

PACCAR WORLD

DAF in action

Revista de DAF Trucks N.V.

Número 2, 2007



*Innovaciones
en los vehículos CF
para obras*

DAF

A PACCAR COMPANY

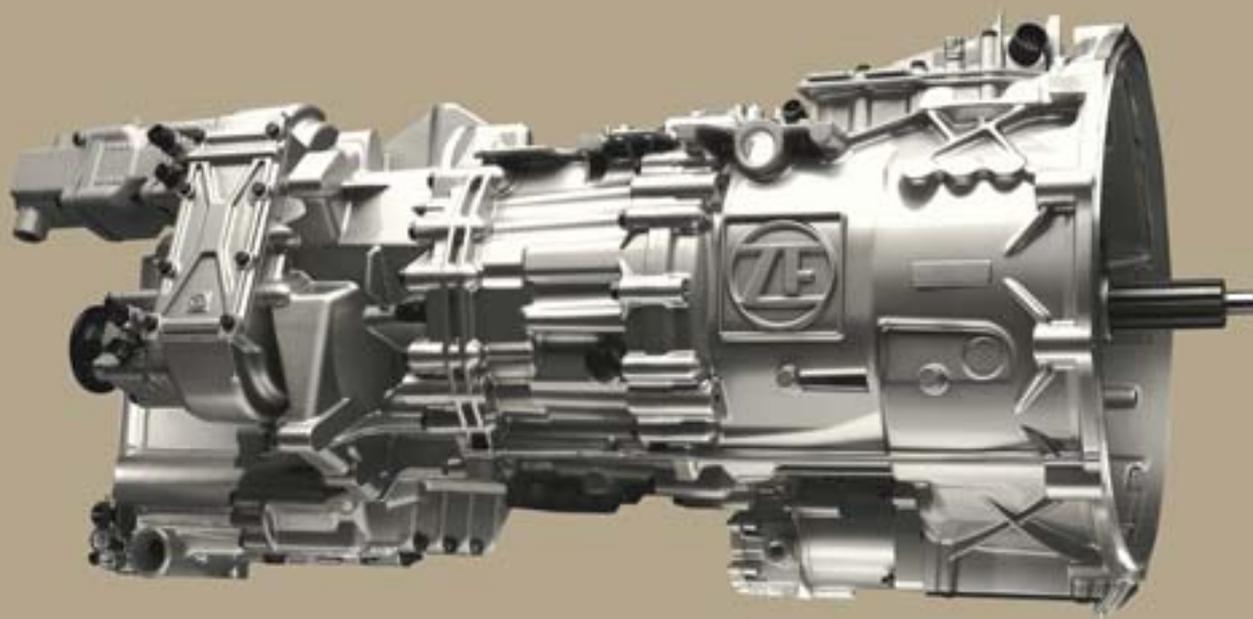


ZF-AST07-29 KE-COMMUNICATION

Tecnología de ZF – una elección inteligente.

Nº 1

AS-Tronic. Automáticamente eficiente.



www.zf.com

No importa si se trata de tráfico pesado a gran distancia, tráfico de reparto o de vehículos especiales: con este número 1 de las cajas de cambios automáticas, los camiones van a la cabeza de la competencia. DAF AS-Tronic rentabiliza automáticamente los camiones: con gastos reducidos de consumo y servicio. DAF AS-Tronic. Automáticamente nº 1

Transmisiones para vehículos y tecnología de chasis



- 4 DAF en las noticias
6 Camiones DAF para obras
9 Todo el programa DAF disponible en Euro 5
10 Saan Real: calidad e innovación
12 Posibilidades, oportunidades y obstáculos para el transporte por carretera
15 PACCAR World
16 Grupo Logístico Arnedo, España: "La seguridad financiera es esencial para nosotros"
18 Jérôme Douy, delegado de la organización francesa de transportistas: "Centros de distribución más cercanos a las zonas de venta"
20 Puesta en marcha de PacLease en Europa
21 Camión número 750.000 fabricado por DAF en Eindhoven
22 El sueño del conductor
26 "Sin problemas en condiciones extremas"

¡Negocios florecientes!

El 19 abril pasado, el camión DAF número 750.000 fabricado en Eindhoven salió de producción, desde que en 1949 se fabricara el primer camión DAF. Si se tardaron 35 años antes de que el camión DAF número 250.000 saliera de la fábrica, el paso del 250.000 al 500.000 tardó 15, o sea la mitad de ese tiempo, ¡mientras que el paso del 500.000 al 750.000 se dio en menos de ocho años! Y si el crecimiento continúa según las previsiones, el camión DAF número un millón fabricado en Eindhoven sin duda no se hará esperar ocho años.

Sólo en los últimos tres años, se incrementó la producción de Eindhoven once veces. A principios de junio de este año, se aumentó la producción a un volumen diario récord de 180 camiones en Eindhoven, más otros 22 CF y XF y unos 50 LF que se fabrican diariamente en nuestra empresa asociada Leyland. Por primera vez en la historia de nuestra empresa, no habrá un cierre de verano y seguirán funcionando las plantas de producción de manera habitual, para poder servir a la mayor cantidad de clientes posible. Más adelante en este año, se prevén además otros aumentos de producción, para poder hacer frente a la enorme demanda continua de camiones DAF.

Y si de nosotros depende, el crecimiento todavía dará mucho más de sí, puesto que la demanda de medios de transporte por carretera seguirá creciendo los próximos años. Tal y como indica Dirk Schuitemaker (nuestro Director de Inteligencia Empresarial) en este DAF Action Magazine, se espera un crecimiento sustancial del volumen de mercancías durante las próximas décadas en Europa. Hasta 2030, la Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea prevé un aumento del volumen total de bienes en Europa de más del 60%! Y puesto que no se espera que se produzca un cambio importante en los porcentajes de participación por parte de las diferentes modalidades de transporte, la demanda del transporte por carretera experimentará un crecimiento similar. Por tanto, el futuro del transporte por carretera se presenta halagüeño. El transporte por carretera es un negocio floreciente.

Y allí es donde radica una fantástica oportunidad para Europa. Se necesitan medidas contundentes para lograr un importante aumento de eficiencia en el sector del transporte de mercancías. Deberán aprovecharse óptimamente todas las modalidades de transporte para poder encauzar debidamente el crecimiento en el volumen de mercancías durante las próximas décadas. En este marco, DAF aboga desde hace años por camiones más grandes, más largos y más pesados. Y no sólo a modo de experimento en Holanda, sino en toda Europa. También otras soluciones, como carriles específicos para el transporte de mercancías y sistemas de regulación inteligentes del tráfico merecen mucha más atención. Porque no habrá crecimiento económico sin transporte por carretera. Sin embargo, éste deberá llevarse a cabo de manera responsable e inteligente.

Aad Goudriaan



Presidente-director



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

Diseño e impresión: GPB bv, Leiderdorp

XF105 Camión del Año en Polonia e Irlanda



Los lectores de la prestigiosa revista de transporte Polski Traker eligieron recientemente por segunda vez consecutiva el XF105 como 'Camión del año de Polonia'. Y también en Irlanda, este modelo estrella de DAF fue galardonado con premios nacionales.

"Un fantástico premio", comentó Zbigniew Kolodziejek, Director de Marketing de DAF Polonia. "En los catorce años que se lleva otorgando el galardón, DAF ha sido la única marca que lo ha ganado cuatro veces. En 1998, el 95XF fue proclamado ganador, seguido al año siguiente por el CF85 y ahora, por dos veces consecutivas, por el XF105."

Irlanda

Durante el concurrido encuentro que tuvo lugar en la localidad irlandesa de Enfield, organizado por la revista profesional Fleet Transport Magazine y Castrol Lubricants, el XF105 recibió nada menos que dos galardones: 'Cabeza tractora irlandesa del año' y el galardón general 'Camión de transporte irlandés del año 2007'.



Entrega del 'Camión de transporte irlandés del año 2007' a Simon Teevan (Director de Ventas de DAF Trucks Ireland) por Noel Brett, Presidente y Director General de la Autoridad para la Seguridad de Carreteras a la derecha en la foto, el editor Jarlath Sweeney de Fleet Management.

La nueva gama de modelos DAF

DAF presenta una nueva colección de ropa y artículos de piel, complementado con una amplia serie de elegantes accesorios de moda. Atractiva y de sport, y por supuesto de la mejor calidad. Desde una sencilla gorra hasta una cazadora de piel, desde un reloj hasta una camiseta, toda la colección puede consultarse en www.daf.com. También puede pedir los folletos completos a su concesionario DAF.



"Mejor fabricante de motores para autocares del 2007"

Durante la reciente feria Bus World Asia, uno de los salones de autobuses y autocares más prestigiosos del mundo, DAF fue proclamado el "Mejor fabricante de motores para autocares del 2007". DAF ganó el título gracias a la prominente fiabilidad y durabilidad de los motores PACCAR PR de 9,2 litros y MX de 12,9 litros, junto con un consumo de combustible favorable. "Esto hace que los motores PACCAR, desarrollados y fabricados por DAF sean idóneos para su aplicación en autobuses y autocares", señaló el presidente del jurado Martial Benoot. "También la excelente reputación que tiene DAF en China desempeñó un importante papel en la elección de DAF." Desde 2001, DAF ha suministrado unos cientos de motores en China para su montaje en autobuses y autocares. Muchos de ellos ya han recorrido sin problemas más de 1,5 millones de kilómetros en condiciones severas.



Guía digital de reciclaje

Para DAF, el reciclaje constituye un importante punto de partida para el desarrollo de los camiones; entre un 80 y un 90% del peso de un camión puede reciclarse.

Además del metal, los materiales sintéticos son sumamente indicados para su reutilización, siempre que esté claro de qué material está hecho el componente en cuestión. De allí que todos los componentes de plástico de un camión DAF están provistos de un código de dígitos específico que permita a los concesionarios o empresas de reciclaje separar los diferentes tipos de plástico, facilitando así el reciclaje.

Aún más cómodo resulta trabajar con los códigos de color de la guía digital de reciclaje de DAF. En ella se trabaja con colores, mostrando cada tipo de plástico por medio de un color distinto. De este modo, de un vistazo queda

claro de qué material se compone un determinado componente.

Más información:

www.daf.com -> about

DAF -> environment ->

DAF Guide for recycling

plastics.



Nombramientos de directivos en DAF Trucks N.V.

El 1 de abril de 2007, **Pieter de Grauw** fue nombrado Director de Operaciones de DAF Trucks N.V. Pieter se incorporó a DAF en 1984



tras una carrera llena de éxitos en las Fuerzas Armadas Holandesas. En DAF ha ocupado puestos de dirección en la planta de chapa y componentes, la fábrica de motores y la fábrica de camiones, antes de que en 2000 fuese nombrado Director Postventa y más recientemente Director General Adjunto de PACCAR Parts Division Europe.

El 1 de junio de 2007 **Ron Bensen** fue nombrado Director de Marketing y Ventas y miembro del Consejo de Administración de



DAF Trucks N.V. Ron se incorporó a DAF en 1998 como Director General de DAF Trucks Chequia. En junio de 2000, fue nombrado Director General de DAF Holanda. Ron ha sido asimismo responsable de los mercados escandinavos. A principios de este año fue nombrado Director General de DAF Alemania.

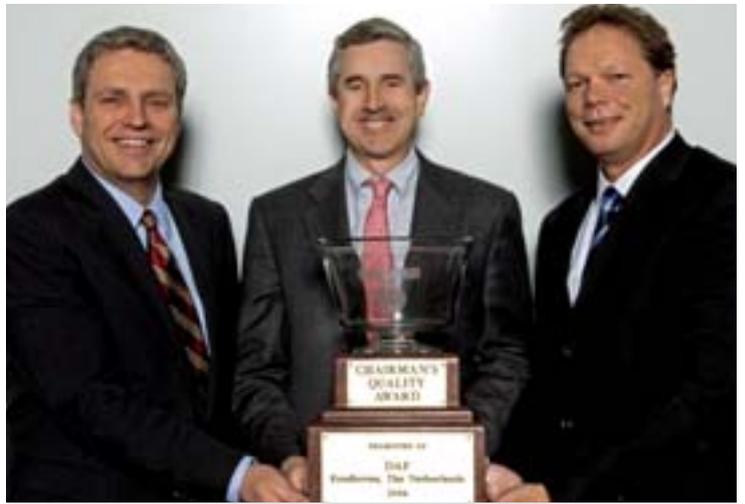
El 1 de julio **Marc Peters** será nombrado Director Senior de la División de Tecnología de la Información de PACCAR (ITD-Europe) en la ciudad holandesa de Eindhoven.



Desde que en 1998 Marc iniciara su andadura en la empresa, ha desempeñado diversas funciones de administración. Entre otras funciones, ha sido Director de IT de DAF y ha dirigido el Centro de Soluciones de ITD Europe.

La estrella de los salones

Este impresionante XF105.460 es un invitado muy querido en los múltiples salones que se celebran en el Reino Unido. Es propiedad de Danabb Transport de la localidad británica de Andover y la pintura especial está inspirada en la famosa película de culto 'El Padrino', de 1972 del director Francis Ford Coppola. Los propietarios Chris y Tina Hewlett han pintado asimismo otros DAF de la flota con temas cinematográficos.



De izquierda a derecha: Aad Goudriaan, Presidente-director de DAF Trucks N.V., Mark Pigott, presidente y director general PACCAR, Jos Smetsers, antiguo Director de Operaciones de DAF Trucks N.V.

DAF gana el 'Premio PACCAR a la Calidad del Presidente 2006'

Durante la junta de altos directivos de PACCAR que se celebró en primavera, Mark Pigott, presidente y director general de PACCAR entregó el "Premio PACCAR a la calidad del presidente 2006". Es la tercera vez que DAF pudo recibir este prestigioso premio.

"Lo que impulsa a DAF es la calidad", señala Aad Goudriaan, presidente-director de DAF. "De ahí que seamos el primer fabricante de camiones en cumplir con la norma ISO/TS 16949, la última norma de calidad a nivel mundial. Y de ahí que DAF lleve más de diez años siendo una empresa Six Sigma. Además, en toda la empresa hemos introducido los sistemas e instrumentos de calidad más avanzados. La destacada calidad de DAF empieza por los más de 8.000 motivados empleados, que saben que la calidad es responsabilidad de cada uno. Además, la calidad que ofrecen es determinante para el grado de satisfacción del cliente y para el futuro de nuestra empresa. Estamos muy orgullosos de que DAF haya recibido el premio PACCAR a la calidad del presidente. Al mismo tiempo, somos conscientes de que no nos podemos relajar ahora. Si queremos mantener y aumentar la ventaja sobre la competencia, mañana lo tendremos que hacer todavía mejor que hoy. En interés de nuestra empresa. En interés de nuestros clientes."



Innovaciones en los vehículos CF para obras

Camiones DAF para

La gran diversidad de aplicaciones de transporte en el sector de la construcción requiere un amplio programa de vehículos. Desde ligeros volquetes 4 x 2 para el trabajo ligero, hasta hormigoneras de 9 metros cúbicos o pesadas unidades tractoras con MMC de 120 toneladas o más. DAF ofrece para cada uso la solución adecuada. Eficiente y fiable, seguro y confortable.

Cada aplicación de transporte impone unos requisitos únicos al camión. De ahí que cada DAF sea único. Fabricado según el pedido del cliente y equipado con un amplio programa de cabinas, chasis, cadenas cinemáticas, t. de f. y configuraciones de ejes. El LF para el trabajo ligero y rápido, el CF como un auténtico todo terreno. Y el XF105 como el buque insignia para las distancias más largas o el transporte pesado.

Innovaciones en el CF

Ya sea una hormigonera, un volquete, un camión equipado con bomba de hormigón, un portacontenedor o un camión con grúa para el transporte de piedras, los renovados vehículos para la construcción de la serie CF de DAF ofrecen la base perfecta. Su amplia y atractiva cabina, la nueva gama de motores potentes, eficientes y limpios, las grandes capacidades de carga y la amplia oferta de chasis y configuraciones de ejes, hacen que la nueva gama CF ofrezca para cada aplicación un vehículo a medida.

Según la versión, para la transmisión puede optarse por el motor PACCAR PR de 9,2 litros con una potencia de entre 183 kW/250 CV y 265 kW/360 CV y el motor MX de 12,9 litros con una potencia de entre 265 kW/360 CV y 375 kW/510 CV. Ambos motores se ofrecen tanto con los valores de emisión Euro 4 como Euro 5.

Eje tándem de doble eje motriz

Para las aplicaciones en las que se conduce regularmente fuera de carretera, DAF ofrece el nuevo CF en varias versiones con eje tándem de doble eje motriz. En primer lugar, está el camión rígido de tres ejes FAT 6x4 (con eje delantero de 7,5 ó 9 toneladas y un eje tándem de 19, 21 ó 26 toneladas para pesos en combinación de hasta 50 toneladas) y la tractora FTT 6x4, diseñada especialmente para aplicaciones que requieren tracción, como el transporte de árboles o transportes especiales.

El "programa para la obras" CF cuenta además con el camión rígido de cuatro ejes FAD 8x4, indicado especialmente para su uso como volquete, hormigonera o bomba de hormigón. Éste tiene dos ejes delanteros directrices, de 7,5 o de



El nuevo CF FAD 8x4 de cuatro ejes es sumamente indicado para su aplicación como volquetes, hormigoneras o bombas de hormigón.



obras

9 toneladas, que en combinación con un tándem de 26 toneladas, son capaces de transportar una carga bruta de hasta aproximadamente 34 toneladas. Al igual que las versiones CF 6x4, también el FAD 8x4 se ofrece con ejes tándem de 19 y 21 toneladas.

Innovaciones en el CF 6x4 y 8x4

En los camiones rígidos 6x4 y 8x4, DAF ha introducido algunas innovaciones que aumentan la comodidad y la facilidad de manejo, además de reducir aún más la posibilidad de producirse averías. El conocido tándem de ocho barras de DAF, que destaca por su alta estabilidad antivuelco y una gran carrera de la rueda respecto al suelo (270 mm) para una gran maniobrabilidad, está provisto de "silentblocks", por lo que es totalmente silencioso y ofrece una conducción todavía más cómoda. El sistema de frenos EBS viene ahora de serie, al igual que el Brake Assist y la regulación anti-patinaje SMR.

Para aumentar el ángulo de ataque e incrementar la altura al suelo, el camión FAT 6x4 se ofrece ahora 5 centímetros más alto sobre el eje delantero. Para reducir el riesgo a daños, se ha montado en todos los camiones rígidos 6x4 y 8x4 una placa protectora más gruesa (5 milímetros) en el

radiador y se han diseñado nuevos accesos de tres peldaños, de los que el peldaño central está fijado al chasis y el inferior cuelga de manera flexible. Además, como novedad hay un estribo de acceso debajo del parachoques, que puede desplegarse para limpiar el parabrisas. Para ello, en la parrilla superior está montado un asidero adicional.

En respuesta a la exigencia de que hoy en día el conductor es responsable de la carga y que, por ello, debe poder inspeccionarla, se ofrece de forma opcional una plataforma montada en el lateral de la cabina. Sobre ella, el conductor puede subirse con los dos pies, al tiempo que un asidero en el techo sirve de apoyo adicional.

AS-Tronic para aplicaciones fuera de carretera

Especialmente para las aplicaciones fuera de carretera se ha desarrollado una versión específica del cambio automático AS-Tronic de 12 velocidades. Éste permite un cambio más rápido de marchas y un accionamiento anterior del embrague, de modo que en todas las condiciones del terreno se puede conducir en el modo automático de AS-Tronic. Por medio de un botón en el



El peldaño de acceso central está fijado al chasis y el peldaño inferior se fija de forma flexible para reducir el riesgo a daños.

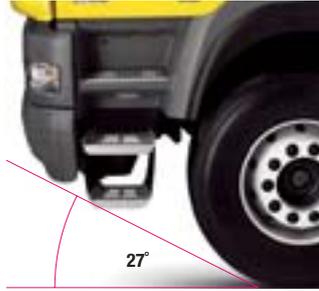
XF105 FTM: La unidad tractora pesada para transportes especiales

Al igual que la nueva serie CF, el nuevo XF105 también está disponible en una gran diversidad de versiones 4x2, 6x2, 8x2, 6x4 y 8x4. Algo único para el XF105 es el FTM, una unidad tractora 8x4 con eje tándem de doble eje motriz y eje trasero anterior dirigido, que juntos constituyen un tridem. El FTM de la serie XF105 es especialmente apto para el transporte pesado y especial, y permite arrastrar pesos del tren de carretera de hasta 120 toneladas o más.

El FTM tiene un eje delantero de 9 t, un eje trasero anterior dirigido de 8,0 t y un tándem de 26 t con doble eje motriz, compuesto de dos ejes con cubos reductores. De este modo, se consigue una MMA de 32 toneladas y un MMA técnico de 41 toneladas.



El nuevo FTM de la gama XF105 se ofrece con el motor PACCAR MX de 12,9 litros de seis cilindros. Se puede elegir entre potencias desde 300 kW (410 CV) hasta 375 kW (510 CV), con pares de 2.000 hasta 2.500 Nm, disponible en un amplio campo de revoluciones de 1.000 a 1.500 rpm. Por un precio adicional, está disponible el cambio automático AS-Tronic. En el FTM, según la versión, puede montarse un cambio de dieciséis marchas, desarrollado específicamente para aplicaciones pesadas.



Como opcional está disponible una plataforma, que se monta en el lateral de la cabina.

Un ángulo de ataque de 27°.

Estribo nuevo de acceso debajo del parachoques, que puede desplegarse para limpiar el parabrisas. La parrilla superior cuenta con un asidero adicional.

salpicadero, el tipo de cambio de AS-Tronic puede reestablecerse para su uso en carretera.

Diversidad en las versiones 6x2

Además de las versiones con eje tándem de doble eje motriz, en el sector de las obras también gozan de popularidad las versiones 6x2 de la nueva serie CF. En los camiones rígidos, indicados especialmente para el transporte de contenedores y materiales de construcción, según se elija ruedas sencillas o gemelas, está montado un eje arrastrado de 7,5 o de 10 toneladas, para una capacidad de carga de hasta 19 toneladas. Para una maniobrabilidad máxima, el CF rígido también se ofrece con eje trasero posterior dirigido y elevable. La versión tractora 6x2 con eje arrastrado se emplea con frecuencia para aplicaciones pesadas especiales, que requieren muchas maniobras. Al elevar el eje arrastrado, la batalla se acorta y permite una mayor maniobrabilidad, así como más tracción. Como unidad tractora, la nueva serie CF está disponible además con eje trasero anterior dirigido, por ejemplo para su uso en combinación con un semirremolque para ladrillos, un remolque de plataforma baja o como parte de un transporte especial, con un MMC de hasta 64 toneladas (según los requisitos legales).

Ladrillos, sacos, material aislante, escombros, arena,...

El LF para la distribución en la construcción

En la construcción, no sólo se trata del trabajo duro en el barro y la arena. Gran parte del transporte está relacionado con el reparto y distribución de materiales para la construcción. Y con la evacuación de residuos y escombros en pequeños volquetes. Para estos trabajos ligeros, el LF de DAF marca la pauta.

El LF ha sido desarrollado en todos sus aspectos para los trabajos de distribución. Gracias a sus dimensiones compactas, un radio de giro corto y una agradable conducción, el LF puede maniobrarse como ningún otro camión. Con unas potencias de motor de 140 a más de 280 CV, puede elegirse la capacidad de potencia adecuada para cualquier aplicación. Como opcional se ofrece un cambio automático AS-Tronic de seis marchas. Y por supuesto, el LF puede equiparse con diferentes tomas de fuerza.

un MMA de 7,5 toneladas en el caso del ligero LF45, hasta 13 toneladas para el LF55 de 18 toneladas. Y el LF55 con eje trasero posterior dirigido combina una capacidad de carga de 15,5 toneladas con una maniobrabilidad óptima. Todos los modelos LF tienen suficiente capacidad de carga en el eje delantero para evitar una sobrecarga en caso de cargas parciales. Y con un MMC máximo de 32 toneladas, un remolque también cabe entre las posibilidades. El LF55 se ofrece además como tractora.

Bajo peso en vacío, alta capacidad de carga

El bajo peso en vacío permite además la capacidad de carga más alta de su clase, variando de 4,5 toneladas para



También el LF con valores de emisión de 2009

Todo el programa DAF disponible en Euro 5

Después de que DAF introdujera el año pasado la nueva serie LF con los nuevos motores Euro 4 de 4,5 y 6,7 litros, esta gama popular de camiones de reparto estará disponible a partir de este verano con niveles de emisión Euro 5. Puesto que el nuevo CF y el XF105, "Camión internacional del año 2007", ya se ofrecen desde hace tiempo en las versiones Euro 5, la gama completa de modelos DAF estará disponible con unos valores de emisión que no entrarán en vigor hasta 2009.

En la nueva serie LF, el año pasado DAF introdujo los flamantes motores PACCAR FR y GR de 4,5 y 6,7 litros, con niveles de emisión Euro 4. Estos motores de cuatro y seis cilindros respectivamente, ofrecen una potencia de entre 140 y 285 CV y destacan por sus altas prestaciones, su fiabilidad máxima y un consumo de combustible favorable. Para hacer frente a la demanda del mercado de variantes de motor todavía más limpias, DAF amplía su gama LF con una serie de versiones Euro-5. Estos vehículos emiten un 40% menos de óxidos de nitrógeno con respecto a las versiones Euro 4, actualmente obligatorias en la UE, que a su vez, emiten un 30% menos de óxidos de nitrógeno y un 80% menos de partículas de carbono que los vehículos con el motor Euro 3.

Elección de entre tres variantes de motor Euro 5

DAF ofrece para el LF Euro 5 tres motores: el motor PACCAR FR de 4,5 litros de cuatro cilindros con una potencia de 118 kW/160 CV y el motor PACCAR GR de 6,7 litros de seis cilindros con una potencia de 165 kW/224 CV o 184 kW/250 CV. Ambos motores Euro 5 de seis cilindros también se ofrecen para el DAF CF65.

Al igual que los motores de Euro 4, también las versiones Euro 5 emplean la tecnología SCR de DAF para cumplir con las estrictas normas de emisiones. Para ello, se inyecta AdBlue en los gases de escape, lo que permite al catalizador DeNOx convertir los óxidos de nitrógeno en nitrógeno y vapor de agua, completamente inofensivos. Como esta tecnología de post-tratamiento



Al igual que el motor PACCAR FR de 4,5 litros de cuatro cilindros, el motor PACCAR GR de 6,7 litros destaca por sus altas prestaciones, una fiabilidad máxima y un consumo de combustible favorable.

La gama completa de modelos DAF está disponible conforme a la especificación Euro 4 y Euro 5.



Para hacer frente a la demanda del mercado de variantes de motor todavía más limpias, DAF amplía su gama LF con una serie de versiones Euro 5.

de los gases de escape no tiene ningún efecto en el motor, su regulación puede optimizarse para lograr una combustión ideal y un bajo consumo de combustible. Los nuevos motores Euro 5 tampoco necesitan filtros de partículas para cumplir la estricta norma de 0,02 gramos de partículas sólidas por kW/hora.

Sólida reputación

DAF introdujo la nueva serie LF en la primavera de 2006. Esta se caracteriza no solo por un programa totalmente nuevo de sofisticados motores PACCAR, sino también por un diseño optimizado del chasis, un nuevo diseño del interior y un aspecto todavía más moderno. Con unas características de conducción modélicas, una eficacia superior y una fiabilidad y durabilidad probada, la serie LF de DAF tiene una sólida reputación entre transportistas y conductores en el segmento de la distribución de 6 a 21 toneladas de MMA.

Saan Real: calidad e inn



“Mire, sólo puedes existir 110 años si tienes una buena relación con clientes fieles. Entonces, tú a ti mismo, también tienes que demostrar ser un cliente fiel.”

La empresa de servicios logísticos Saan de Diemen puede llevar el título honorífico “Real” y lo hace con entusiasmo. Con ello, Saan Real forma parte de un grupo selecto, porque sólo 149 empresas holandesas más han recibido este título. Saan Real es una empresa fuerte en mudanzas (de empresa) y está especializada en el transporte y la colocación de máquinas, el alquiler de grúas y la señalización móvil de carriles. La empresa destaca además por su fuerte crecimiento en la gestión de archivos.

El título “Real” otorga a una empresa un determinado estatus a nivel nacional e internacional. La distinción la concede la propia Reina Beatriz tras una rigurosa selección. Además, la empresa debe estar en manos holandesas y llevar al menos 100 años. Debe tener además un comportamiento impecable y practicar de manera demostrable una política socialmente responsable. Saan Real, que tiene 110 años, obtuvo el título en 1997.

Logística versátil

La empresa de Ámsterdam trabaja sobre todo en el sector “business-to-business”. “Esto se debe al carácter de nuestras actividades”, explica el director general Joop Saan. “Nuestro personal de mudanzas se ocupa de unos dos a tres encargos de particulares al día. Sobre una media de 90 trabajos diarios, son relativamente pocos. Por tanto, el énfasis está en las mudanzas para empresas, donde la logística y la rapidez son clave: se utilizan más vehículos, se procura que todo vaya

sobre ruedas y que haya un flujo constante entre el edificio antiguo y el nuevo. O entre dos departamentos, ya que muchas mudanzas se realizan dentro de un solo edificio. En el caso de un particular, la mudanza tiene una carga mucho más emocional, mientras que para una empresa lo que importa es el dinero. Por tanto, cada trabajo requiere un enfoque particular.”

Muchos trabajos de elevación

Saan Real es la empresa de mudanzas más grande de Holanda, pero también importante en el alquiler de grúas. “Disponemos de 80 grúas, de las cuales 22 son grúas torre móviles de la marca holandesa Spierings: por lo tanto, con un motor DAF. ¡Las últimas incluso son Euro 4! Nuestra especialidad es la elevación en lugares con un espacio muy limitado. Una grúa torre móvil cabe en un canal de Ámsterdam y es capaz de elevar 1,7 toneladas a una altura de 60 metros. Gracias a una envergadura de nada menos que 40 metros pasamos fácilmente sobre un edificio situado en los canales o un edificio para oficinas. ¡Y una máquina de este tipo sólo tarda 20 minutos en instalarse! Para poder servir con rapidez

ovación

Texto: Bert Roozendaal

Fotos: Haan Fotografie, Koninklijke Saan



a nuestros clientes, contamos con grúas en ocho lugares distintos de Holanda. Las grúas se alquilan por hora y, por tanto, pueden efectuar varios trabajos en un solo día. De este modo, el beneficio viene de la rapidez y la planificación.”

Únicamente DAF

Saan Real conduce casi únicamente DAF. “Contamos con algunas otras marcas, pero en general esto se debe a absorciones de otras empresas. En caso de sustituciones, solemos optar por DAF.” La predilección por el producto holandés data desde hace mucho tiempo. “Es una buena marca”, observa Joop Saan. “Mire, sólo puedes existir 110 años si tienes una buena relación con clientes fieles. Entonces, tú a ti mismo, también tienes que demostrar ser un cliente fiel. Y DAF siempre ha podido satisfacer nuestros deseos. De los 65 camiones, muchos son simples camiones rígidos. Sin embargo, sobre todo en el departamento de transportes especiales, contamos con vehículos sumamente especializados: por ejemplo un camión de carga 6x4 de 90 toneladas para una grúa móvil, o cabezas tractoras 8x2 con tres ejes dirigidos que

utilizamos como tractocamión. Junto con un semirremolque dirigido, el ángulo de giro es más corto que el de un camión rígido, y eso es muy importante para nosotros. Por este motivo, también algunos de nuestros camiones de mudanzas llevan un eje trasero posterior dirigido.”

Señalización de carriles

Un departamento modesto, aunque grande en su clase es la señalización móvil de carriles (MRS). “Tenemos 27 unidades que permiten acordonar tramos de carretera. La fuerza aquí radica en la posibilidad de descarga del material: lo llevamos y el camión y el conductor pueden ir a hacer otra cosa hasta que tengan que recoger de nuevo la señalización. Nos ocupamos de las señalizaciones correctas en los indicadores y somos responsables del mantenimiento de las mismas. Cuando se prevén muchos movimientos de las MRS, el conductor se queda in situ para la supervisión y el desplazamiento.”

Gestión de archivos

Aunque no tiene nada que ver con los camiones, Joop Saan puede hablar

apasionadamente durante horas sobre el último retoño de la empresa: la gestión de archivos. Esta permite al cliente delegar el almacenamiento y la gestión de su archivo físico en Saan Real. En todo momento, el cliente puede solicitar documentos del archivo. Saan los entrega y se encarga de su recogida. “Por supuesto, aquí versa todo sobre la rapidez de su localización”, comenta. “De ahí que hayamos invertido en un excelente sistema de gestión de archivos automatizado. Este permite al cliente acceder desde su mesa al archivo que nosotros tenemos almacenado para él.”

Durante los próximos años, Saan Real desea seguir creciendo paulatinamente. “Somos una empresa auténticamente holandesa, aunque con una proyección cada vez más internacional. Así, ya tenemos una empresa de alquiler de grúas en Rumanía. Pero hay una cosa que tenemos clara: se trata de personas y de especialización. Esto nos ha llevado adonde nos encontramos ahora y este principio no lo vamos a dejar nunca.”



Dirk Schuitemaker,
DAF Business Intelligence

“Globalización. He aquí la palabra clave cuando hablamos del crecimiento económico mundial y la mayor demanda de transporte directamente relacionada con el mismo”, empieza Schuitemaker. “La telecomunicación y la tecnología de la información han hecho posible que el desarrollo y la producción de productos ya no tienen por qué hacerse en el mismo lugar. Un claro ejemplo es la industria de la electrónica: el desarrollo tiene lugar, por ejemplo, en Japón, mientras que la producción se hace en países como China. Los gastos de transporte compensan con creces el ahorro en gastos salariales. El transporte de un televisor fabricado en China en un barco contenedor hacia los Estados Unidos no cuesta más de \$10.-. Una cantidad irrisoria si se parte de un precio de venta al público de unos \$700. “

Crecimiento económico

Según la Economist Intelligence Unit, el comercio mundial crecerá aproximadamente un 8% durante los próximos años. El crecimiento es impulsado por los Estados Unidos, Japón y la UE, que se amplió el 1 de octubre de 2006 a 27 países gracias

La demanda mundial de transporte sigue aumentando. Posibilidades, oportunidades y obstáculos para el transporte por carretera.

En la tarjeta de visita de Dirk Schuitemaker de DAF Trucks N.V. se lee “Business Intelligence”. ¿Cuáles son las evoluciones económicas en el mundo? ¿Cuáles son las evoluciones más recientes en el ámbito del transporte y modalidades de transporte? ¿Cómo se está desarrollando la infraestructura? ¿Qué acontecimientos políticos influyen en el sector de transporte? Sólo se trata de algunas preguntas en las que se centra él y su equipo. “No hay manera más eficiente para llevar las mercancías de puerta a puerta que no sea con el camión.”

a la incorporación de Bulgaria y Rumanía y que ahora tiene casi 500 millones de consumidores. “El comercio mundial es fomentado además por los mercados emergentes de China, Rusia, Brasil e India. Sus tasas de crecimiento son muy superiores a las de EE.UU. o Japón, algo lógico a la vista del margen que todavía tienen para crecer”, señala Schuitemaker. “China se ha convertido en la economía de mayor crecimiento mundial. Desde 2000, las importaciones casi se han multiplicado hasta un valor de \$660 mil millones en 2005. Las cifras de exportación son todavía más impresionantes: en 2005 China exportaba bienes por un valor de \$762 mil millones, más del doble que en 2000. También Rusia se hace cada vez más rica, entre otras cosas, por los altos precios del crudo. El

crecimiento del PIB de Europa del Este es de media dos veces más alto que el de Europa Occidental.”

Transporte

El crecimiento económico y una mayor demanda de transporte van desde tiempos inmemoriales de la mano. Schuitemaker: “Los flujos internacionales de mercancías seguirán creciendo. Parece que la demanda de transporte responde con más fuerza que nunca al crecimiento del PIB. Así, en los últimos diez años el transporte por contenedor ha crecido todos los años a nivel mundial un promedio del 8,3%, y en 2004 incluso un 11% hasta más de 85 millones de contenedores marítimos. El transporte por carretera seguirá creciendo con fuerza en Europa, no sólo por la ampliación de la UE, sino también por la mencionada globalización y los consecuentes cambios en los lugares de producción.”

Infraestructura

A pesar de todas las tendencias positivas de crecimiento, en el horizonte predominantemente azul pueden vislumbrarse algunas



“A pesar de los problemas de infraestructuras, el transporte por carretera en Europa sigue teniendo un buen futuro”.

ntando

or carretera



pequeñas nubes. Todavía inocuas, pero con el potencial de descargar grandes trombas de agua. “El crecimiento tiene sus límites. Esos se deben, entre otras cosas, a la infraestructura”, explica Schuitemaker. “En su afán de expansión, las compañías navieras piden barcos contenedores cada vez más grandes. Así, el líder mundial Maersk dispone ya de cuatro barcos que pueden llevar cada uno nada menos que 11.000 contenedores. Imagínese, barcos de casi 400 metros de largo, más largos que la Torre Eiffel. Con un calado de 14 metros y una anchura de 50 metros, un coloso de este tipo ya no puede pasar por el canal de Panamá. Además, varios grandes puertos literalmente no han permitido pasar el barco por no tener cabida para ellos. Así, en Gran Bretaña, tradicionalmente una nación marítima: se

descarga la carga de un barco en Róterdam para que haga la travesía del canal en un “feeder” y se distribuye después por carretera hacia el cliente.”

Cuello de botella

El transporte por carretera amenaza con convertirse en un cuello de botella. Las carreteras se saturan y el crecimiento en la oferta de productos no mejora la situación, según Schuitemaker “Para descargar un rascacielos de Maersk se necesitan 11.000 camiones o un tren de 71 kilómetros. Claro que este ejemplo es un poco exagerado, porque un barco de este tipo nunca se carga ni se descarga de una sola vez, aunque sí da una indicación de la envergadura del problema. Aunque las redes ferroviarias y la navegación interior sigan

teniendo margen para crecer, cada vez es más complicado desarrollar la capacidad de forma óptima. En resumen: sin unas buenas infraestructuras, el crecimiento de la economía será limitado. Esto hace más vulnerable a la economía.”

Red de carreteras subdesarrollada

La situación esbozada por Schuitemaker se aplica a las infraestructuras en toda Europa y especialmente en Europa del Este. “El crecimiento económico en Europa del Este no va sincronizado con la mejora de las infraestructuras allí”, comenta Dirk. “Aunque se trabaje mucho en ello y como tal constituya un impulso para esas economías, de momento la red de carreteras está subdesarrollada y en términos generales es de mala calidad. Y eso es preocupante,



Según Dirk Schuitemaker, el uso de soluciones de transporte creativas, como el empleo de largos y pesados vehículos, puede ayudar a evitar un infarto infraestructural.

porque el tráfico por carretera sigue siendo con diferencia la forma de transporte más eficiente y más utilizada.”

Transporte por carretera: 73%

Dirk Schuitemaker ofrece unos datos para ilustrar la enorme proporción que representa el transporte por carretera sobre el transporte en su totalidad: “En 2005 el transporte por tierra representó en la EU 2.351 mil millones de kilómetros-tonelada. De esta cifra, el transporte por carretera representó no menos del 73%. Y el transporte por carretera seguirá creciendo con fuerza en Europa, por lo que un infarto infraestructural sigue estando al acecho.” ¿El sector de transporte por carretera puede hacer algo

al respecto? “Es de importancia vital que el sector en su conjunto siga insistiendo ante las administraciones sobre una mejora de las infraestructuras”, señala Schuitemaker. “Un transporte por carretera fluido es bueno para la economía e importante para el medio ambiente.”

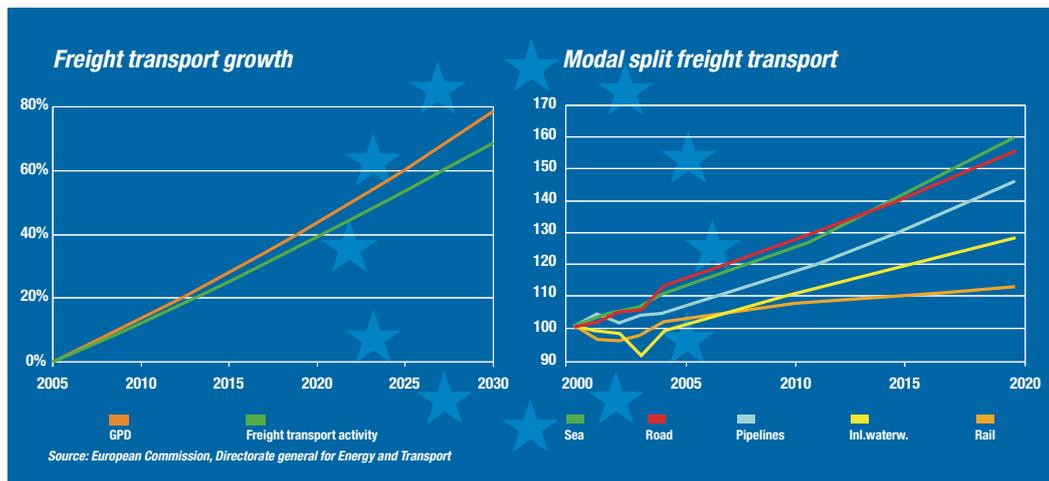
Largos vehículos pesados (LZV)

También el uso de soluciones de transporte creativas puede ayudar a evitar un infarto infraestructural. Iniciativas como el uso de largos vehículos pesados ofrecen grandes ventajas a nivel de eficiencia y medio ambiente. En Suecia y Finlandia es común ver desde hace años estos vehículos articulados de más de 25 metros de largo y

60 toneladas de peso en las carreteras, y en Holanda se finalizó recientemente una prueba a gran escala. Los resultados de la prueba hablan por sí solos, según Schuitemaker: “Los LZV transportan hasta un 50% más de carga, frente a un 33% menos de consumo de combustible. Si se utilizaran a gran escala los LZV en Holanda, la emisión nacional de gases de escape podría reducirse en entre un tres y un cinco por ciento. La presión de las retenciones en Holanda podría reducirse en un uno por ciento y los gastos por kilómetro-tonelada transportado incluso en un 25 por ciento.” Mientras tanto, también los gobiernos danés y británico han mostrado su interés por el estudio sobre las ventajas de largos y pesados vehículos. También en Alemania puede observarse una mayor disposición a emplear soluciones de transporte diferentes.”

Posibilidades de uso

El sector del transporte por carretera no podrá ignorar la necesidad de emplear sus medios de transporte de manera todavía más eficiente. Schuitemaker: “El que pase por la noche por un parking de camiones verá campos llenos de vehículos articulados parados. Ahí existe todavía un gran potencial para la mejora de la eficiencia, aunque para el transportista será todo un reto hacerlo realidad, teniendo en cuenta la legislación actual y futura sobre los horarios de conducción y trabajo.” Schuitemaker termina: “A pesar de los problemas de infraestructuras, el transporte por carretera en Europa sigue teniendo un buen futuro. El sector seguirá creciendo. No hay manera más eficiente para llevar las mercancías de puerta a puerta que no sea con el camión.”



Según los cálculos de la Dirección General para la Energía y Transporte de la Comisión Europea, el crecimiento del volumen de mercancías total que se transportará en la Comunidad Europea se mantendrá a un ritmo similar al del crecimiento del Producto Interior Bruto durante las próximas décadas. Se espera asimismo, que apenas habrá cambios en los porcentajes de las diferentes modalidades de transporte. Esto significa que el transporte por carretera, indicado con la línea roja, también seguirá creciendo con fuerza durante los próximos años.



PACCAR abre un centro de recambios

Este mes, PACCAR abrió su nuevo y ultramoderno centro de distribución de recambios (PDC) en la ciudad de Oklahoma. En breve, se iniciará además la construcción de un nuevo PDC en Budapest, Hungría, para apoyar la expansión continua de DAF en Europa Central y del Este. “Tras finalizar el PDC en Hungría, PACCAR dispondrá en todo el mundo de trece PDC, cada uno ubicado estratégicamente para cubrir diariamente las demandas de recambios del creciente grupo de clientes y concesionarios de PACCAR”, comenta Rick Gorman, vicepresidente de PACCAR y director general de recambios de PACCAR. “Desde 1996, PACCAR Recambios multiplicó sus ventas en más de tres veces, hasta casi \$2 mil millones en 2006. Estas inversiones nos permitirán seguir creciendo en este mercado.”

Kenworth presenta su camión híbrido

En mayo, Kenworth presentó el prototipo del camión híbrido-eléctrico T270, que forma parte del programa mundial de híbridos de PACCAR, del que también surgió el prototipo del LF de DAF. “Con el T270 pretendemos reducir el consumo en un 30% en aplicaciones donde se frena y se arranca con frecuencia, como el reparto urbano”, comenta Mike Dozier, ingeniero jefe de Kenworth.

Además de un motor diesel, el Kenworth T270 está equipado con un motor eléctrico que funciona asimismo como generador, un paquete de baterías de 340 voltios y un sistema de gestión de potencia que calcula cuándo el motor diesel se encarga de la tracción y cuándo y en que medida se utiliza el motor eléctrico. La energía que se libera durante las frenadas, se almacena en las baterías y se vuelve a utilizar durante la aceleración.



PACCAR construye una fábrica de motores en Columbus

En enero de 2007, PACCAR Inc anunció la construcción de una fábrica de motores y de un Centro de Tecnología en el sureste de los Estados Unidos, que supone una inversión de \$400 millones. La nueva fábrica se construirá en Columbus, en el estado de Mississippi.

“PACCAR está contento de poder construir esta planta en una de las regiones más dinámicas y avanzadas del sureste”, señala Mark Pigott, presidente y director general. “La localidad de Columbus, Mississippi supone una ubicación favorable con respecto a nuestros concesionarios, clientes y proveedores estratégicos. Los excelentes resultados financieros de PACCAR, su enfoque intensivo en la calidad, tecnología y productividad, han permitido que la empresa pueda invertir de forma continua en sus productos, servicios y procesos de empresa”, señala Pigott. En 2006, PACCAR obtuvo unos beneficios netos récord de \$1,5 mil millones, con un volumen de ventas de \$16,5 mil millones.

Finalizado a mediados de 2009

La construcción de la fábrica, con una superficie de 37.000 m² se iniciará a mediados de 2007. Se prevé que la construcción estará finalizada a mediados de 2009. La nueva planta fabricará motores diesel de 12,9 litros y 9,2 litros para camiones Kenworth, Peterbilt y DAF y complementará la fábrica ultramoderna de motores que tiene DAF en Holanda. “Será la fábrica tecnológicamente más avanzada y más ecológica de PACCAR”, comenta Jim Cardillo, vicepresidente ejecutivo. “En principio, la fábrica dará trabajo a unas 200 personas. Se prevé que este número aumentará a 500 personas a medida que con el tiempo se incremente la producción. Se generará además empleo durante la fase de la construcción y a consecuencia de las nuevas actividades de proveedores de la región”, agrega Cardillo.



”La seguridad financiera es



La sede principal del Grupo Logístico Arnedo se encuentra en el corazón de la provincia española de La Rioja, famosa por sus excelentes vinos. La zona se encuentra a medio camino entre las regiones industrializadas del norte peninsular y la costa mediterránea. “Una ubicación perfecta para nuestras actividades logísticas”, nos dice Javier Arnedo, director de esta empresa líder en el transporte, con 80 vehículos articulados propios. “Para mí es obvia la necesidad de los contratos de mantenimiento y reparación”.

El Grupo Logístico Arnedo nació al fusionarse las empresas familiares Transarnedo y Javier Arnedo Transportes. La empresa tiene casi 100 empleados y dispone de más de 80 tractocamiones con semirremolques de lonas correderas; también cuenta en su central de Logroño con unas instalaciones de 100.000 m² para almacenaje y logística. Para poder hacer frente al crecimiento en el futuro, hay modernos centros de distribución en Calahorra y Sant Boi, y se planea otro en El Villar de Arnedo.

“Nuestros vehículos articulados suelen hacer rutas nacionales”, aclara Arnedo. “En principio ofrecemos todo tipo de transportes. No obstante nuestros principales clientes pertenecen a los sectores de la alimentación y de embalaje; transportamos una cantidad relativamente grande de embalajes vacíos. Otra de nuestras especialidades es el transporte de material y elementos de construcción prefabricados. Se trata de bienes de producción local con destino a otras partes de España. Al igual que muchas otras empresas del sector del transporte, también nosotros hemos expandido

nuestras actividades hacia la prestación de servicios logísticos. Esto es consecuencia del desarrollo del mercado y precisamente en la prestación de servicios logísticos hemos podido experimentar un enorme crecimiento. Podemos ofrecer instalaciones de almacenaje a nuestros clientes y cubrir sus necesidades de transporte.”

DAF MultiSupport

La mayor parte de la flota del Grupo Logístico Arnedo está formada por vehículos DAF de tipo XF, con la más lujosa Super Space Cab. “Es importante para nuestros conductores, pero por supuesto también para nuestros clientes”, asegura Arnedo. “Una cuidada imagen y un excelente estado de mantenimiento son nuestra tarjeta de visita ante el cliente. Cuando compro un nuevo vehículo también busco el máximo servicio. Eso quiere decir, que no sólo me interesan vehículos que sean fiables durante una vida útil de unos cuatro años, sino también los que estén respaldados por un completo paquete de servicios de financiación y atención postventa. Eso me

esencial para nosotros”



quita mucho trabajo. Hasta los mejores camiones pueden necesitar mantenimiento por averías imprevistas. Por ello, hemos suscrito contratos de reparación y mantenimiento a través de DAF MultiSupport. De ese modo, por una cantidad fija cubrimos todas nuestras necesidades de mantenimiento y reparación, tanto previstas como imprevistas. Para mí, la principal ventaja de contratar estos servicios es la seguridad de que esa cuota fija elimina cualquier posible fuente de grandes gastos puntuales. Eso me permite calcular por anticipado el margen de beneficio de cada camión, lo que es esencial dada la cantidad de vehículos con que trabajamos. En mi opinión, un contrato de reparación y mantenimiento no debe verse como un suplemento a la compra o alquiler de un camión, sino como una necesidad imprescindible.”

Menos kilómetros

“Con una flota compuesta por nuestros modelos DAF XF95 480 Super Space Cab y respaldada por el servicio PACCAR Financial, estamos en las mejores condi-

La sede principal del Grupo Logístico Arnedo se encuentra en las inmediaciones de Logroño, capital de La Rioja, y cuenta con 100.000 metros cuadrados de superficie.

Javier Arnedo, responsable del Grupo Logístico Arnedo, dirige una empresa que cuenta con 80 vehículos propios.



ciones para afrontar la situación actual del sector del transporte”, explica Arnedo. “Los costes aumentan en todas las áreas. Ahora tenemos que afrontar los cambios en la legislación sobre horarios de conducción y descanso, que limitan aun más la cantidad de kilómetros recorridos. Nuestros camiones solían cubrir unos 150.000 kilómetros al año, mientras que ahora apenas llegan a los 140.000 kilómetros. Por un lado es necesario pasar el aumento de gastos a los clientes, pero por otro, si queremos seguir siendo competitivos, tenemos que disponer de una flota que ofrezca los costes más ventajosos en relación, por ejemplo, con el consumo de combustible y los gastos de mantenimiento. Por eso, es tan importante la seguridad financiera que nos ofrecen los contratos de reparaciones y mantenimiento de DAF MultiSupport, así como la prestación de servicios de PACCAR Financial.”

Jérôme Douy, delegado de la organización francesa de transportistas

“Centros de distribución más



La Ile-de-France, con París y sus cuatro departamentos colindantes, constituye el corazón de la nación francesa, en el sentido literal y figurativo. Alrededor del 20% de los franceses viven aquí, y lógicamente es uno de los centros económicos y logísticos más destacados de Francia. “La tendencia es alejar cada vez más los centros de distribución de las zonas de ventas”, señala Jérôme Douy, delegado regional del sindicato francés para empresas de transportes y logística, el TLF. “Esto es totalmente opuesto a las necesidades de las grandes concentraciones de población.”

Que una ciudad como la de París sea una de las zonas más concurridas de Europa en lo que se refiere al transporte y la logística no nos resultará sorprendente. Sin embargo, el dato de que cada habitante de la región “consume” de media al año el equivalente de 23 toneladas de carga - aproximadamente la carga completa de un semirremolque, si impresiona, al igual que el hecho de que sólo en París se hacen diariamente 1,3 millones de entregas.

Impuesto especial

“En este momento se perfila claramente una evolución de alejamiento de los centros de distribución de las zonas de venta”, subraya Douy. “La causa de este desplazamiento es la vertiginosa urbanización de la región parisina, donde el promedio de habitantes por kilómetro cuadrado es de 900 personas. El espacio se ha vuelto excesivamente escaso y caro, sobre todo para las empresas que necesitan grandes cantidades de metros cuadrados. Otra razón del establecimiento de empresas logísticas en otros lugares, es el impuesto especial sobre almacenes con una super-

La mayoría de las empresas logísticas de la Ile-de-France se interesan sobre todo por superficies de 10.000 m² y más.



cerca de las zonas de venta“



Ubicación favorable

La Ile-de-France genera un considerable flujo de mercancías (366 millones de toneladas en 2003, de las cuales son 80 millones de toneladas en tránsito, 143 millones de toneladas dentro de la región, 108 millones de toneladas a nivel nacional y 35 millones de toneladas a nivel internacional). Con un 28,7% del PIB francés y un 5% del PIB europeo, la Ile-de-France constituye un centro económico sumamente importante. En Francia, es la región con más importaciones (27%) y exportaciones (18,4%), y pertenece a las cuatro regiones económicas más grandes de Europa. Aunque fuera del corredor central que se extiende desde la región del Ruhr al Norte de Italia, la Ile-de-France goza de una ubicación favorable en un eje de paso entre el norte y el sur, y sobre todo de una densa red de infraestructuras. Cuenta con una baza nada desdeñable en el mercado de edificios para empresas logísticas: los precios de alquiler anual son los más bajos de toda Europa: 56 euro/m² el 1 de enero de 2007 frente a 196 euro/m² de Londres, 90 euro/m² de Ámsterdam, 78 euro/m² de Frankfurt, 60 euro/m² de Milán, 96 euro/m² de Barcelona.

(fuente: Cushman & Wakefield)

Jérôme Douy es delegado general de TLF para la Ile-de-France, una organización que representa las empresas logísticas más importantes de la región: "Cada vez más productos tienen que estar siempre disponibles, al tiempo que la capacidad de almacenaje de las tiendas sigue mermándose, debido a los gastos que conlleva tener un establecimiento más grande."

ficie superior a 5.000 m³, que cobra la Ile-de-France como única región de Francia."

Puesto que la distancia entre los centros logísticos y el destino de los productos aumenta, también aumenta la cantidad de kilómetros recorridos. Douy: "Esto ocasiona una mayor contaminación medioambiental, mayores gastos de transporte y con frecuencia entregas retrasadas, debidas al flujo más lento del tráfico. Al mismo tiempo, los consumidores y comerciantes imponen cada vez más requisitos a la fiabilidad y rapidez de las entregas, especialmente cuando se trata de productos alimenticios. Cada vez más productos tienen que estar siempre disponibles, al tiempo que la capacidad de almacenaje de las tiendas sigue mermándose, debido a los gastos que conlleva tener un establecimiento más grande."

Conciencia política de la situación

"El hecho de que los centros de distribución se construyan cada vez más lejos, es diametralmente opuesto a los intereses de las concentraciones de población", concluye Jérôme Douy. "Por eso, abogo por una bajada de la presión fiscal en la Ile-de-France y una mejor coordinación entre la oferta y demanda de bienes inmuebles

para el sector logístico. Tras haber insistido en exceso en las molestias causadas directamente por las empresas logísticas, como el ruido y la contaminación, ahora los políticos finalmente parecen concienciarse de los aspectos económicos, sociales y medioambientales de esta situación. Así, la ciudad de París ha empezado con la renovación de almacenes como los de Gobelins, Batignolles y St Ouen, con la esperanza de que las empresas vuelvan. El gigante de supermercados Monoprix se ha instalado en el barrio de Bercy, a las afueras de París, al lado de la vía férrea, anticipándose a las otras modalidades que en la Ile-de-France están excelentemente desarrolladas. Tampoco hay que olvidar que las empresas logísticas encuentran con mucha más facilidad mano de obra si pueden instalarse cerca de las zonas urbanas. Ahora es sumamente difícil encontrar personas dispuestas a recorrer grandes distancias para trabajar en turnos en almacenes que deben estar operativos las 24 horas del día."

El mercado de edificios logísticos en la Ile-de-France florece como nunca. Con una oferta de más de 1,4 millones de m² en 2006, incluso puede hablarse de un nuevo récord, según las estimaciones de CB Richard Ellis, especialista en análisis industriales. La región, en la que está incluida París, cuenta en total con 29 millones de m² de almacenes, de los cuales 16 millones m² constan de almacenes con una superficie de más de 10.000 m². La Ile-de-France da cabida a un tercio de todos los almacenes logísticos de Francia. Debido al atractivo de 11 millones de consumidores y 702.000 empresas, estos almacenes se concentran en un eje que une el norte con el sur, a lo largo de las autopistas. Hasta los años 80, los centros logísticos se situaban en su mayor parte en París y sus extrarradios; después se desplazaron a más de 30 km de la capital francesa. Hoy en día, incluso traspasan las fronteras regionales de los departamentos Loiret y Oise, a unos 80 kilómetros de París. En 2006, las transacciones con relación a las superficies de más de 10.000 m² aumentaron en un 61%, en comparación con un aumento de sólo un 26% de las superficies más pequeñas.

(Fuente: CB Richard Ellis)

PACCAR absorbe Truck Center Hauser GmbH (TCH)



Puesta en marcha de PacLease en Europa

PacLease, la destacada empresa de alquiler de extraordinario éxito de PACCAR, ha hecho su entrada en el mercado europeo, gracias a la absorción de Truck Center Hauser GmbH (TCH), una prominente empresa independiente que se dedica al alquiler de camiones y material de remolque en Alemania.



Christian Sonnevile, director general de PacLease en Europa: Con una flota de 1.200 camiones, 1.800 semi-remolques y 700 contenedores, TCH sirve a unos 3.000 clientes. Los lectores de la prestigiosa EuroTransportMedia proclamaron a la empresa la 'Mejor empresa de alquiler de Alemania'.

En América del Norte, PacLease lleva más de 27 años alquilando camiones y sigue expandiendo su éxito. "La red PacLease creció en 2006 a más de 280 filiales propias y en franquicia en los Estados Unidos, Canadá y Méjico", comenta Christian Sonnevile, director general de PacLease en Europa. "En América del Norte, PacLease cuenta con una impresionante flota de unos 28.000 vehículos. En esta región, es la empresa de alquiler más grande gestionada por un fabricante de camiones, lo cual explica al mismo tiempo el éxito de la empresa. Todo el proceso de especificar, pedir, fabricar, poner en servicio y retirar los vehículos es gestionado por una sola empresa, lo cual supone una gran ventaja para el cliente, permitiéndole elegir sólo aquel vehículo que se ajuste plenamente a sus requisitos y deseos específicos."

Entrada en Alemania

El hecho de que PacLease haya hecho su debut en el mercado alemán, puede explicarse por varios motivos. "En primer lugar, Alemania cuenta con un mercado de alquiler de camiones fuerte", explica Sonnevile. "Es un mercado grande, que tiene además un gran potencial de seguir creciendo."

Gracias a la absorción de Truck Center Hauser GmbH, podemos aprovechar plenamente esta evolución. Se trata además de una de las empresas de alquiler de camiones más prestigiosas de Alemania, que tiene la oficina central en Dieburg, cerca de Frankfurt, y diez sucursales, repartidas estratégicamente por todo el país. Al igual que PACCAR, el gran motor de TCH es la calidad. La empresa está sumamente orientada al servicio, se encuentra las 24 horas del día y los 7 días de la semana a disposición de sus clientes y ofrece soluciones integrales para el transporte. Con una flota de 1.200 camiones, 1.800 semi-remolques y 700 contenedores, TCH sirve a unos 3.000 clientes. Los lectores de la prestigiosa EuroTransportMedia proclamaron a la empresa la 'Mejor empresa de alquiler de Alemania'.

Reacciones positivas

Sonneville se centrará primero en la integración de TCH y de sus empleados en PACCAR. "Por supuesto, queremos seguir expandiendo el éxito", continúa. "Y eso lo hacemos en estrecha colaboración con DAF Trucks Alemania y los concesionarios alemanes de DAF. Junto con ellos, estudiamos por ejemplo las posibilidades para cubrir las lagunas que aún tiene la red de TCH en Berlín y Hamburgo. Las primeras reacciones a la entrada de PacLease en Alemania por la absorción de TCH han sido en todo caso muy positivas. Los clientes reconocen el valor de una empresa de alquiler gestionada por el propio fabricante de camiones."

Tributo

"La adquisición por PACCAR, una de las empresas tecnológicas de mayor éxito del mundo, supone un gran tributo al equipo de empleados sumamente profesionales y dedicados al servicio de TCH", señala Dieter Hauser en nombre de la familia Hauser. "En los últimos 17 años, TCH se ha convertido en una empresa muy sólida.. Ahora que TCH entra a formar parte de PacLease, se ofrecen grandes oportunidades para un mayor crecimiento de la empresa en Alemania y toda Europa."





Foto superior: El señor A.L. Goudriaan, Presidente-director de DAF (a la izquierda), entrega las llaves del camión número 750.000 fabricado en Eindhoven al señor L.H. de Rijke, presidente del Consejo de Administración de la empresa De Rijke Groep.

En 1949, DAF inició la producción de camiones y seis años más tarde el camión número 10.000 salió de la fábrica. En 1957, se entregó el número 20.000 seguido en 1964 por el número 50.000. Exactamente veinte años más tarde, se fabricó el camión DAF número 250.000. El siguiente hito se alcanzó en 1999, con la producción del camión número 500.000. Mientras el paso de 0 a 250.000 camiones se hizo en 35 años y el paso de 250.000 a 500.000 en 15, el de 500.000 a 750.000 se hizo en menos de ocho años.

Sólo en los últimos tres años, la producción diaria de Eindhoven ha aumentado diez veces. Diariamente, 178 camiones salen de la fábrica. Además, en Leyland Trucks se construyen diariamente 22 camiones CF y XF, además de unos 45 LF.

Camión conmemorativo para el Grupo De Rijke

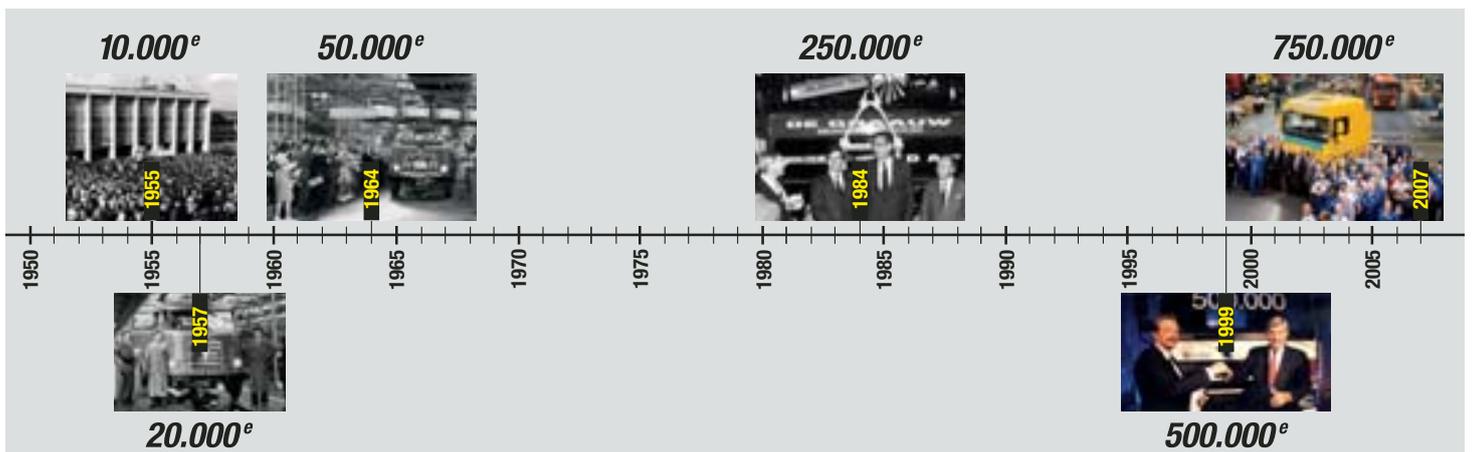
Camión número 750.000 fabricado por DAF en Eindhoven

DAF Trucks N.V. entregó a mediados de abril el camión número 750.000 fabricado en Eindhoven. El señor A.L. Goudriaan, presidente-director de DAF, entregó las llaves del XF105, Camión internacional del 2007, al señor L.H. de Rijke, presidente del consejo de administración del Grupo De Rijke, en el sector químico una de las empresas de servicios logísticos más importantes de Europa.

El primer camión DAF se vendió el 1 de septiembre de 1949 y ese año salieron en total 150 camiones de la fábrica de Eindhoven. Un año más tarde fueron poco más de mil. Un gran contraste con los casi 40.000 camiones que se produjeron en 2006 en la fábrica de Eindhoven. "Con una cuota de mercado que en el segmento pesado aumentó del 9,6% en 2000 al 14,5% el año pasado, DAF es el fabricante de camiones de mayor crecimiento de Europa", señala Goudriaan.

Fiabilidad ante todo

"DAF entiende como ninguna otra empresa qué es lo que requiere un transportista de sus camiones", explica el señor L.H. de Rijke su elección de nuevo por una serie de camiones DAF. "Especialmente en el sector químico, en que estamos especializados, todo gira alrededor de una máxima fiabilidad y una óptima disponibilidad de los vehículos. Además, nuestros clientes exigen una máxima flexibilidad y, en consecuencia, también la esperamos de la organización de servicio DAF. Además, con ITS, DAF sigue teniendo el mejor servicio de asistencia internacional en el sector de camiones. Otro aspecto sumamente importante: los conductores elogian el confort y el espacio de la cabina de los vehículos DAF. En una época donde la escasez de conductores es cada vez mayor, el XF105 es el mejor camión que un empresario puede comprar para los conductores. Además, como empresa concedemos gran importancia a que nuestro personal salga a la carretera con medios de transporte seguros, ecológicos y económicos."



Con 25 toneladas de gambas rumbo a Marruecos

El sueño del conductor



Con unos bajos costes operativos y una máxima fiabilidad y eficiencia, el XF105 es el camión ideal para el empresario. Pero el “Camión internacional del 2007” también es el camión ideal para el conductor, algo importante en una época en que el sector del transporte sufre de una fuerte carencia de conductores. El periodista Iep van der Meer, junto con un colega, se puso en camino durante una semana en uno de los nuevos DAF XF105 de la empresa holandesa, uno de los transformadores de gambas más grandes de Europa.



El destino del viaje desde la localidad del norte de Holanda Zoutkamp es Algeciras, donde sólo el semirremolque embarca rumbo a Marruecos. Un viaje de 2700 kilómetros, sólo ida. Una ida y vuelta le cuesta al conductor una semana aproximadamente. Por este motivo, las tractoras de Heiploeg están equipadas con los lujos necesarios, como un frigorífico original de DAF, un microondas y casi todas las opciones disponibles.

Un milagro de espacio

El semirremolque frigorífico lleva una carga de 25 toneladas de gambas, pescadas en fresco en el Mar del norte, que van a Marruecos para ser peladas. Nuestros bártulos están guardados en los múltiples y espaciosos compartimentos de la Super Space Cab. Sobre todo el cajón deslizante

debajo de la litera es ideal. Tiene una gran capacidad y permite tener el equipaje siempre a mano. Al lado se encuentra el frigorífico donde incluso las botellas grandes y envases de refresco caben de pie. De este tipo de novedades se desprende que DAF ha tenido buen oído para los deseos del conductor durante el desarrollo del XF105. Cómodo resulta también el portabotellas, situado en oblicuo detrás del asiento del conductor, justo donde debe estar. Parecen detalles, pero si la cabina es tu segundo hogar, estas son las cosas que marcan la diferencia. ¡Rumbo al sur!

El potente motor Euro5 de 460 CV hace un trabajo sumamente silencioso y AS-Tronic asume todas nuestras decisiones de cambio. Confort en óptima forma. Los accesos, el lugar de trabajo con un diseño confortable y ergonómico, y sobre todo el enorme espacio vital de la cabina más grande de DAF son únicos. Todos los elementos de mando están situados alrededor del volante y, por tanto, siempre al alcance de la mano. Incluso el cambio automatizado puede manejarse desde la columna de la dirección y funciona excepcionalmente bien. Además, también gracias al suelo semi-plano, se crea una zona de paso óptima.



Por: Iep van der Meer



Dormir como en casa, o incluso mejor

A través de París, donde justo sufrimos el atasco de la tarde, nos dirigimos al sur, dirección Burdeos. Tras un potente almuerzo y una taza de café decidimos conducir un tramo más; al fin y al cabo, somos dos y el domingo por la tarde tenemos que estar en Algeciras. Durante el viaje de noche, el habitáculo de este DAF tiene una agradable iluminación nocturna roja y sobre todo la luz indirecta encima del tablero de armarios resulta muy atractiva. Justo antes de Poitiers hemos cumplido nuestro cupo de horas. Las cortinas se cierran y las literas invitan a que nos acostemos. Hay fabricantes que ofrecen la posibilidad de convertir la zona de literas en una zona de asientos, pero DAF ha desistido concienzudamente de esta opción. Si un conductor quiere dormir, quiere dormir enseguida sin tener que reacondicionar el interior. Muy bien pensado por DAF. Al igual que los colchones deben ser de un solo tramo. Son auténticas camas de lujo. En el XF105 duermes como en casa, quizás incluso mejor. Hay una bonita escalera para acceder a la litera superior. Fácilmente desplegable, bien ancha y con unos peldaños diseñados con esmero, para que resulten agradables para los pies.

Tras un excelente descanso nocturno, a la mañana siguiente tomamos un café de

máquina en una gasolinera. Y de paso hacemos algunas compras. Con las delicatessen francesas de la zona proseguimos nuestro viaje. La mesa extensible en el salpicadero demuestra ser una excelente mesa para desayunar y, mientras disfrutamos del pan con paté, los kilómetros van pasando.

Control ideal de la velocidad en los descensos de colinas

Nada más pasar la frontera con España, el motor MX puede demostrar su valía en los Pirineos. Llevamos casi cuarenta toneladas de gambas y el potente DAF de 460 CV deja atrás a más de un compañero. La fuerza tractora es fenomenal. Además, el modo down-hill (control en bajadas), al igual que la radio y el teléfono son fáciles de manejar desde el volante. Tanto en subidas como

Tras la Segunda Guerra Mundial, Heiploeg fue creada por las empresas Heidema y Van der Ploeg. La empresa es líder de mercado en Europa en el ámbito de las gambas y cuenta con una empresa ultramoderna de transformación en Zoutkamp. En la actualidad, Heiploeg tiene 276 empleados, mientras que en la empresa de transportes independiente Heitrans trabajan otras 51 personas. La flota cuenta con 43 unidades, de las cuales 14 DAF XF105 Super Space Cab. Recorren de media 175.000 kilómetros al año.

en bajadas, la velocidad es regulada electrónicamente y como conductor, te puedes concentrar exclusivamente en la conducción.

Tras Vitoria, cambiamos de conductor para el último tramo de cuatro horas y media para hoy. En el camino, justo antes de llegar a Madrid, nos tomamos un buen solomillo y seguimos de camino. Dejamos atrás el acogedor pub donde algunos compañeros ya celebran el fin de semana con una cervecita. Tenemos que seguir, el deber nos llama y las gambas deben proseguir su camino, aunque sea sábado por la noche. Sólo tras pasar Valdepeñas aparcamos el vehículo y cerramos las cortinas. Incluso tras un día entero de conducción, nos sentimos en forma. Y eso dice mucho sobre el confort que nos ofrece el XF105. Es cómodo, su conducción es agradable y es silencioso; tenemos perfectamente claro por qué el nuevo modelo estrella de DAF ha sido elegido "Truck of the year 2007".

Es el sueño de cualquier conductor, sobre todo esta versión con Super Space Cab y sus impresionantes sky-lights. Durante el viaje, muchos conductores las contemplaron con bastante envidia....

El domingo por la mañana recorreremos el último tramo y rápidamente vemos el Mediterráneo, brillando bajo la luz del sol.

Es el sueño de cualquier conductor, sobre todo esta versión con Super Space Cab y sus impresionantes sky-lights. Durante el viaje, muchos conductores las contemplaron con bastante envidia...



Con los sonidos marchosos de Santa Esmeralda que sale de los altavoces, nos dirigimos al puerto donde nos recibe Benny Abbas de Heitrans. Él se encarga de hacer pasar la carga por el inspector veterinario. Se ocupa además de los conductores marroquíes que hacen la travesía con los semirremolques. En la otra orilla, en Marruecos, las gambas serán peladas y después volverán a Holanda. Desacoplamos el semirremolque y acoplamos otro. Aunque todavía nos quedan 2.700 kilómetros de vuelta a Zoutkamp, ya nos sentimos como en casa. En el XF105, para ser exactos.



La Super Space Cab de DAF:

La norma en espacio y comodidad

DAF siempre ha hecho de la comodidad del conductor su bandera. Ya en 1985, DAF introdujo su primer camión con techo elevado, creando un espacio en el habitáculo jamás visto: la 2800 Space Cab. Esta cabina ofrecía además mucho espacio de almacenamiento, un aspecto sumamente importante para el transporte a larga distancia. La Space Cab se montó más tarde asimismo en los modelos 3300 y 3600. También el modelo 95, que se introdujo en 1988, se ofreció en una versión con la Space Cab.

Durante el European Road Transport Show en 1994 en Ámsterdam, DAF sorprendió a unos y otros con la introducción de un grado superior en cuanto a comodidad del conductor: el DAF 95 Super Space Cab. Con una altura que permitió estar de pie en

el túnel del motor, las literas sumamente confortables y el espacio de 1.200 litros para guardar objetos, con este camión se podía estar días y a veces semanas en carretera. A lo largo de los años, DAF ha mejorado y refinado todavía más el

concepto de la Super Space Cab. El gran hito fue la introducción del XF105 con la totalmente renovada Super Space Cab, que permitió a DAF seguir aumentando su ventaja en el terreno del espacio y la comodidad. La atención por los detalles que tuvieron los ingenieros de desarrollo de DAF en el diseño de la cabina fue para el jurado del 'Truck of the year' un argumento importante para elegir el XF105 como 'Truck of the year 2007'.

DAF 3300 Space Cab



DAF 95 Super Space Cab



DAF 95XF Super Space Cab



DAF XF95 Super Space Cab



DAF XF105 Super Space Cab



dirna

Air conditioning for vehicles



Truck & Trailer Parts



¡Oferta en climatización!

*Disfrute de la comodidad
del aire acondicionado
todo el año*

Mini **cool**
COMPACT



bycool
FLAT



Los transportistas rusos confían en los XF de DAF

Sin problemas en condic



Listo para el siguiente largo viaje: dos conductores de Apeks Intertrans delante de su recién lustrado 95XF Super Space Cab. Tres horas antes, el camión volvió de otro viaje.

Rusia, un país con una superficie de diecisiete millones de kilómetros cuadrados. Y cuanto más se vaya al este y norte, con unos climas extremos y unas carreteras cuya calidad varía de mediocre a extremadamente mala. Para los transportistas, las rutas regionales superan fácilmente los 750 kilómetros. Temperaturas de hasta -40 grados centígrados suelen ser más la norma que la excepción en algunas regiones. La fiabilidad y durabilidad son, por tanto, importantes argumentos para los transportistas rusos para comprar camiones DAF. “Tras dos millones de kilómetros, todavía no se ha abierto el motor.”

Viktor Belousov es director de PervoUralsk Transport Company (PTC). Su empresa se encuentra en Pervouralsk, en la región de Ekatarinburg, a unos dos mil kilómetros al este de Moscú. Las temperaturas varían de

- 45 a + 35 grados centígrados y las áridas montañas de los Urales determinan su vista diaria. La flota de PTC se compuso desde años de marcas locales, pero en 2002 Belousov empezó a utilizar cinco unidades

tractoras DAF 95XF380 usadas. “Y nunca me he arrepentido después.”

Veinte días en carretera

“PTC cubre sobre todos rutas de largo recorrido entro de Rusia”, comenta Belousov. “A menudo, mis conductores están entre quince y veinte días en carretera, con las cargas más diversas. La ruta Vladivostok - Ekatarinburg ida y vuelta es de 12.000 kilómetros, de los cuales los últimos 500 a Vladivostok sin asfaltar. Mis camiones van también desde Pervouralsk a los campos de extracción de petróleo y gas en el norte de Siberia. Transportan tuberías de acero para gaseo y oleoductos.”

1,3 millones de kilómetros

Los 95XF de Viktor Belousov datan de

iones extremas



Los 95XF de PervoUralsk Transport Company datan de 1997. Cuando entraron en servicio en 2002, llevaban unos 500.000 kilómetros recorridos.

1997. Cuando los compró en 2002, llevaban 500.000 kilómetros en los cuentakilómetros. Viktor: "Mis DAF tienen ahora cada uno un kilometraje de unos 1,3 millones de kilómetros. En todo este tiempo, jamás han sufrido paradas inesperadas, a pesar de las temperaturas extremas, el combustible a menudo malo y las pobres carreteras. Mis conductores se muestran exultantes con la comodidad, el espacio vital y también sobre el espacio de almacenamiento. Porque si uno está veinte días en carretera, se tiene que llevar lo suficiente, sobre todo en Rusia."

Otros cinco

Los conductores de PTC elogian la comodidad de los DAF, pero para su jefe Belousov hay otros factores en juego. "Ya comenté la fiabilidad de los 95XF", dice. "Pero también la vida útil de los camiones es fantástica. Aunque tienen ya diez años y no trabajan en condiciones fáciles, a nivel técnico se encuentran en un estado perfecto. Además, su consumo de combustible es bajo y tienen una gran capacidad de carga. Motivos suficientes para adquirir en 2005 otros cinco camiones DAF usados. Estamos además negociando ahora la compra de otros quince DAF."

Apeks Intertrans: DAF desde 1994

Apeks Intertrans, con sede en Moscú, lleva conduciendo DAF desde 1994. Se empezó con el DAF 95, seguido después del XF95. "En mi flota existen XF que han cubierto ya más de 2.000.000 kilómetros, comenta Igor Zelenko, director de Apex Intertrans. "Un resultado fantástico si se tiene en cuenta que más de la mitad de estos kilómetros se hicieron en la zona de la antigua Unión

Viktor Belousov: "Mis DAF tienen ahora cada uno un kilometraje de unos 1,3 millones de kilómetros. En todo este tiempo, jamás han sufrido paradas inesperadas, a pesar de las temperaturas extremas, el combustible a menudo malo y las pobres carreteras. Mis conductores se muestran exultantes con la comodidad, el espacio vital y también sobre el espacio de almacenamiento. Porque si uno está veinte días en carretera, se tiene que llevar lo suficiente, sobre todo en Rusia."

Soviética, incluida Asia Central. Al año, estamos hablando de 200.000 kilómetros, en condiciones muy duras."

Poco descanso

La flota de XF de Apeks Intertrans que, mientras tanto ha crecido a 25 unidades, tiene poco descanso, explica Zelenko: "Un viaje puede ser fácilmente de diez mil kilómetros. Así, he hecho portes de Rostov a Madrid, de ahí a Sevilla y después a Ekatarinburg. Nada más regresar se les hace el mantenimiento necesario, como el cambio de los filtros de aceite y la comprobación de los forros de freno. Nada más pasar unas tres horas, el camión sale a la carretera con otros dos conductores." También en el caso de Zelenko, la fiabilidad ha sido un argumento importante para la compra: "No puedo permitirme retrasos", comenta. "Pueden dar lugar a rescisiones de contrato y, por último, a la pérdida de clientes".

Flores

Desde 1995, Apeks Intertrans se dedica asimismo al transporte de flores: de la

subasta de flores más grande del mundo en la localidad holandesa de Aalsmeer a través de Moscú para ir al lejano Kazajstán. "Una tarea sumamente responsable, sobre todo por la fragilidad de la carga", señala Zelenko. "Pero los DAF ni rechistan. Salvo el mantenimiento habitual, casi no tenemos que hacer nada más. Por supuesto, requieren más mantenimiento con respecto a los líquidos, iluminación, parabrisas y limpiaparabrisas, y también hay a veces daños ligeros de chapa, pero a la vista de las circunstancias en las que trabajan los DAF, esto es muy normal."

Dos millones

Como se ha dicho, algunos DAF de Apeks Intertrans han recorrido más de dos millones de kilómetros, sin ninguna revisión. Zelenko: "El motor, el eje trasero, el diferencial y la caja de cambios de estos vehículos jamás se han abierto. Esperamos cubrir al menos otro millón de kilómetros. Los DAF son muy fiables y confortables. Destacan con creces por encima de los demás."



DAF y PACCAR Financiamos su Negocio

A la hora de financiar su nuevo camión DAF, puede contar con los servicios de PACCAR Financiamos su Negocio para que le ayude a tomar las decisiones adecuadas. Nuestro profundo conocimiento del sector del transporte nos permite ofrecerle la mejor solución de financiación para su empresa. Solicite hoy mismo más información a su concesionario.



DAF
A PACCAR COMPANY

www.daf.com

PACCAR
FINANCIAL