022



LIGAÇÃO AOS REGULAMENTOS EUROPEUS

De acordo com Gianenrico Griffini, o facto de os novos camiões DAF XF, XG e XG+ terem recebido o prémio “Camião Internacional do Ano 2022” está relacionado com a forma como a DAF integrou os novos regulamentos europeus no domínio das dimensões dos veículos. “De qualquer modo, a DAF é o primeiro fabricante de camiões a lançar uma série totalmente nova de camiões, os quais foram desenvolvidos no contexto destas novas diretrizes”, explica. “Sejamos honestos: também esperávamos que estas conduzissem a um design de camiões com uma dianteira mais arredondada e notável. Contudo, é evidente que um design destes implica um peso superior e dificultaria bastante o contorno de rotundas ou as manobras, por exemplo. O facto de a DAF ter conseguido melhorar a aerodinâmica em quase 20% deve ser aplaudido. Juntamente com as otimizações do grupo motopropulsor e, por exemplo, com as novas reduções de peso, foi alcançada uma maior eficiência em termos de combustível e também uma redução considerável das emissões de CO₂. Estes são, naturalmente, resultados que nos destacam perante um júri.”

NOVA REFERÊNCIA EM TERMOS DE VISÃO DIRETA

Com os novos regulamentos, a Comissão Europeia tinha em mente do que apenas aumentar a eficiência e melhorar a pegada de CO₂. “Através da admissão de cabinas mais longas, a segurança rodoviária pode atingir um nível superior”, acrescenta Griffini. “A DAF transformou este conceito numa superfície de vidro maior, entre outras coisas, com as linhas de cintura das janelas alongadas para baixo. Em termos de visão direta, estabelece uma nova referência. As novas tecnologias, como as câmaras digitais e o chamado “CornerEye”, também contribuem significativamente para a segurança. A DAF não é pioneira no mercado com estas tecnologias, mas dedicou um tempo adicional a um maior desenvolvimento. E é visível.”



ALTO NÍVEL

Griffini indica que a nova geração DAF também surge na altura certa em termos de conforto para o condutor. “A Europa está a enfrentar uma grande falta de condutores”, afirma. “Para as empresas de transportes, é muito difícil atrair e manter bons condutores! Os novos XF, XG e XG+ podem, sem dúvida, convencer os candidatos. A impressionante amplitude de ajuste dos bancos e do volante, o avançado painel de instrumentos digital que pode ser ajustado inteiramente de acordo com as preferências do condutor, o espaço, os ajustes e os acabamentos, sem esquecer os níveis de ruído extremamente baixos, tudo tem um padrão bastante elevado. Não nos esqueçamos do conforto durante o sono, pelo qual a DAF é conhecida há anos, graças a uma cama com 80 centímetros de largura. E nem sequer mencionei as excelentes características de condução dos DAF”.

PRONTOS PARA O FUTURO

“Claro que, enquanto júri, também olhamos para o futuro”, conclui Griffini. “A DAF deixou muito claro que a nova geração de veículos de longa distância se baseia numa nova plataforma, preparada para grupos motopropulsores alternativos. Está em desenvolvimento uma versão totalmente elétrica e, enquanto membros do júri, já tivemos a oportunidade de conduzir um XF da nova geração que funciona a hidrogénio. A DAF está a investigar o potencial do hidrogénio como um combustível para um motor de combustão interna. Entre aquilo que pude experienciar durante um breve test drive, essa opção parece promissora. Tal como o futuro da nova geração DAF. Mais uma vez: eleito ‘Camião Internacional do Ano 2022’ com toda a justiça.” ■



A DAF TAMBÉM RECEBE O PRÉMIO TRUCK INNOVATION AWARD 2022

Para além dos XF, XG e XG+ da nova geração, distinguidos como “Camhões Internacionais do Ano 2022”, o camião Innovation XF da nova geração com um motor de combustão interna a hidrogénio recebeu o prémio “Truck Innovation Award 2022”.



O “Truck Innovation Award” é também uma iniciativa do júri do “Camião Internacional do Ano” (IToY) e reconhece as enormes mudanças tecnológicas e a transição energética que ocorrem no sector automóvel.

“Este prémio em particular remete para a nossa filosofia de necessidade de explorar o conjunto de tecnologias ao longo da caminhada para a descarbonização do transporte e da mobilidade da próxima década”, comenta Ron Borsboom, Diretor executivo de desenvolvimento de produtos da DAF. “A tecnologia de hidrogénio irá tornar-se uma opção muito interessante para o futuro, a par das soluções elétricas a bateria por nós disponibilizadas atualmente, e dos camiões híbridos que temos em desenvolvimento. Ser distinguido com o Truck Innovation Award de 2022 demonstra também que ainda existe um futuro promissor para o motor de combustão interna (ICE), cujo horizonte promete novas gerações de combustíveis neutros em carbono. É importante compreender que pôr termo à utilização de combustíveis fósseis não deve, de modo algum, resultar automaticamente numa exclusão dos motores de combustão interna, especialmente no segmento do transporte de longa distância e cargas pesadas.”

Ron Borsboom acrescentou: “A utilização de hidrogénio como combustível significa que, em muitas áreas, se pode aproveitar a rede de distribuição existente: do local de produção de energia verde ao local onde esta é necessária. Além disso, convém não esquecer que a Europa conta com um vasto conhecimento e uma área de produção abrangente em termos de tecnologia de motores de combustão.”

De acordo com as regras do IToY, um candidato ao Truck Innovation Award tem de ter um veículo com um peso bruto superior a 3,5 toneladas equipado com um sistema de transmissão alternativo. Em alternativa, pode apresentar soluções de alta tecnologia específicas no que diz respeito à conectividade (sistemas de condução semiautónomos ou totalmente autónomos), à capacidade de “condução em pelotão” ou a diagnósticos remotos sem fios.

Richard Zink, Diretor de marketing e vendas:

“EXCEDER AS EXPECTATIVAS”

Com o lançamento dos camiões DAF XF, XG e XG+ da nova geração, recentemente eleitos como “Camiões Internacionais do Ano 2022”, a DAF está a dar início a uma nova era em termos de transporte rodoviário. O novo modelo icónico representa o maior projeto de investimento alguma vez feito na história da empresa. Não só em termos de desenvolvimento de produtos e de novas instalações de produção, mas também em termos de serviços, um aspeto em que a DAF continua a investir, de acordo com Richard Zink, o Diretor de marketing e vendas.

Por: Henk de Lange



Richard Zink



A nova geração DAF XF, XG e XG+ representa o maior projeto de investimento na história da DAF

“Na verdade, o camião é apenas uma parte do pacote logístico total que podemos oferecer aos nossos clientes”, afirma Zink. “Além de camiões, fornecemos também valor acrescentado”. De acordo com o Diretor de marketing e vendas, tudo começa com o concessionário DAF. “Oferecemos aos nossos concessionários formações abrangentes muito antes de lançarmos a nova geração DAF”, explica. “Oferecemos as formações aos concessionários e também aos mecânicos nas oficinas.” Por falar em concessionários, a DAF também investiu fortemente neste aspeto nos últimos anos e os clientes podem agora usufruir dos respetivos serviços em mais de 1000 locais em todo o mundo. “Quase todos os concessionários DAF funcionam como um negócio independente”, afirma Zink. “Consequentemente, todos apresentam o tipo de espírito empreendedor que os faz ir mais longe pelos clientes.”



A DAF disponibilizou formações abrangentes aos mecânicos nas oficinas muito antes de lançar a nova geração

PREMIUM

“A DAF é uma marca premium e, como tal, merece uma rede de concessionários premium”, acrescenta Zink. “Isto significa que a qualidade, o serviço e a experiência prestada ao cliente têm de cumprir os mais elevados padrões. Queremos ser capazes de oferecer a mesma qualidade em todo o mundo.” Como é que se faz isso? “Em 2020, reformulámos os padrões dos nossos concessionários”, explica Zink. “Isto porque as necessidades e exigências dos clientes mudaram ao longo dos anos. Os novos padrões dos concessionários incentivam-nos a investir mais nos respetivos negócios para melhorar a experiência do cliente e a melhorar de forma contínua. Isto resulta numa situação vantajosa, em que o aumento da qualidade da organização do concessionário conduz a uma maior satisfação do cliente. Este é, claro, o objetivo principal: clientes DAF satisfeitos.”



Os clientes podem agora usufruir dos serviços da DAF em mais de 1000 locais em todo o mundo

LIGAÇÃO

Em simultâneo com o lançamento dos camiões XF, XG e XG+, foram tomadas medidas importantes no que diz respeito aos serviços que acompanham esta nova geração de camiões. De acordo com Zink, a lista de inovações é longa. Um exemplo é o sistema de gestão de frotas online DAF Connect. “Uma plataforma que fornece atualizações contínuas sobre o desempenho de uma frota”, explica. “Isto ajuda o cliente a manter uma imagem clara dos processos logísticos e a tirar o máximo partido do pessoal e dos veículos. Por exemplo, o DAF Connect permite que o sistema de navegação apresente informações de trânsito em tempo real e permite que a base local apresente as melhores rotas aos condutores. Imagine o combustível, o tempo e a frustração que este sistema pode poupar.”



O DAF Connect ajuda o cliente a manter uma noção clara dos processos logísticos e a tirar o máximo partido do pessoal e dos veículos

CARACTERÍSTICA ÚNICA NA INDÚSTRIA

Com o lançamento da nova geração XF, XG e XG+, a DAF introduz atualizações sem fios para o motor e sistemas EAS, a ECU do veículo, o gateway de segurança central (CSG) e o DAF Connect. Foi também desenvolvida uma infraestrutura completamente nova para os diagnósticos de veículos para a “nova geração DAF”. Zink: “Um intervalo de serviço alargado de até 200 000 quilómetros significa que, em muitos casos, a manutenção apenas é necessária uma vez por ano. Isto são cinco voltas ao mundo antes de o camião necessitar de manutenção. É uma característica única na indústria.”

SISTEMA PAN-EUROPEU

Por falar em manutenção, o DAF MultiSupport oferece pacotes de manutenção e reparação numa base pan-europeia. “Isto ajuda a manter uma manutenção perfeita da frota, a qual está sempre pronta a circular. É ideal para o cliente, que pode se concentrar nas respetivas atividades principais.”

TRANQUILIDADE

A tranquilidade é o tema comum na conversa com Richard Zink. “Sim, é isso que queremos proporcionar aos nossos clientes”, confirma. “E reflete-se também no financiamento. Ao assinar um contrato de financiamento com a PACCAR Financial após a aquisição de um veículo, basta assinar um contrato de pacote completo e pode começar a conduzir o camião imediatamente. Mais rápido é impossível.” Zink conclui dizendo o seguinte: “Estamos a embarcar numa nova era de maior integração entre os veículos e os serviços que os acompanham. Neste contexto, a nossa ambição continua a ser a mesma: exceder as expectativas dos nossos clientes.” ■



nog vertalen

OUT OF THIS WORLD

JOST KKS – push-button trailer coupling

#futurenow – Thanks to our revolutionary coupling system you can now change semitrailer quickly and safely out of the cab. Your start in the future of logistics. **Ready to beam up?**



kks-futurenow.com

Transporte Evertz GmbH

TESTE O MELHOR

Por: Frank Hausmann
Fotografia: Steffen Löffler



Depois de percorrer mais de 30 000 quilómetros no DAF XG+, Michael Evertz está completamente convencido. A nova geração de camiões DAF impressionou tremendamente este operador de transportes alemão, cuja empresa realiza testes de campo para o fabricante de camiões holandês. O camião impressiona não só em termos de espaço, conforto e desempenho, mas sobretudo em termos de consumo de combustível.

TESTE O MELHOR

Michael Evertz é o diretor-geral e proprietário da Transporte Evertz em Mechernich, Eifel, na Alemanha. Teve a sorte de poder experimentar a nova geração de veículos DAF antes de quase todos os seus colegas. A sua empresa foi também uma das poucas a ter a oportunidade de testar o novo veículo icónico da DAF na estrada, como parte de um teste de campo importante antes do lançamento oficial do camião.



CIMENTO E CALCÁRIO

Com uma frota de semirreboques de silos e um camião basculante, a Evertz transporta cimento e calcário para os seus clientes na indústria de betão. Um deles é a Zieglowski, o que explica as riscas no camião. Faz a maior parte do trabalho na área em redor de Aachen, Colónia e Koblenz, mas transporta também mercadorias para as regiões de Münster e Saarland, bem como para o Benelux. A sua empresa transporta matérias-primas para empresas especializadas na estabilização de solos e no tratamento de águas residuais em estações de tratamento de esgotos.

CRESCIMENTO ESTÁVEL

Há 15 anos, Michael Evertz e a sua mulher decidiram dar o salto e começar a trabalhar como uma transportadora independente com um camião. Num prazo de doze meses, adquiriram um segundo trator-reboque e, desde então, a frota cresceu de forma estável graças a um aumento contínuo do número de encomendas. A sua frota inclui atualmente 15 semirreboques de silos, um camião basculante e 13 tratores.

SEM QUALQUER AZAR

O facto de a Evertz utilizar 13 tratores não lhe trouxe qualquer azar. Especialmente considerando que nem todos têm a oportunidade de testar exaustivamente o novo XG+ antes do lançamento oficial. A relação entre a Evertz e a DAF começou há quatro anos, quando a empresa estava à procura de tratores que fossem eficientes em termos de combustível e estivessem prontamente disponíveis. Michael Evertz acabou por descobrir a Loven, o parceiro de serviços e de vendas da DAF em Eschweiler. Apresentaram-lhe o seu primeiro DAF, um XF 530 e, atualmente, existem quatro destes veículos DAF equipados com o motor PACCAR mais potente disponível na frota deste transportador a granel.

RELAÇÃO EXCELENTE

Tudo isto se deve à excelente relação que a Evertz mantém com a equipa da Loven. “Naturalmente, o preço de compra, o custo total de propriedade, a qualidade, o desempenho e a fiabilidade são os fatores mais importantes para nós no momento da aquisição de um novo camião. E a DAF cumpre todos os requisitos. Valorizamos

também a nossa relação com o concessionário responsável pelo produto. Além disso, funciona tudo de forma tão harmoniosa entre a nossa empresa e a Loven que estamos 100% certos de que escolhemos a marca certa de camiões”, afirma Michael Evertz.

OPINIÃO

A Evertz é muito generosa quando se trata de dar aos seus condutores a oportunidade de expressar as suas opiniões relativamente ao interior do camião. São totalmente incluídos no processo sempre que é encomendado um camião novo, o que se traduz num elevado nível de lealdade do condutor em relação ao empregador e à marca. Michael Evertz também sabe exatamente do que fala em relação aos seus camiões. “Continuo a conduzi-los regularmente e aprecio verdadeiramente o conforto de um DAF sempre que conduzo, especialmente durante uma viagem longa. Tudo isto se deve à enorme quantidade de espaço na cabina, aos bancos confortáveis, ao design soberbo do tablier e à potência do motor. É o tipo de coisas que procuro para os meus condutores, pois fazem viagens longas de vários dias seguidos”, segundo Evertz.

“Estou muito satisfeito com a incrível configuração de espelhos e com a perfeita visibilidade panorâmica oferecida.”



Um dos maiores clientes da Evertz é a Zieglowski, o que explica as riscas no seu camião

CORAÇÃO

O operador de transportes de 55 anos também esteve envolvido na definição das especificações do DAF XG+ para o teste de campo. “Queria um camião com a maior cabina e o motor mais potente. O DAF XG+ 530 oferece tudo aquilo que o coração de um camionista pode desejar. A cabina mais comprida dispõe de uma quantidade enorme de espaço. Nenhuma outra cabina de camião oferece 2,20 m de espaço para estar de pé, espaço de armazenamento interminável e camas com 80 cm de largura em toda a amplitude do camião que funcionam de forma elétrica”, afirma Evertz com grande entusiasmo.

ALTA QUALIDADE

Também está bastante impressionado com os materiais de alta qualidade utilizados e com os bancos que podem ser girados durante os períodos de descanso para conferir à cabina a sensação de uma sala de estar. Já para não falar do Park Airco totalmente integrado, do cockpit digital e da coluna de direção regulável que pode ser colocada numa posição mais avançada para otimizar a facilidade de acesso.

SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE

“A segurança e a sustentabilidade são muito importantes para nós”, explica Evertz. “É por isso que estou muito satisfeito com a incrível configuração de espelhos e com a perfeita visibilidade panorâmica oferecida. Isto deve-se ao design elegantemente fino das caixas dos espelhos”, acrescenta Evertz, que já percorreu mais de 30 000 quilómetros com o novo DAF. “Durante as viagens noturnas, gostei muito dos faróis de LED que, juntamente com as skylights LED, proporcionaram uma iluminação soberba na estrada. Também estou muito satisfeito por a DAF ter instalado a gama completa dos sistemas de assistência ao condutor e de segurança neste camião.”

CAMUFLADO

O Evertz ainda sorri quando pensa nas expressões surpreendidas que encontrou ao efetuar as entregas com o novo DAF. No início, os seus colegas condutores não conseguiram identificar o camião que estava a conduzir. Isto deve-se ao facto de o novo camião ter sido fortemente camuflado e ter os respetivos logótipos e grelhas escondidos. Consequentemente, o veículo não era reconhecível como um DAF. No entanto, o que não foi possível esconder foi o enorme tamanho da cabina, uma característica que originou vários olhares curiosos e admirados na direção de Michael Evertz.

IMPRESSONADO

Para além do aspeto exterior do veículo, do interior espaçoso e dos acabamentos soberbos, o Evertz também está muito impressionado com o comportamento, a direção e o sistema de transmissão do novo camião DAF. “A DAF conseguiu tornar o motor PACCAR MX-13 ainda mais eficiente”, afirma. “O novo XG+ consome até cinco litros de diesel a menos por 100 quilómetros em comparação com a nossa atual geração de camiões DAF XF. Imagine a poupança que isto nos proporciona num camião que percorre até 120 000 quilómetros por ano! Será uma redução significativa nos nossos gastos em combustível.”

DECISÃO IMPORTANTE

A nova geração de camiões DAF ajudou o Evertz a tomar uma decisão importante. “A partir de agora, só vou expandir a minha frota com a mais recente geração de DAF. Este teste convenceu-me da excelência do desempenho de condução, da eficiência em termos de combustível e do conforto do DAF XG+.” É uma decisão que será calorosamente acolhida pelos condutores destes camiões, pois todos querem conduzir o camião com a maior cabina do mercado. E quanto mais cedo, melhor. Alguns deles terão de esperar durante mais algum tempo, mas os dois primeiros camiões já foram encomendados e serão brevemente entregues à Transporte Evertz. ■



Falta de condutores de camiões

DESAFIOS AO “ESTILO DO REINO UNIDO” NA EUROPA?

Nos últimos meses, a falta de condutores de camiões resultou em títulos dramáticos nos jornais do Reino Unido. No entanto, os britânicos não são os únicos a sofrer com a falta de condutores. Embora o problema possa não ter atingido as proporções da crise britânica ainda presente na UE, se não houver uma mudança de política, poderá ocorrer uma situação semelhante no continente dentro de poucos anos, incluindo longas filas nas estações de serviço e prateleiras vazias nos supermercados. O grupo de condutores de camiões está a envelhecer rapidamente e há poucos jovens a entrar neste mercado.

Por: Bert Roozendaal e Richard Simpson

É claro que isto não é nenhuma novidade. Tem-se verificado, há vários anos, uma falta de condutores. Em 2016, a falta de condutores era quase tão má como é agora e, três anos mais tarde, a União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU) alertou mais uma vez para o facto de o problema estar a piorar constantemente em toda a Europa. A Covid trouxe algum alívio temporário, pois a procura por transportes diminuiu e a falta de condutores também caiu para apenas 7%. No entanto, como resultado da rápida taxa de recuperação económica, espera-se que este valor aumente para 17% muito em breve. É evidente que é necessário agir, um facto que tem vindo a ser referido há anos pelas organizações patronais e pelos políticos. Contudo, apesar da implementação de algumas medidas, incluindo a nível europeu, parece que poucos progressos foram alcançados.

UM SECTOR ENVELHECIDO

Numa perspetiva global, não há falta de jovens, como a IRU já referiu. No entanto, a situação é diferente na Europa Ocidental, onde a população está a envelhecer rapidamente e o grupo de condutores de camiões está a envelhecer ainda mais rápido. De todo o grupo de condutores europeus, apenas 5% tem menos de vinte e cinco anos de idade. Existem várias razões para isto. Em determinados países europeus, as transportadoras atribuem a culpa às restrições financeiras e legais. A obtenção da carta de condução de automóveis pesados de mercadorias pode custar até 10 000 € e, em determinados países, os empregadores também têm de lidar com elevados custos de seguro e legislação, o que dificulta o exercício da função de condutor de camião para os jovens com menos de 21 anos. No entanto, a questão não se fica por aqui, pois há outros países em que estas restrições não são tão severas, mas que continuam a enfrentar o mesmo problema: a falta de bons condutores. Tudo isto sabendo que o grande grupo de condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos irá reformar-se nos próximos dez anos.

RECRUTAMENTO E RETENÇÃO

Desde a década de 1990, muitas empresas de transportes da Europa Ocidental têm sido capazes de empregar condutores de outros países da UE graças ao mercado de trabalho livre na Europa. A curto prazo, isto soluciona o problema da falta de condutores, sendo também uma solução menos dispendiosa para o operador de transportes. No entanto, os custos mais baixos também têm um preço cada vez mais baixo, o sector tem enfraquecido a própria posição de negociação relativamente aos respetivos clientes. Além disso, a diminuição das receitas é uma posição desfavorável para a proposta de salários superiores, o que também coloca sob pressão a estrutura salarial no país do operador de transportes. Em suma, nada disto facilita o esforço de recrutar novos condutores e manter aqueles que ainda têm um contrato.



O grande grupo de condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos irá reformar-se nos próximos dez anos

OS CONDUTORES DA UE NÃO REGRESSAM

Embora o problema esteja a tornar-se mais preocupante na Europa, na Grã-Bretanha já precipitou uma crise. Os condutores estrangeiros eram responsáveis por conduzir uma grande parte dos camiões britânicos até o Brexit se ter tornado realidade, momento em que abandonaram o Reino Unido. A pandemia da Covid só veio agravar as coisas, existindo agora uma falta estrutural. Existem dúvidas sérias quanto à possibilidade de inversão da tendência pelo anúncio do governo britânico relativamente a uma flexibilização temporária das restrições para os trabalhadores de países fora do Reino Unido. A maioria destes trabalhadores tem, desde então, encontrado trabalho mais próximo de casa, dada a grande procura de condutores em praticamente todos os países da Europa.

Crisis over truck driver shortage in UK spreads to manufacturing, food and energy sectors

Inadequate number of truck drivers versus demand has caused serious disruptions in logistics sector

Multiple reasons why number of truck drivers does not meet demand:

- Retirement age of drivers
- Low wages
- Long hours
- COVID-19
- Training shortages
- Immigration restrictions

UK FACING CATASTROPHIC HGV DRIVER SHORTAGE & WE MUST BRACE FOR IMPACT

A PERFECT STORM OF SUBSIDIZED DEMAND AND REDUCED SUPPLY IN THE UK VALUE SECTOR COX

NEW REPORT RELEASED

HGV DRIVERS SHORTAGE THINK TANK

A falta de condutores de camiões resultou em títulos dramáticos nos jornais do Reino Unido

MELHORES SALÁRIOS

O aumento dos salários também poderia ser uma solução. A reclamação por salários mais altos ressoa em todos os sectores sempre que existe falta de trabalhadores. Contudo, todos os empregadores sabem que o apelo de um salário mais alto é rapidamente esquecido se as condições de trabalho não forem igualmente melhoradas. Consequentemente, a UE está a trabalhar nos dois aspetos com um salário mínimo obrigatório, medidas para combater o dumping salarial e com a implementação de esforços destinados a gerir o aspeto social. No entanto, apesar das boas intenções subjacentes a estas medidas, resta saber se serão realmente capazes de resolver tudo. Está tudo muito bem quando decide que um condutor, que trabalhou 14 dias consecutivos, tem de estar, pelo menos, 24 horas fora da cabina. Mas para onde é que esse condutor vai? Felizmente, os camiões estão a tornar-se cada vez mais confortáveis. Apesar de ser impossível instalar um duche na cabina, a nova série de camiões DAF revela o nível de luxo sem precedentes que está a ajudar a melhorar bastante a vida e as condições de trabalho do condutor.

INTERMODAL

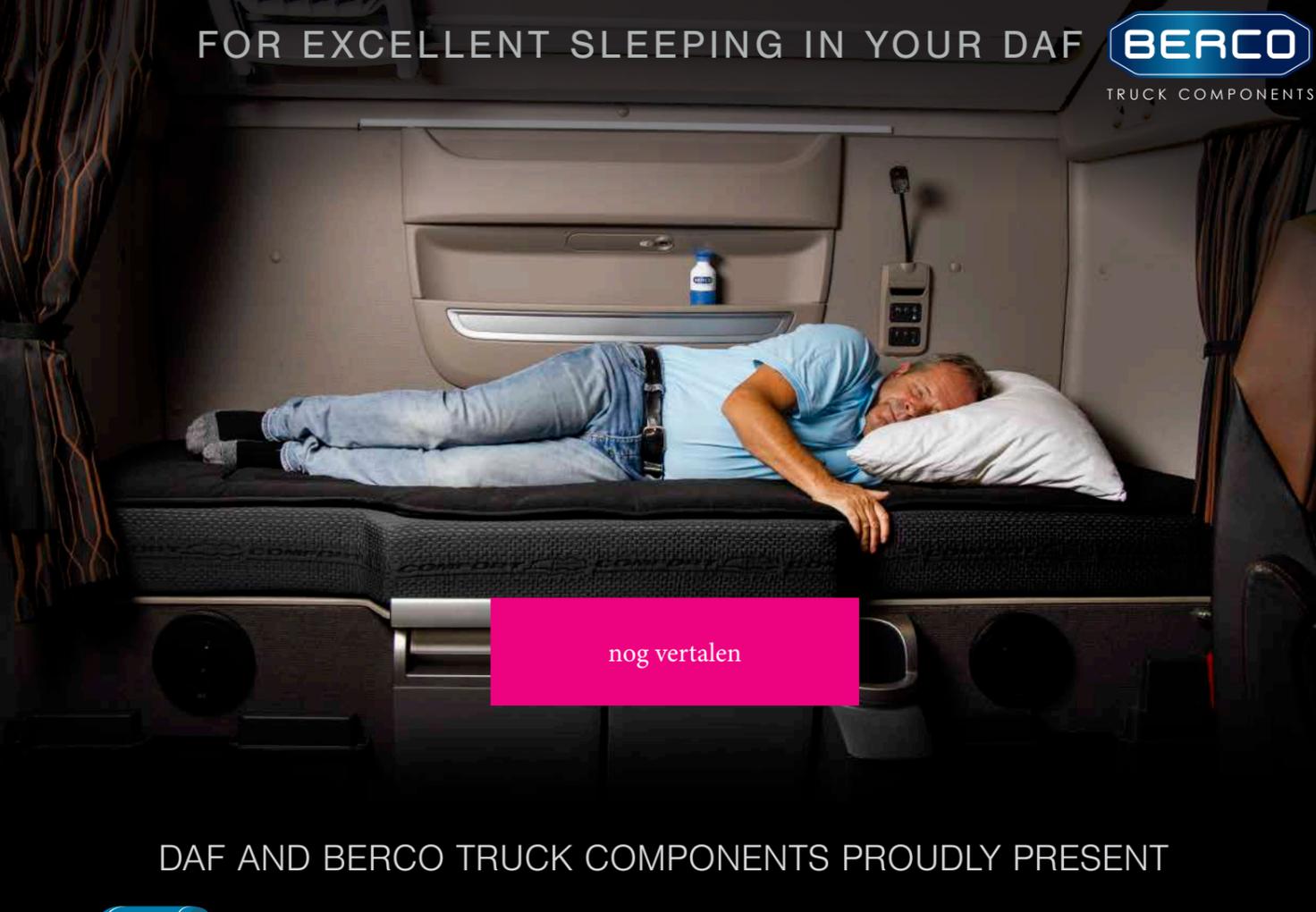
Relativamente às instalações rodoviárias: apesar de a Europa dispor de 300 000 lugares de estacionamento ao longo das principais rotas de transporte, os requisitos reais indicam que faltam cerca de 100 000. Consequentemente, a Comissão Europeia fez um apelo urgente aos países membros para que proporcionem mais lugares de estacionamento (e, principalmente, com segurança). Esta medida também incentivaria mais mulheres a considerarem uma carreira como condutoras de camiões. Além disso, o apelo a um maior número de transportes intermodais está a soar cada vez mais alto no Parlamento Europeu. No entanto, a maior parte da rede ferroviária já está próxima da capacidade total e a construção de mais caminhos de ferro pode demorar anos. Este tipo de transporte também tem de ser capaz de satisfazer as exigências específicas da indústria, que emprega

frequentemente modelos à hora certa (just-in-time), uma área onde o transporte intermodal é menos eficaz. Há ainda uma lacuna considerável a ser colmatada na resposta às necessidades da transportadora, a qual prefere resolver os problemas hoje e não amanhã.

A COMISSÃO EUROPEIA FEZ UM APELO URGENTE AOS PAÍSES MEMBROS PARA QUE CRIEM MAIS LUGARES DE ESTACIONAMENTO (E, PRINCIPALMENTE, COM MAIS SEGURANÇA). ESTA MEDIDA TAMBÉM INCENTIVARIA MAIS MULHERES A CONSIDERAREM UMA CARREIRA COMO CONDUTORAS DE CAMIÕES.



FOR EXCELLENT SLEEPING IN YOUR DAF



nog vertalen

DAF AND BERCO TRUCK COMPONENTS PROUDLY PRESENT

NEW

NEW SLEEPING ACCESSORIES FOR DAF XF EURO 6

TOPPER DELUXE

TOPPER HYGIENE



- HIGH QUALITY FOAM TOPPER
- FOR IMPROVED DRIVER SLEEPING COMFORT
- FOR A WELL-RESTED, FIT & SAFE DRIVER
- LUXURY & DEDICATED DAF XF EURO 6 TOPPER

Part 1547034



- PERSONAL HYGIENE TOPPER
- FOR BETTER MATTRESS HYGIENE
- YOUR OWN CLEAN & FRESH SLEEPING AREA
- ROLLABLE WITH STRAP FOR EASY CARRYING

Part 1547033

FOR A WELL-RESTED, FIT & SAFE DRIVER

BUY NOW VIA YOUR LOCAL DAF DEALER OR THE PARTS.DAF.COM WEBSITE

FALTA DE CONDUTORES DE CAMIÕES

RECONSIDERAÇÃO

Embora o aumento dos salários possa ser uma solução a curto prazo e incentivar mais jovens a tornarem-se condutores de camiões e a manterem-se na profissão a longo prazo, parece que a melhoria das condições de trabalho representa, na verdade, a chave para um sucesso duradouro. Isto requer uma reconsideração séria no sector. No que diz respeito aos transportes internacionais, pode ser possível melhorar as condições para os condutores em termos de isolamento social ao permitir separar o reboque do veículo mais frequentemente do que atualmente. Isto permitiria aos condutores fazerem viagens mais curtas e estarem em casa mais vezes. Os avanços nas TI permitem que assim seja. No entanto, a separação do reboque do veículo nem sempre é uma opção para a distribuição nacional, que constitui a parte principal de todos os transportes. Mais uma vez, teremos de recorrer às TI para obter as soluções necessárias e esta é uma área em que podem ser feitas melhorias em muitos países da Europa. Juntamente com uma infraestrutura rodoviária boa e espaçosa e instalações suficientes na estrada, isto pode ajudar o condutor de transportes nacionais a saber quando irá arrancar de manhã e a estimar a hora de chegada a casa. É um aspeto muito importante, especialmente para os jovens de hoje em dia.



Uma infraestrutura rodoviária boa e espaçosa pode ajudar a tornar a profissão mais atraente.



“NOVO PADRÃO DE CONFORTO PARA O CONDUTOR”

A produção em série da “nova geração DAF”, dos camiões XF, XG e XG+, foi oficialmente iniciada na DAF em Eindhoven. O primeiro camião produzido (Job One), um XG+ vermelho com um motor PACCAR MX-13 de 12,9 litros, foi entregue numa cerimónia festiva por John Jorritsma (presidente da câmara municipal de Eindhoven, onde a DAF está sediada), à direita, e por Harry Wolters (presidente da DAF) a André Verbeek, diretor/proprietário da Verbeek Agra Vision, e ao seu filho Niels. O XG+ de referência está agora em circulação nas mãos da Hennentransport Hooijer, subsidiária da Verbeek Agra Vision. “Para além da fiabilidade incomparável e dos baixos custos por quilómetro, o excelente nível de conforto para o condutor é também um motivo importante para a nossa decisão de escolha da DAF”, explica André Verbeek. “Com o novo modelo de topo XG+, a DAF definiu mais uma vez um novo padrão. Um fator muito importante nestes tempos de elevada falta de condutores.”

Taiwan adora conduzir camiões de “Hélán”

UM CAMIÃO É UMA COISA VIVA



É talvez um facto pouco conhecido, mas a DAF tem sido a marca europeia de camiões com maior número de vendas em Taiwan há vários anos. A economia desta ilha altamente desenvolvida depende fortemente da logística, um aspeto em que a DAF desempenhou um papel importante graças aos veículos comerciais Euro 6 topo de gama, eficientes e muito ecológicos.

Por: Bert Roozendaal

A tecnologia limpa dos camiões DAF encaixa perfeitamente na profunda ligação do povo de Taiwan à história, à cultura, ao património científico e à beleza natural da ilha, um facto que nos foi explicado durante o encontro com Tom Wu Xinjun, diretor da YI SIAN Transport Inc., para falar sobre o “seu” Taiwan. “Vivo numa ilha encantadora que, em tempos, se chamou Formosa e que tem uma história rica. Independentemente da parte da ilha que visitar, sejam as montanhas, a costa ou as cidades, todas são igualmente encantadoras. Os taiwaneses são pessoas amigáveis e sentem-se completamente em sintonia com o meio envolvente.”

A PROCURA DA PROSPERIDADE

Há, sobretudo, uma coisa que o povo taiwanês tem em comum: a procura da prosperidade. Ao longo das últimas décadas, trabalharam arduamente no desenvolvimento da economia. É um país com uma densidade populacional muito grande, com 23,5 milhões de pessoas a viver numa área de apenas 36,192 km². Para além do respeito pelos valores tradicionais, os taiwaneses demonstram também um enorme espírito empreendedor. Há um provérbio taiwanês conhecido que diz: “se quiser receber a bênção de Deus, tem primeiro de aprender a levantar-se e a caminhar sozinho.”



Para Tom Wu Xinjun, os camiões são uma forma de vida

FABRICADO EM TAIWAN

Esta crença firme nas capacidades pessoais de cada um tem sido muito benéfica para a ilha. Em 2020, Taiwan ocupava o 19.º lugar na lista das economias mais ricas do mundo, à frente da Austrália. “Fabricado em Taiwan” é uma frase bastante utilizada em todo o mundo, independentemente do local onde são produzidas as mercadorias. No início do século XXI, a produção nacional em Taiwan cresceu tão rapidamente que grande parte da produção real tinha de ser feita no continente chinês, que fica apenas a 97 milhas (156 km) de distância por mar.

EXCEDENTE SAUDÁVEL

Em 2020, a exportação de bens e serviços de Taiwan foi avaliada em 304 mil milhões de euros e as importações foram avaliadas em 252 mil milhões. Isto resultou num excedente comercial muito saudável. A enorme extensão da atividade económica de Taiwan significa que os transportes e a logística são cruciais para o sucesso da ilha. Na verdade, são o lubrificante do motor económico. Em 2019, os transportes contribuíram, no mínimo, com 7% para o produto interno bruto do país. O sector é um dos maiores empregadores de Taiwan, uma vez que o país só tem uma ferrovia e a grande maioria dos bens tem de ser transportada pelas estradas desta ilha de 400 quilómetros de comprimento. Grande parte desse transporte ocorre entre os portos da ilha, sendo que o maior é, sem dúvida, o porto de Kaohsiung, no sul.



Taiwan tem muitos portos, sendo que o maior é, sem dúvida, o porto de Kaohsiung, no sul

→ UM CAMIÃO É UMA COISA VIVA



A YI SIAN Transport Inc. transporta peças para automóveis, substâncias químicas, água e bebidas para os respetivos clientes no centro e no sul de Taiwan

CAMIÕES DE HÉLÁN

O Formosa Plastics Group beneficiou da utilização predominante da rede rodoviária da ilha para o transporte de mercadorias. A empresa apresentou a DAF à ilha, e não demorou muito até ficar estabelecida como a “marca europeia líder” em Taiwan. Todas as semanas, a DAF Trucks envia uma nova remessa de peças e componentes das respetivas fábricas em Eindhoven e Leyland para Taiwan, onde são montadas pela Formosa Plastics numa fábrica ultramoderna em Dadu. Os transportadores de Taiwan estão sempre ansiosos por conduzir os camiões modernos dos distantes Países Baixos ou “Hélán”, como lhes chamam. Um desses transportadores é Tom Wu Xinjun, de 43 anos. A sua empresa, YI SIAN Transport Inc., transporta peças para automóveis, substâncias químicas, água e bebidas para os respetivos clientes no centro e no sul de Taiwan. “Temos 10 camiões com pesos entre 18,5 e 46 toneladas. O trator DAF CF compõe grande parte da nossa frota, mas também temos vários rígidos.”

O TRANSPORTE ESTÁ NO SANGUE

Tom Wu Xinjun tem o transporte no sangue. “A nossa família está no sector dos transportes rodoviários há várias gerações. Aprendi a conduzir um camião ainda antes de terminar o ensino secundário. Na verdade, posso conduzir todos os tipos de veículos, exceto talvez uma locomotiva”, diz Tom, sem demonstrar nenhum traço da sua habitual timidez quando começa a falar sobre o seu tema favorito.

UM CAMIÃO É UMA COISA VIVA

“A nossa família era muito pobre. Mas graças aos rendimentos gerados pelo nosso camião, pudemos comprar comida e roupa suficientes e pude frequentar a escola. Sou muito ligado aos meus camiões. Na minha opinião, um camião é uma coisa viva.” Em Taiwan, não é raro que os operadores de transportes façam uma oração pela segurança de um camião novo.



A SEGURANÇA EM PRIMEIRO LUGAR

Contudo, Tom não deposita toda a sua fé na sabedoria dos deuses. “A produção de um grão de arroz custa 100 gotas de suor”, afirma. “Se eu quiser ser bem-sucedido, os meus camiões têm de estar a circular frequentemente e percorrer longas distâncias e têm também de ser seguros. Por isso, encarrego-me de garantir que cada veículo é reparado a tempo e verificado pelo condutor antes de se fazer à estrada. O serviço de manutenção prestado pela Formosa Automobile Sale Corporation vale o preço. Juntamente com o excelente desempenho e a eficiência em termos de combustível dos camiões, este é um dos motivos pelos quais a DAF é definitivamente a minha marca favorita.”



Tom Wu Xinjun continua a desfrutar da condução de um camião sempre que o trabalho enquanto diretor de empresa o permite

A MELHOR PRESTAÇÃO

A manutenção adequada, uma boa formação para os condutores e o excelente serviço pós-venda são os pilares da YI SIAN Transport Inc. “Só podemos ganhar e preservar a confiança do cliente se entregarmos os seus produtos de forma segura e atempada. Temos de dar sempre o nosso melhor”, explica Tom Wu Xinjun, que continua a desfrutar da condução de um camião sempre que o trabalho enquanto diretor de empresa o permite. Como o próprio Tom diz, embora também se sinta apaixonado por outras coisas como comida boa, o transporte é para ele “uma forma de vida”. ■



Para ver o vídeo, basta ler o código QR

“Uma empresa PACCAR” com 25 anos

A DAF CONTINUA A CRESCER EM TODO O MUNDO



Um elemento importante no desenvolvimento da nova geração DAF é a construção de novas fábricas de cabinas ultramodernas em Westerlo

EM 1996, A DAF TORNOU-SE NA TERCEIRA MARCA PACCAR, DEPOIS DAS MARCAS KENWORTH E DA PETERBILT.

Há exatamente um quarto de século, a DAF Trucks tornou-se numa subsidiária da PACCAR, um dos maiores e mais bem-sucedidos fabricantes de camiões do mundo. Marcou o início de uma história de sucesso genuína, na qual ambos os parceiros se engrandecem mutuamente.

Fundada em 1905 como fabricante de carruagens de caminho de ferro e equipamento de silvicultura, a PACCAR mudou o foco para o mercado de camiões pesados em 1945. Nesse ano, a empresa adquiriu a Kenworth Motor Truck Company, tendo-se seguido a aquisição da Peterbilt Motors Company em 1958. Ambas as marcas tornaram-se ícones nos mercados de camiões da América do Norte, da América do Sul e da Austrália e líderes na sua área em termos de qualidade. Em 1996, a DAF tornou-se na terceira marca de camiões PACCAR.

“CENTRO DE EXCELÊNCIA”

Sob a égide da PACCAR, a DAF apresentou uma lista impressionante de investimentos nos últimos vinte e cinco anos. Estes investimentos incluem um centro de testes de motores completamente novo em Eindhoven, que permitiu à DAF reforçar a sua posição de liderança no desenvolvimento de motores limpos, fiáveis e extremamente eficientes e atingir o estatuto de “Centro de excelência” no grupo PACCAR. Os motores PACCAR MX-13 de 12,9 litros e, mais tarde, os motores PACCAR MX-11 de 10,8 litros receberam elogios em todo o mundo e pelo menos 45% de todos os camiões Kenworth e Peterbilt são agora equipados com um motor PACCAR MX.

INVESTIMENTO CONTÍNUO

Estão também a ser feitos grandes investimentos nos novos centros de distribuição PACCAR Parts em Eindhoven, Budapeste, Madrid, Leyland e Moscovo, de forma a garantir ao cliente um serviço de peças de primeira classe. A DAF abriu recentemente em Westerlo, na Bélgica, onde são produzidos eixos e cabinas, uma nova instalação de pintura de cabinas, a mais avançada e ecológica do seu género no mundo. No entanto, o maior investimento foi no desenvolvimento de uma geração completamente nova de camiões para o transporte de longa distância: o XF, XG e XG+. Com estes novos camiões, a DAF tornou-se no primeiro fabricante a aplicar os novos regulamentos europeus relativos a massas e dimensões e estabeleceu novos padrões na indústria em termos de eficiência, segurança e conforto do condutor. Um elemento importante no desenvolvimento destes camiões inovadores é a construção de novas fábricas de cabinas ultramodernas em Westerlo. Os novos XF, XG e XG+ representam uma plataforma de veículos nova e extremamente eficiente em termos energéticos, totalmente preparada para os sistemas de transmissão do futuro, incluindo os requisitos de motores elétricos, híbridos com tomada, células de combustível e motores de combustão a hidrogénio. A DAF também é líder mundial no desenvolvimento de conceitos alternativos de sistemas de transmissão.



A DAF também é líder mundial no desenvolvimento de conceitos alternativos de sistemas de transmissão, como mostra este LF Electric

O FABRICANTE DE CAMIÕES MAIS BEM SUCEDIDO

Os investimentos atuais e futuros da DAF comprovam o respetivo compromisso de crescimento contínuo no mercado global. Na Europa, a DAF tornou-se no fabricante de camiões com o crescimento mais rápido e mais bem-sucedido do continente, cuja quota de mercado no segmento de pesados aumentou de 9% em 1996 para mais de 16% em 2020. A DAF é líder de mercado no Reino Unido, nos Países Baixos, na Polónia, em Portugal, na Hungria e na Bulgária e a principal interveniente no segmento de tratores na Europa.

CRESCIMENTO GLOBAL

Ao mesmo tempo, a DAF continua a crescer fora da Europa, especialmente na América do Sul, na Rússia, na África e na Ásia, onde o conceito europeu de camiões domina o mercado e a qualidade e eficiência dos camiões DAF é altamente reconhecido. Por exemplo, a DAF é atualmente a maior marca europeia de camiões em Taiwan, onde os camiões da DAF são montados localmente. Além disso, em 2013 foi inaugurada uma fábrica de montagem DAF completamente nova no Brasil. Em 2021, a DAF foi eleita, pela quarta vez, a “Marca do Ano” no Brasil pelo grupo da indústria automóvel FENABRAVE. A DAF também estabeleceu uma posição firme na Austrália, no Chile, no Peru, no Equador e na Colômbia, em parte graças à posição de liderança já ocupada por Kenworth nestes territórios.

DRIVEN BY QUALITY

Com uma excelente gama de camiões e serviços e uma vasta rede de concessionários profissionais e independentes, a DAF está perfeitamente posicionada para continuar a crescer à escala mundial. Uma empresa PACCAR orgulhosa impulsionada pela qualidade! ■



Foram também realizados investimentos significativos em centros de distribuição PACCAR Parts completamente novos, como aqui em Ponta Grossa, Brasil.

SILÊNCIO PERFEITO. NA CABINA E NA ESTRADA

Por: Guus Peters
Fotografias: Marieke van Grinsven

Os veículos elétricos estão silenciosamente a dominar as estradas em duas frentes, estando estes, por um lado, a estabelecer furtivamente o seu lugar na sociedade e, por outro lado, a fazer o seu trabalho em perfeito silêncio. Os resultados de um projeto-piloto que a câmara municipal de Roterdão está a realizar com veículos elétricos de eliminação de resíduos foram muito positivos. A divisão de recolha de lixo da câmara municipal começou a utilizar o DAF CF Electric e incluiu os funcionários no respetivo desenvolvimento. “As reações foram muito positivas.”



A CARACTERÍSTICA MAIS NOTÁVEL DE TODA A OPERAÇÃO É A FORMA SILENCIOSA COMO TUDO ACONTECE.

O slogan nas partes laterais do camião de recolha de lixo DAF CF branco e verde que se aproxima silenciosamente ao longo de Spartastraat, em Roterdão, traduz-se em “Estou positivamente carregado”. O camião para diretamente em frente ao estádio do Sparta FC, ou do “Castelo”, como é conhecido localmente. O condutor Paul Keijzer sai e agarra no controlo remoto do camião. O braço enorme da grua HIAB XS 211 W entra em ação e bastam apenas alguns segundos para este levantar um grande contentor de lixo do local subterrâneo. O contentor passa por cima do camião e esvazia o conteúdo antes de Keijzer o substituir na cavidade quadrada do pavimento. Keijzer regressa então ao camião e arranca.

SEM EMISSÕES

A característica mais notável de toda a operação é a forma silenciosa como tudo acontece, apenas com os movimentos suaves do camião a quebrar o silêncio da rua. Isto deve-se ao facto de o DAF CF em questão ser um modelo elétrico. Para o seu projeto-piloto, a câmara municipal de Roterdão adquiriu quatro veículos totalmente elétricos de recolha de lixo que foram utilizados diariamente nos últimos dezoito meses. “A União Europeia decretou que todos precisamos de reduzir as nossas emissões de CO₂. O Comissário da UE, Frans Timmermans, estabeleceu vários objetivos, com os quais estamos plenamente comprometidos na câmara municipal de Roterdão”, afirma Paul van Emmerik, diretor de vendas do departamento de transportes e materiais da câmara municipal. “A nossa frota é composta por cerca de 1500 veículos, tendo todos eles de ser livres de emissões até 2050, sendo este o motivo pelo qual iniciámos vários projetos-piloto com veículos elétricos. Este DAF CF Electric é o nosso primeiro camião de recolha de lixo totalmente elétrico.”

SILENCIOSO

Encontramo-nos com Van Emmerik para conversar no ponto de assistência da câmara municipal de Roterdão, em Kleinpolderplein. Há veículos a diesel a passar, mas os mais atentos (e astutos) não deixam passar despercebida a passagem silenciosa dos veículos totalmente elétricos. Os veículos de varrimento de ruas e as vespas elétricas do serviço de gestão de estacionamento circulam silenciosamente à medida que os veículos de varrimento Nissan LEAF totalmente elétricos da câmara municipal aguardam a sua vez nas estações de carregamento. O DAF CF Electric dispõe do seu próprio carregador rápido no local e está em utilização constante. “Este veículo foi especialmente adquirido para esvaziar contentores de tremonhas. Também temos

vários camiões do lixo com carregador traseiro para esvaziar mini contentores, como aqueles que se encontram em espaços públicos”, explica Van Emmerik.

CAPACIDADE

Durante a nossa conversa com Van Emmerik, a palavra “capacidade” é utilizada mais do que uma vez em relação a duas coisas distintas: em primeiro lugar, para indicar a carga máxima que um veículo pode transportar e, em segundo lugar, em relação ao carregamento de baterias em veículos elétricos. Van Emmerik: “Este camião pode transportar até cinco toneladas e meia de resíduos. No caso de um camião alimentado eletricamente, o peso da bateria implica sacrificar alguma da capacidade de carga. É um compromisso necessário. Esperamos melhorias significativas na tecnologia das baterias, um processo que, na verdade, já está em curso. Durante o desenvolvimento deste camião, por exemplo, a capacidade das baterias foi duplicada para a mesma massa e o mesmo volume.”

Paul van Emmerik:

“DURANTE O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO, AS BATERIAS ADQUIRIAM O DOBRO DA CAPACIDADE COM A MESMA MASSA E O MESMO VOLUME.”



A CÂMARA MUNICIPAL DE ROTERDÃO TEM A SUA PRÓPRIA INFRA-ESTRUTURA DE CARREGAMENTO PARA OS VEÍCULOS.

BATERIA DE RESERVA

Obviamente, um camião elétrico tem de ser recarregado com uma frequência maior do que aquela com que um veículo a diesel tem de ser reabastecido. “Um dos maiores desafios no desenvolvimento de camiões elétricos é o carregamento das baterias”, afirma Van Emmerik. “Isto porque, por um lado, necessitam de uma determinada quantidade de quilowatts – capacidade de carregamento – e, por outro, porque o processo de carregamento demora algum tempo. O condutor é a parte mais valiosa de um camião, pelo que pretendemos a maior capacidade de carga possível no menor espaço de tempo possível. Isso pode ser um problema para nós aqui, em Roterdão. Temos uma bateria de reserva num contentor que pode ser utilizada quando o trabalho é muito. No entanto, este tipo de problema não existe no HVC Group em Alkmaar, por exemplo, onde também são utilizados camiões DAF elétricos. A empresa de eliminação de resíduos HVC dispõe da sua própria central de energia nas proximidades: a instalação de incineração em Alkmaar. Não temos esse luxo.”



Porquê escolher o óleo PSQL 2.1E?

As especificações da nova norma de óleo DAF foram desenvolvidas e testadas em 7 áreas de desempenho, juntamente com a Chevron Lubricants, um dos maiores fabricantes de lubrificantes de qualidade do mundo. O óleo PSQL 2.1E supera as normas ACEA em todas as áreas. A nova norma:

- Reduz os custos operacionais
- Reduz o consumo de combustível
- Oferece proteção avançada contra o desgaste
- Tem desempenho limpo
- É compatível com versões anteriores

Todos os camiões merecem o melhor óleo do motor. Por isso, utilize a nova norma de óleo DAF para obter o desempenho ideal do seu camião.



RECOLHA ELÉTRICA DE LIXO

DESENVOLVIMENTO

Não é por acaso que Van Emmerik se refere ao HVC. A câmara municipal de Roterdão e o HVC na cidade holandesa de Alkmaar estão a trabalhar em estreita colaboração com as empresas de gestão de resíduos Cure, em Eindhoven, e Rova, em Zwolle, no desenvolvimento de veículos elétricos de recolha de lixo da DAF, como aqueles que são utilizados aqui. "Relativamente a este projeto, foi apresentado um subsídio disponibilizado pela RVO (agência empresarial dos Países Baixos) para projetos inovadores." Nesse sentido, as partes envolvidas partilham as respetivas experiências entre si? "Sim. Realizámos reuniões de avaliação e discutimos as nossas conclusões e as possíveis áreas de melhoria. Por exemplo, a energia de regeneração dos travões foi consideravelmente melhorada ao longo do tempo", de acordo com Van Emmerik.

TRANQUILIDADE E SILÊNCIO

Roterdão escolheu a dedo vários condutores para os camiões elétricos. "Todas estas pessoas estão profundamente empenhadas na produção de camiões neutros em termos de CO₂ e livres de emissões. São condutores que têm, há muito tempo, um interesse genuíno nestes tipos de veículos. Esta é uma das razões pelas quais apresentámos o camião como protótipo para que o condutor tenha a consciência de que nem tudo estará sempre de acordo com o esperado", afirma Van Emmerik, acrescentando que muitos condutores estão bastante satisfeitos com a tranquilidade e o silêncio proporcionados pela cabina, tornando o trabalho ainda mais agradável. "Também apreciam o facto de não receberem nenhuma queixa dos residentes em relação ao ruído de manhã cedo, no momento da partida. Por outro lado, os condutores têm de parar mais frequentemente para recarregar e habituar-se a utilizar a energia de uma forma diferente. Isto requer algum tempo e esforço. Por conseguinte, é preferível uma capacidade das baterias superior e a evolução da tecnologia já está a tornar isso possível. Esta é também uma das razões pelas quais o camião irá regressar em breve à DAF."

RUÍDO

O CF Electric gera algum ruído, em parte para avisar as outras pessoas nas proximidades, mas o nível de ruído é muito inferior ao de um camião a diesel, de acordo com



O DAF CF ELECTRIC EM AÇÃO EM SPARTASTRAAT, EM ROTERDÃO.

Van Emmerik. "Além disso, a câmara municipal de Roterdão assinou o acordo "Green Deal Zero Emission City Logistics" (plano ecológico para uma logística urbana livre de emissões) com o objetivo de estabelecer uma zona de zero emissões no centro da cidade até 2025, um projeto extremamente importante para Roterdão. A câmara municipal tenciona introduzir no centro da cidade uma política exclusivamente para veículos isentos de emissões. Os autocarros de transporte público já são totalmente elétricos, por exemplo, e, para além de serem isentos de emissões, não emitem ruídos. É uma verdadeira lufada de ar fresco para a cidade."

REAÇÃO POSITIVA

O condutor Paul Keijzer, que trabalha há 33 anos para a câmara municipal, também tem recebido reações bastante positivas relativamente ao seu DAF elétrico. "Por vezes, as pessoas dirigem-se a mim na rua e fazem-me perguntas sobre o camião. Recentemente, um outro condutor de um camião do lixo dirigiu-se a mim no centro da cidade e estava tão interessado que não conseguia parar de me fazer perguntas", conta Keijzer.

ASSUMIR O CONTROLO

Paul van Emmerik ouviu muitas boas reações relativamente aos camiões elétricos de recolha de lixo. "A maioria das pessoas diz que têm um aspeto fantástico antes de acrescentar: 'mas devem ser muito caros'. É verdade que estes camiões

são relativamente caros, razão pela qual o governo holandês precisa de apoiar o desenvolvimento dos veículos e de promover a sua utilização. As empresas de transporte individuais não verão perspectivas comerciais nestes camiões, mas se estes se tornarem ainda mais limpos e eficientes, não faltará muito tempo até os camiões elétricos do lixo começarem a dominar os camiões a diesel. É realmente apenas uma questão de tempo." ■



Para ver o vídeo, basta ler o código QR

Paul Keijzer:

"POR VEZES, AS PESSOAS DIRIGEM-SE A MIM NA RUA E FAZEM-ME PERGUNTAS SOBRE O CAMIÃO."



“Maior disponibilidade, para além de custos mais baixos”

A SEGUNDA E TERCEIRA VIDAS DE UM DAF

Uma vida, duas vidas ou mais ainda. Os camiões DAF têm, de facto, pelo menos três vidas, de acordo com Marty van den Dungen, diretor de vendas da DAF Trucks. “Os concessionários estão cada vez mais a oferecer camiões usados aos clientes, para além de veículos novos, para que possam apresentar-lhes soluções personalizadas.”

Por: Guus Peters

Na verdade, de acordo com Marty van den Dungen, o termo “usado” nem sequer é uma boa palavra para um camião da gama de camiões DAF usados. Prefere o termo “seminovo”. “Simplesmente porque a qualidade é demasiado boa. Conhecemos o registo de manutenções, voltamos a colocar os camiões em perfeitas condições e existe até uma garantia de um ano disponível para um DAF usado.”

Van den Dungen é diretor de vendas da DAF Used Trucks desde 2016 e, nestes últimos cinco anos, tem assistido a um aumento dramático na disponibilidade de camiões que já percorreram alguns quilómetros. “Voltamos agora a receber mais de 12 000 veículos por ano através de uma variedade de canais – as frotas de aluguer, os contratos de aluguer e a garantia de valor residual de retoma da DAF. A fim de provar a mudança das coisas: há alguns anos atrás, esse número era, aproximadamente, de 3500 veículos. Supervisionamos o processo de reintrodução de veículos no mercado através da organização central em Eindhoven, juntamente com as organizações dos países onde temos um centro de vendas de camiões usados dedicado.”

CENTROS DE RETALHO DE CAMIÕES USADOS

No momento da conversa com Van den Dungen, um enérgico Brabander de 55 anos com mais de trinta anos de experiência na DAF, este tinha acabado de regressar da abertura de um novo centro de camiões usados DAF na Hungria. Ao longo dos últimos anos, a DAF investiu fortemente nos seus próprios centros de vendas de camiões usados, que agora se encontram em locais como Lyon, Paris, Praga, Varsóvia, Budapeste, Nyíregyháza e Dieburg na Alemanha. “Vendemos pelo menos metade de todos os DAF usados através da nossa própria rede de concessionários.”

PRONTOS JÁ AMANHÃ

A qualidade atual dos camiões usados é excelente, o que os torna numa alternativa bastante atraente a um veículo novo. “Evidentemente, um camião usado com um a três anos é menos dispendioso do que um novo”, afirma Van den Dungen. “Contudo, a disponibilidade do camião também é um fator importante, uma vez que os tempos de



Marty van den Dungen, diretor de vendas da DAF Used Trucks. “Os concessionários estão cada vez mais a oferecer camiões usados aos clientes, para além de veículos novos, para que possam apresentar-lhes soluções personalizadas.”

entrega dos camiões novos têm vindo a demorar mais tempo. Se for apenas uma questão de aquisição de um camião novo, o cliente está muitas vezes preparado para esperar, aproximadamente, mais seis meses. Mas, nos casos em que a sua carga de trabalho aumenta, precisa de duas coisas: de um camião e de um condutor. Tendo em conta que a procura de condutores está a tornar-se um verdadeiro desafio na Europa, podemos, pelo menos, lidar com a outra parte do problema: o camião. Neste caso, a solução ideal são os nossos camiões First Choice, que têm a manutenção completa e estão preparados para mais algumas centenas de milhares de quilómetros sem problemas na estrada. Além disso, em alguns casos, esses camiões estão prontos a ser conduzidos já amanhã.”

GARANTIA

“Temos orientações claras relativamente às especificações técnicas e óticas que os camiões usados DAF têm de cumprir para garantir que o segundo e terceiro proprietários irão adquirir o tipo de camião fiável que esperam de uma organização como a DAF”, explica Van den Dungen. “Também temos, obviamente, a nossa garantia First Choice, através da qual podemos oferecer uma garantia total para veículos até quatro anos com 500 000 quilómetros. Para camiões com até cinco anos e 600 000 quilómetros, oferecemos uma garantia de um ano para o sistema de transmissão.” Ao adicionar os contratos de manutenção Multi Support e a opção de financiamento ou leasing através da PACCAR Financial, só pode chegar a uma conclusão: o comprador não corre nenhum risco com um camião usado DAF.



O CAMIÃO IDEAL

Este facto é confirmado por Van den Dungen: “Um XF foi concebido para percorrer, pelo menos, 1,6 milhões de quilómetros. Nesse sentido, um veículo com quatrocentos ou quinhentos mil quilómetros percorridos tem pelo menos mais duas vidas pela frente. Temos muitos clientes importantes em toda a Europa que devolvem camiões que foram comprados como veículos novos. As especificações são perfeitas; Super Space Cab, abas laterais, ar condicionado de estacionamento, luzes LED... em suma, isto representa o camião ideal e que podemos vender em qualquer parte da Europa. Estes veículos continuam frequentemente a ser utilizados no aluguer operacional e são-nos devolvidos, mais uma vez, após, aproximadamente, três anos. Isto significa que os vendemos duas vezes, aliás, três vezes: uma vez como novos e duas vezes como camiões usados. A primeira vez que são devolvidos têm entre 250,00 e 400 000 quilómetros percorridos e, em seguida, cerca de 700 000 quando são novamente devolvidos depois de circularem durante mais três anos. Nessa fase, um DAF ainda nem atingiu metade do seu ciclo de vida.”

CENTROS DE CAMIÕES USADOS DAF

A DAF dispõe de vários centros de camiões usados em diferentes países da Europa, com centenas de DAF usados disponíveis. Localização dos centros:

Alemanha	Dieburg
França	Lyon, Paris
Hungria	Budapeste, Nyíregyháza
Polónia	Varsóvia
Espanha	Madrid (em construção)
República Checa	Praga
Internet:	www.dafusedtrucks.com/daf-used-trucklocator



Aziz Uzunkaya: “Os meus condutores turcos estão, muitas vezes, longe de casa durante várias semanas de cada vez. Por isso, merecem a cabina mais espaçosa e confortável do mercado.”

DESAFIO

Adaptar um veículo para corresponder às necessidades específicas de um cliente é um dos desafios mais interessantes para um concessionário de camiões usados, de acordo com Marty van den Dungen. “Escolhem sempre entre os veículos disponíveis no local, o que geralmente não é um problema, dada a gama de camiões que temos a oferecer. Contudo, por vezes, as cores da cabina têm de ser alteradas para satisfazer as necessidades do cliente ou o camião tem de estar equipado com extras como uma PTO ou uma unidade hidráulica. E, por vezes, o veículo só tem um depósito quando o cliente, na realidade, pretende dois. Independentemente dos requisitos, estamos sempre à altura do desafio.” Poderia não o dizer com tantas palavras, mas a mensagem é, essencialmente, a seguinte: que mais se pode desejar? “Se necessitar de um camião para amanhã, só existe uma forma: um veículo usado. Mais precisamente, um camião seminovo com alguma experiência.” ■

AZIZ UZUNKAYA: “SÃO, LITERALMENTE, TÃO BONS COMO OS NOVOS”

Aziz Uzunkaya começou em 1997 como um operador de transporte com um camião. Atualmente, gere uma frota de 60 veículos, 85% dos quais comportam o distintivo DAF na grelha. A sua empresa UZUNKAYA SPEDITION & TRANSPORTE está sediada em Praga e o seu negócio retrata principalmente o transporte de peças automóveis. Os motoristas da empresa de Aziz viajam atrás entre a Turquia, a Bélgica e a Dinamarca. Aziz adicionou recentemente 29 camiões DAF XF Super Space Cab usados à sua frota. Por que motivo não se utilizam camiões novos? “É simples”, diz Aziz. “Estes camiões são, literalmente, tão bons como os novos, os custos operacionais são baixos e o serviço prestado pela DAF Used Trucks é excelente. Consegui financiar 25 camiões através da PACCAR Financial.” Também escolheu deliberadamente a maior cabina produzida pela DAF: a Super Space Cab. “Os meus condutores turcos estão, muitas vezes, longe de casa durante várias semanas de cada vez”, explica Aziz. “Por isso, merecem a cabina mais espaçosa e confortável do mercado.”

A DAF APRESENTA AS ESTAÇÕES DE CARREGAMENTO PACCAR

Para oferecer aos seus clientes um serviço abrangente, a DAF implementou uma série completa de estações de carregamento PACCAR de alta qualidade para camiões elétricos e veículos de entrega.

A oferta consiste num programa completo de estações de carregamento fixas com uma capacidade que varia entre 20 kW e 360 kW. Para garantir a máxima flexibilidade, também estão disponíveis carregadores móveis com uma capacidade de 24 kW a 40 kW. Os carregadores de 120 kW e 180 kW foram concebidos para um carregamento rápido e, por conseguinte, são ideais para frotas que utilizam veículos elétricos em várias rotas ou em vários turnos. A unidade mais potente é a estação de carregamento PACCAR de 360 kW capaz de recarregar totalmente um veículo em menos de duas horas ou de carregar rapidamente dois veículos ao mesmo tempo.

3 MILHÕES DE EIXOS



Recentemente, a DAF Trucks Vlaanderen, na Bélgica, produziu o seu terceiro milionésimo eixo, um marco que coincide com o 50.º aniversário da fábrica de eixos em Westerlo. Para garantir um desempenho ideal e a eficiência dos seus sistemas de transmissão, a DAF Trucks tem vindo a desenvolver e a conceber, em praticamente todos os casos, os seus próprios eixos durante grande parte da sua longa história. Em 1971, a produção foi transferida para uma nova fábrica em Westerlo, onde também são fabricadas cabinas de alta qualidade da DAF. Todos os dias são produzidos na fábrica mais de 600 eixos dianteiros e traseiros, na autoestrada A13, entre as cidades de Liège e Antuérpia. Para além dos eixos para camiões, a DAF Trucks Vlaanderen produz, anualmente, vários milhares de eixos para fabricantes de autocarros, bem como para veículos especializados. Estes eixos podem ser encontrados em todo o mundo, normalmente em combinação com motores PACCAR construídos pela DAF.

20 ANOS DA PACCAR FINANCIAL EUROPE

A PACCAR Financial Europe celebra o seu 20.º aniversário. Ao longo das últimas duas décadas, a organização tornou-se na empresa de financiamento mais importante da Europa para clientes e concessionários que pretendam adquirir um camião DAF.

Uma equipa de 375 funcionários profissionais e apaixonados proporciona aos clientes DAF produtos e serviços financeiros de ponta, criados especificamente para o sector dos transportes.

Ativa em 16 países

A PFE está agora ativa em, pelo menos, dezasseis países da Europa e é responsável pelo financiamento de um em cada três camiões DAF novos. Ao longo dos anos, a PFE alargou o seu pacote de serviços de modo a incluir os requisitos financeiros e administrativos relativos a reparações e manutenção, seguros e impostos rodoviários, para mencionar apenas alguns aspetos. Recentemente, a organização também lançou com sucesso o serviço de financiamento transfronteiriço.

Atualmente, a PACCAR Financial Services Europe, da qual a PacLease é uma subsidiária, tem mais de 55 000 camiões no seu portefólio. Para além do financiamento, a PFE também facilita a venda de camiões usados para a DAF e para a PFE num número crescente de centros de camiões usados DAF em toda a Europa.



PROJETO-PILOTO DE CAMIÕES ELÉTRICOS EM CURSO

A Leyland Trucks está a participar num projeto destinado a ajudar os transportadores no Reino Unido a transitar para camiões elétricos. 20 veículos DAF LF Electric e a infraestrutura de carregamento necessária serão equipados com registadores de dados para ajudar o Departamento de Transporte do governo nos seus esforços destinados a promover a utilização de camiões totalmente elétricos.

Durante o projeto-piloto, a Leyland Trucks irá trabalhar em conjunto com vários utilizadores finais no sector público. O serviço nacional de saúde irá utilizar 11 camiões DAF LF Electric para fins gerais de transporte em todo o Reino Unido. Os restantes 9 veículos serão colocados à disposição das várias autoridades locais para a recolha de resíduos recicláveis e entregas às escolas.



200 CF PARA A COLÔMBIA

É a maior encomenda de sempre da DAF Trucks na América do Sul: 200 camiões encomendados pelo GRUPO PRODES. Os veículos são todos tratores 6x4 de três eixos para o transporte de mercadorias, como cerveja, refrigerantes e frutas tropicais em áreas inóspitas na Colômbia.

O GRUPO PRODES é uma das maiores empresas de transporte do país, com uma frota de cerca de 1500 camiões e 2000 reboques. “A nossa frota inclui diferentes marcas e tipos de chassis, pelo que temos muitos veículos que podemos utilizar para comparação. Contudo, em termos de conforto, consumo de combustível, manobrabilidade e fiabilidade, o CF está realmente numa classe diferente”, diz Federico Medina, diretor de transportes do GRUPO PRODES. “Foi por isso que aumentámos a nossa encomenda inicial de 150 camiões para 200.”

Condições exigentes

Em termos de aspeto, os camiões DAF serão bastante semelhantes aos CF normais, mas, “sob o capô”, estão a ser preparados para uma vida útil muito difícil: O GRUPO PRODES encomendou chassis para utilização intensiva com eixos tandem extra robustos para máxima tração, o que permitirá que os veículos funcionem dia após dia nas condições mais exigente.



OS NOVOS CAMIÕES GANHAM UMA VIDA DIGITAL

Graças a uma fantástica aplicação de realidade aumentada e a uma experiência virtual DAF inigualável, a DAF está agora em condições de apresentar os novos XF, XG e XG+ em ecrãs de computadores e dispositivos móveis. Isto representa uma estreia na indústria de camiões.

Com um único deslize, os novos XF, XG e XG+ podem ser conjurados no ecrã de um telemóvel ou tablet na aplicação interativa de realidade aumentada New Generation DAF (transferência gratuita a partir das lojas de aplicações Google Play e Apple). O camião pode então ser movido para qualquer local virtual desejado. Para um parque de estacionamento, por exemplo, ou até para a sua sala de estar. Os utilizadores da aplicação podem explorar o interior e o exterior do veículo com grande detalhe – e a partir de qualquer ângulo – a partir do conforto da sua própria poltrona.



Para além da aplicação New Generation DAF, a DAF também está a implementar a DAF Virtual Experience, que pode ser encontrada em startthefuture.com. Esta dispõe de mostras, apresentações, vídeos e de um chat. Os visitantes podem até registar-se para uma condução virtual da nova geração XG e XG+. Também é possível visitar o Museu DAF e está disponível uma gama de Merchandising DAF na loja virtual. A aplicação foi nomeada para o prestigiado prémio internacional de comunicação digital “Digital Communication Awards”. Desde 2011, este prémio tem sido atribuído anualmente pela Quadriga University em Berlim a projetos e campanhas online excecionais de todo o mundo.

O DAF XF CONQUISTA TRÊS PRÉMIOS COMO “CAMIÃO DE FROTA DO ANO”

Pelo terceiro ano consecutivo, o DAF XF foi nomeado “Camião de Frota do Ano” nos prestigiados Motor Transport Awards do Reino Unido. É a primeira vez na história dos prémios que um camião conquista uma triade de prémios.

“A DAF Trucks implementou várias inovações importantes para garantir que o seu melhor modelo mantém o primeiro lugar da classificação na lista de vendas”, escreveu o júri no respetivo relatório. “O XF já demonstrou o seu valor.”

“Para os transportadores, a DAF é sinónimo de fiabilidade, eficiência e conforto”, afirma Laurence Drake, Diretor-geral da DAF Trucks UK. “Esta fantástica triade de prémios é mais uma prova da qualidade e do desempenho de primeira classe do XF. Em combinação com o nosso concessionário e organização de assistência excelentes, o XF constitui uma excelente proposta comercial.”

Da esquerda para a direita – Alexander Armstrong (anfitrião durante os MT Awards), Laurence Drake (Diretor-geral da DAF UK) e Steve Hobson (revista Motor Transport).



NEW GENERATION DAF

Número um em todos os aspectos



XF XG XG+



A Nova Geração DAF XF, XG e XG+ estabelecem um novo padrão de eficiência, segurança e conforto do condutor. É por isso que foram nomeados “Camião Internacional do Ano 2022”.

Visite **startthefuture.com** e descubra porque é que eles são o número um em todos os aspectos.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM