

OUTONO 2024 / PRIMAVERA 2025

DAF IN ACTION



**“A DAF APRESENTA
MAIS UM PADRÃO DE
EFICIÊNCIA”**

NON-STOP EFFICIENCY



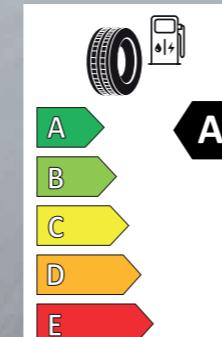
FUELMAX PERFORMANCE

A STRAIGHT LINE
TO EFFICIENCY AND
SUSTAINABILITY

GOODYEAR.EU/TRUCK

The motorway specialist tyre that provides the highest fuel economy and lowest emissions. Discover the excellence of FUELMAX PERFORMANCE tyres, all carrying an outstanding A-label rating for fuel efficiency!

GOOD
YEAR



Tudo para o seu sucesso

"Powering your success". É o que fazemos todos os dias na DAF. Sabemos que somos um fator de sucesso para a sua empresa e fazemos tudo o que está ao nosso alcance para o viabilizar. Nesta nova edição da DAF in Action, irá ler exatamente como.

Nesta edição, vamos apresentar-lhe uma série de inovações para os nossos modelos da nova geração DAF, que continuam a ser os únicos camiões que foram desenvolvidos do zero com base nos novos regulamentos europeus, com todas as vantagens que daí resultam. Na DAF, estamos constantemente a melhorar o que fazemos, com o resultado de, agora, os camiões da nova geração DAF serem ainda mais eficientes, seguros e confortáveis. Em suma, os melhores camiões do mercado estão agora ainda melhores.

"Powering your success" é também um elemento importante do recém-lançado programa "Plug & Play", um conceito eficaz com o objetivo de tornar a construção de camiões rígidos ainda mais eficiente para o construtor da carroçaria e, mais importante ainda, para si, o cliente. Cornelis van der Lee, Diretor de Camiões Rígidos/Profissionais, explica tudo ao pormenor nesta revista.

Jeroen van den Oetelaar, Engenheiro Chefe da DAF, também descreve a forma como a DAF está a trabalhar em diferentes frentes com o intuito de assegurar um futuro sustentável para o transporte rodoviário. Com motores elétricos, híbridos, a hidrogénio, a células de combustível e, obviamente, o motor de combustão em constante evolução, vamos precisar de várias

tecnologias diferentes para facilitar a transição energética. E a DAF está preparada!

O que é que os nossos clientes pensam da forma como contribuímos para o seu sucesso? Também pode ler tudo sobre este assunto nesta edição. A satisfação dos clientes com os nossos produtos e serviços é a principal razão pela qual melhoramos continuamente tudo o que fazemos. E fazemo-lo pelos nossos clientes. Por si.

Harald Seidel

Presidente,
DAF Trucks N.V.



4 "Powering Your Success". A DAF introduz mais um padrão de eficiência



9 Jeroen van den Oetelaar: "A sustentabilidade é uma responsabilidade partilhada"



12 Cinquenta anos de evolução = revolução



14 Cornelis van der Lee:
"Não há dois rígidos iguais"



18 O PACCAR Connect facilita a vida

21 Adam Serr entrega 600 000 toneladas de produtos alimentares por ano

25 Simone Gheller: "Eficiente e com uma relação desempenho/preço ideal"



A DAF apresenta mais um padrão de eficiência

“POWERING YOUR SUCCESS”

Quando a DAF levantou o véu sobre a nova geração dos XD, XF, XG e XG+, houve grande entusiasmo. Desenvolvido com base nos novos regulamentos europeus relativos aos pesos e dimensões dos veículos, trata-se do novo padrão de segurança, conforto e, não menos importante, eficiência. O próximo passo está agora a ser dado com um conjunto de outras inovações. Mais uma vez, estamos a definir um novo padrão.

Texto: Rob van Tilburg

Sincríveis novos veículos da DAF para o transporte regional, nacional e internacional são simplesmente revolucionários. Os novos regulamentos europeus trouxeram a oportunidade de aumentar a parte dianteira dos camiões em até 16 centímetros, com o objetivo de alcançar a melhor aerodinâmica possível, contribuindo significativamente para a melhoria de 10% na eficiência de combustível e para a redução das emissões de CO₂ de que a DAF se orgulha, e com razão. Os camiões de nova geração DAF combinam esta eficiência ideal com os mais elevados níveis de segurança, enquanto o condutor usufrui da quantidade inigualável de espaço e do design fantástico das cabines. Não é de admirar que os novos modelos da DAF tenham conquistado quase todos os prestigiados prémios na Europa, do "Camião Internacional do Ano" ao "Camião Verde do Ano" e do "Camião de Frota do Ano" ao "Melhor Design Industrial".

A história de sucesso da nova geração DAF vai certamente prosseguir com uma sequela deslumbrante. Enquanto parte da filosofia de sucesso subjacente ao lema DAF Transport Efficiency, está a ser introduzida uma série de inovações que irão tornar os XD, XF, XG e XG+ ainda mais atrativos para as empresas e para os condutores. Ainda mais eficientes graças às inovações no motor e no grupo motopropulsor e a uma especificação mais ampla do veículo, que é ainda mais orientada para a máxima eficiência. Mais seguros para o condutor e outros utentes da estrada graças a uma impressionante série de características de segurança que são agora equipamento de série. Além disso, são ainda mais confortáveis como resultado de inovações no grupo motopropulsor que permite um melhor comportamento de condução e um nível de ruído extremamente baixo.

O PODER DA EFICIÊNCIA

Muitos transportadores já descobriram que a melhoria de 10% na eficiência de combustível com os camiões da nova geração DAF não é uma promessa vazia. Na verdade, os modelos que estão atualmente a ser anunciados no próximo capítulo desta história de sucesso, que se distinguem pelos subtils detalhes cromados nas ventilações superiores, vão certamente aumentar essa melhoria em mais 3%, como resultado de uma melhor temporização das

válvulas, de uma nova bomba de refrigeração e de um novo compressor de ar nos lendários motores PACCAR MX-11 e MX-13. Outras características que contribuem de forma significativa são o novo design do pinhão para o eixo traseiro, as novas reduções do eixo traseiro e um pacote de série ainda mais abrangente, que inclui o Predictive Cruise Control (PCC), pneus com resistência extra baixa ao roolamento e câmaras digitais* em vez de espelhos.

Os transportadores que encomendaram anteriormente os seus camiões da nova geração DAF sem estas características podem adicionar mais 4 a 5% à poupança de 3% de combustível já fornecida pelo novo grupo motopropulsor. Mais uma vez, a DAF tomou medidas impressionantes para reforçar a sua posição de liderança no domínio da eficiência de transporte.



Também é importante notar que a DAF está a oferecer vários modelos que se enquadram diretamente na Classe 3 do sistema de portagens alemão Maut. As empresas de transporte que conduzem regularmente na Alemanha sabem que isto lhes pode poupar milhares de euros em custos com portagens.

A nova plataforma de gestão de frotas online PACCAR Connect também permite melhorar o desempenho por quilómetro. Atualmente, cada novo DAF é fornecido de série com uma subscrição de dez anos deste excepcional sistema que facilita a monitorização 24 horas por dia, 7 dias por semana, do desempenho da frota, do camião e do condutor. Os sistemas de gestão de frotas existentes também podem ser facilmente integrados no PACCAR Connect. A eficiência de transporte no seu melhor.



*) Consoante o modelo



OS MELHORES CAMIÕES DO MERCADO, AGORA ESTÃO AINDA MELHORES

O PODER DA SEGURANÇA

Com a introdução de novas dimensões de veículos, o objetivo da Comissão Europeia é, sobretudo, melhorar a segurança rodoviária. O amplo para-brisa e as linhas baixas do cinto de segurança que a DAF oferece garantem uma visão direta incomparável, especialmente quando o cliente opta por adicionar uma janela de visão do lado do passageiro. Os sistemas de câmera avançados, como o Sistema de visão digital da DAF (agora de série na grande maioria dos modelos) e a inigualável DAF Corner View, mostram que as novas gerações DAF também estão a liderar o caminho no que diz respeito à visão indireta.

Os modelos mais recentes também vêm equipados de série com os mais recentes sistemas de segurança que oferecem proteção não só ao condutor, mas também aos utentes da estrada mais vulneráveis. O Advanced Emergency Braking System (AEBS) utiliza sensores de radar e uma câmara para ativar automaticamente uma paragem de emergência quando necessário, de forma a evitar uma colisão. O Drive-off Assist avisa o condutor de utentes vulneráveis da estrada nas imediações do camião quando este está prestes a arrancar. O DAF Side & Turn Assist faz o mesmo quando os peões, ciclistas e outros utentes da estrada se encontram no ângulo morto do camião, até mesmo quando esse local se encontra na extremidade do reboque. A lista de características é quase infinita e demonstra claramente a capacidade da DAF na área da segurança.

O PODER DO CONFORTO

Os condutores que já estão familiarizados com a condução de um DAF XD, XF, XG ou XG+ provavelmente dirão: "Quer dizer que tornaram o camião ainda mais confortável?" Pode ser difícil para eles acreditar que a resposta é "sim". Uma vez que, graças ao novo grupo motopropulsor, os motores PACCAR MX-11 e MX-13 contam agora com um número inferior de rpm em velocidade de cruzeiro, o que os torna ainda mais silenciosos. Além disso, as caixas de velocidades automáticas facilitam ainda mais a capacidade de



DAF TRANSPORT EFFICIENCY

A DAF sabe melhor que ninguém o que o motiva enquanto transportador: aproveitar ao máximo cada quilómetro. Por outras palavras, a disponibilidade ideal do veículo com o menor custo possível por quilómetro.

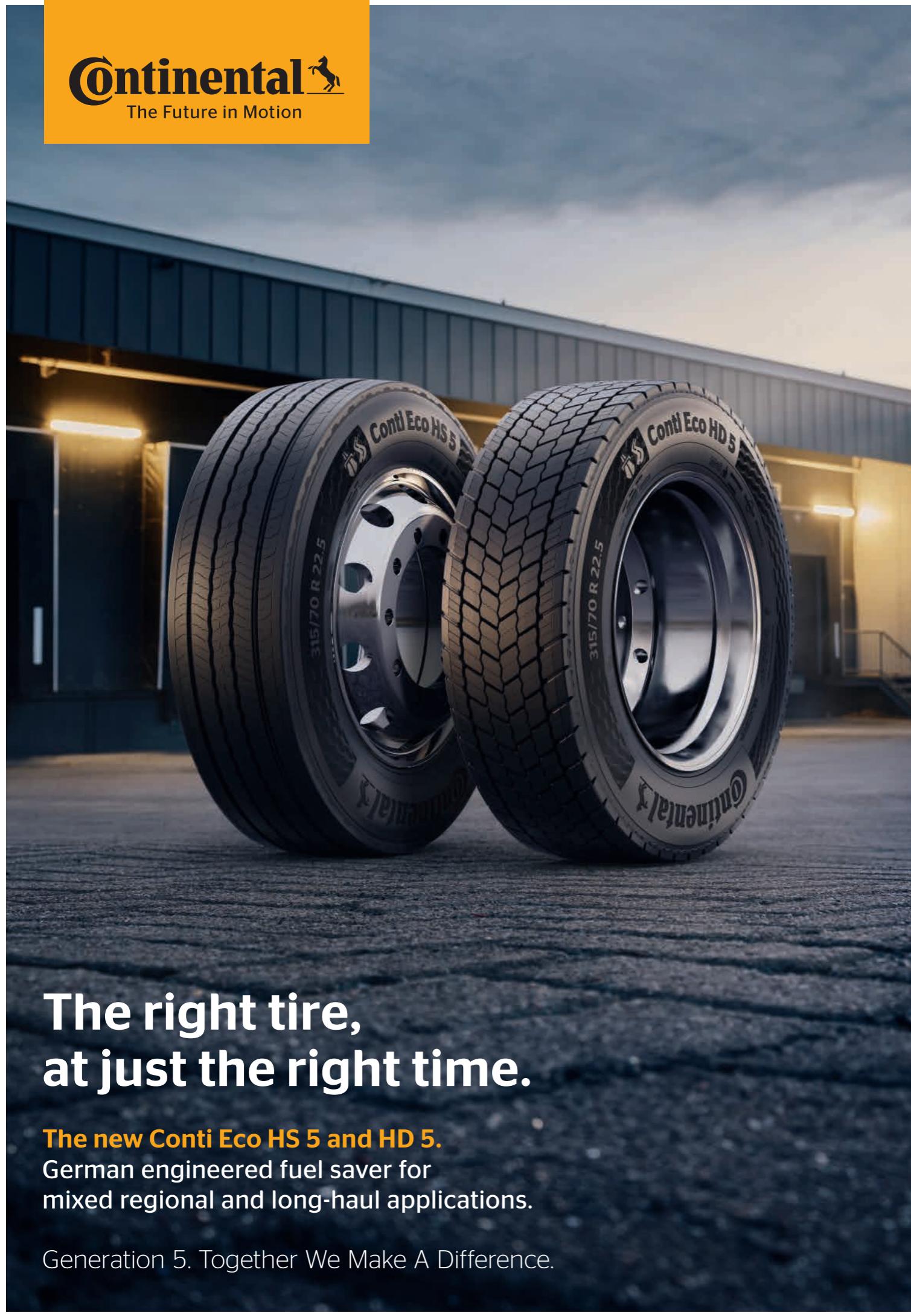
Um camião tem de andar na estrada todos os dias. E da forma mais rentável possível. É por isso que fornecemos camiões que se destacam em termos de fiabilidade e ciclo de vida, com intervalos de serviço de até 200 000 quilómetros e níveis de consumo de combustível baixos líderes na indústria. Um DAF pode ser especificado até ao mais ínfimo detalhe, tem uma tara baixa e uma elevada capacidade de carga e oferece um impressionante valor residual após muitos anos de serviço leal. Tudo isto faz parte da filosofia DAF Transport Efficiency.

O nosso objetivo é alcançar um elevado retorno do investimento. É esta a nossa filosofia. Todavia, vai mais além disto, muito mais.

O serviço de peças de alta qualidade da PACCAR Parts, bem como o inigualável International Truck Service (ITS) da DAF, garantem a máxima disponibilidade do veículo. Os PACCAR Financial Services oferecem um financiamento atrativo para custos operacionais reduzidos. Além disso, um contrato de reparação e manutenção MultiSupport proporciona máxima clareza desde o primeiro dia. Já para não falar do PACCAR Connect, a plataforma de gestão de frotas online que fornece uma visão perfeita 24 horas por dia, 7 dias por semana, do desempenho da sua frota!

O DAF Transport Efficiency é um programa completo de produtos e serviços. Na verdade, é uma filosofia. A nossa filosofia. Uma filosofia que está patente em todos os aspetos do nosso negócio. De consultores de vendas e técnicos com elevados níveis de formação a programas especiais de peças para todas as marcas de camiões e reboques, para que possa encontrar todos os serviços de que a sua frota necessita num único local: o seu concessionário DAF. Porque o seu retorno é o nosso objetivo.





**The right tire,
at just the right time.**

The new Conti Eco HS 5 and HD 5.

German engineered fuel saver for
mixed regional and long-haul applications.

Generation 5. Together We Make A Difference.



Jeroen van den Oetelaar, Engenheiro Chefe de Desenvolvimento
de Produtos DAF:

“A SUSTENTABILIDADE É UMA RESPONSABILIDADE PARTILHADA”

A Europa definiu uma série de objetivos muito desafiantes para a indústria dos camiões. Os camiões que saírem das linhas de produção em 2025 têm de emitir menos 15% de CO₂ do que os camiões produzidos em 2019. Em 2030, esse valor terá de ser de 45%. "Não há uma solução técnica única para a grande diversidade de aplicações de transporte", de acordo com Jeroen van den Oetelaar, Chefe de Máquinas de Desenvolvimento de Produtos DAF. "Mas vamos primeiro garantir que os pré-requisitos para alcançar as zero emissões são alcançados a tempo!"

Por: Henk de Lange



"É IMPRESSIONANTE VER OS PASSOS QUE JÁ ESTÃO A SER DADOS PARA ALCANÇAR UM FUTURO SUSTENTÁVEL PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO"

“

"Todos os fabricantes de camiões, incluindo nós, estão a trabalhar arduamente para encontrar soluções de transporte mais limpas e sustentáveis", assegura Van den Oetelaar. "Motores elétricos, híbridos e a hidrogénio, a célula de combustível: temos todas estas tecnologias na DAF e na nossa empresa-mãe. Além disso, não nos esqueçamos também do motor de combustão moderno. Num futuro próximo, será uma opção sustentável para o transporte de longa distância, em especial quando começarmos a utilizar o HVO e os combustíveis neutros em CO₂ que estão a surgir gradualmente no horizonte. Além disso, a partir do próximo ano, vamos disponibilizar, por exemplo, modelos a motor de combustão que podem funcionar com biodiesel B100 FAME. Também não nos devemos esquecer de que, além de todos os nossos esforços para reduzir as emissões de CO₂, a indústria dos camiões também está a investir fortemente na nova legislação Euro 7. Entrará em vigor em 2029 e significará uma redução de 56% nas emissões de NOx e de 39% nas emissões de partículas em comparação com a norma Euro 6 atual. Trata-se de um grande desafio por si só."

JÁ NOS 90%

Apesar dos muitos desenvolvimentos atuais na Europa em relação aos grupos motopropulsores alternativos, dos quais as versões elétricas e a hidrogénio são as mais atrativas, o chefe de desenvolvimento da DAF lamenta o facto de a Europa ainda não estar a tirar partido de todas as oportunidades para reduzir significativamente as emissões de CO₂. Coisas que podem ser feitas agora e de uma forma relativamente simples. "Já referi o HVO. Para as autoridades, a utilização do HVO não conta como parte dos nossos esforços para atingir as metas de CO₂ exigidas. Trata-se de uma oportunidade perdida, uma vez que, com o HVO,

podemos conseguir uma redução de 90% das emissões de CO₂ imediatamente sem ter de fazer quaisquer alterações aos nossos camiões ou infraestruturas. E isto aplica-se a todos os camiões que se encontram atualmente a circular na UE. Se atingirmos o objetivo da UE de uma redução de 45% das emissões de CO₂ até 2030, haverá 400 000 camiões com zero emissões a circular na Europa, mas a maioria dos camiões na estrada continuará a ter um motor de combustão."

INTERVENIENTE GLOBAL

Nas próprias palavras de Van den Oetelaar, enquanto subsidiária da PACCAR, a DAF é uma empresa global. "Combinamos as nossas atividades de desenvolvimento com as das nossas empresas irmãs, a Kenworth e a Peterbilt, e dividimo-las estrategicamente entre nós. A DAF já lançou uma série de camiões totalmente elétricos no mercado com autonomias de até 500 quilómetros. Também realizámos testes no terreno muito bem-sucedidos com veículos



híbridos. O desenvolvimento de motores a hidrogénio com zero emissões é muito promissor e vejo-os a entrar no mercado nos próximos anos. A PACCAR também concluiu um teste de longa duração nos EUA, juntamente com a Shell e a Toyota, que envolveu camiões que utilizam uma célula de combustível. A Kenworth e a Peterbilt já anunciaram que vão comercializar a tecnologia. Tudo isto demonstra que, enquanto fabricante líder e global de camiões, temos vários projetos em andamento no que diz respeito aos transportes rodoviários sustentáveis. Em última análise, não haverá uma tecnologia única para todas as diferentes aplicações de transporte. Conduzir um camião com uma carga leve numa cidade é muito diferente de conduzir um camião de 40 toneladas de Copenhaga a Milão. A escolha das tecnologias deve ser deixada para o mercado e os fabricantes de camiões. É essa a mensagem que tenho para a Europa."

E QUANTO À LEGISLAÇÃO?

A DAF está a trabalhar arduamente para satisfazer as rigorosas exigências europeias. Não só porque tem de o fazer, mas sobretudo porque a empresa quer dar um contributo substancial para um mundo sustentável. No entanto, para combater as alterações climáticas, é necessário que as condições seja alargadas. Van den Oetelaar: "A disponibilidade de camiões com zero emissões não é o problema. Basta olhar para o XB, o XD e o XF Electric que temos



disponíveis no portefólio da DAF. Uma coisa que a opinião pública muitas vezes não tem em conta é que os camiões são comprados utilizando uma calculadora. Tem de haver um motivo comercial. Os camiões têm de fazer dinheiro todos os dias. Além de tornar os veículos elétricos viáveis para um transportador, a infraestrutura necessária tem de ser implementada para que os camiões com zero emissões possam efetivamente deslocar-se por toda a Europa. Essa responsabilidade não é apenas dos governos, mas também dos fornecedores de energia."



DAS DIRETRIZES ÀS LEIS

É aqui que está a chave para garantir que os camiões com zero emissões podem ser utilizados em grande escala. "Vejo o papel da UE como o de reforço da obrigação dos Estados-Membros de acelerarem a implementação das infraestruturas", afirma Jeroen van den Oetelaar. "Neste momento, tudo o que temos são diretrizes sob a forma do Regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR, ed.). Não há nenhuma obrigação envolvida, nenhuma lei, e isso faz com que as partes envolvidas estejam menos dispostas a investir. Para alcançar uma redução de 45% das emissões de CO₂ até 2030, precisamos de 50 000 estações de carregamento públicas na Europa, incluindo 35 000 carregadores de Megawatts, cada um com uma capacidade de carga igual às necessidades de eletricidade de uma pequena cidade. O desenvolvimento da rede necessária ao longo dos corredores de transporte mais importantes da Europa está a progredir muito lentamente. Isto demonstra mais uma vez que a concretização de um transporte rodoviário sustentável é uma responsabilidade partilhada: veículos, um plano financeiro sólido e infraestruturas. É como multiplicar x, y e z: se um deles for zero, a soma também será zero."

"É impressionante ver os passos que já estão a ser dados para alcançar um futuro sustentável para o transporte rodoviário," afirma Van den Oetelaar em jeito de conclusão. "Para nós, isso vai além de disponibilizar apenas novas gerações de camiões elétricos. Enquanto parceiro profissional na transição energética, oferecemos aos nossos clientes uma vasta gama de pontos de carregamento, apoiamos os transportadores e fornecemos formação especializada aos condutores de camiões elétricos, incluindo o novo PACCAR Connect, nos seus esforços para tirar o máximo partido dos seus camiões elétricos. Estamos a assistir a um aumento significativo do interesse pelos camiões elétricos, especialmente agora que as autonomias estão a aumentar e que a possibilidade de percorrer até 1000 quilómetros com zero emissões por dia com um único carregamento está agora a surgir no horizonte. Isto significa que o transporte elétrico de longas distâncias já é uma realidade."





XDC

- **Tipo:** XDC 450 FAD
- **Construção:** 2024
- **Capacidade do motor:** 330kW/449 cv
- **Peso total do veículo:** 33,000 Kgs



A1600

- **Tipo:** A1600
- **Construção:** 1968
- **Capacidade do motor:** 110 cv
- **Peso:** 6260 kg
- **Capacidade de carga:** 6430 kg

Betoneiras A1600 e XDC:

CINQUENTA ANOS DE EVOLUÇÃO = REVOLUÇÃO

Há meio século, se fosse condutor de betoneiras, ficaria mais do que satisfeito por conduzir uma DAF A1600, a nata das betoneiras da altura. Porém, se comparar a A1600 de 1968 com a ultramoderna XDC 8x4 da DAF, pode ver que muita coisa mudou no espaço de cinquenta anos.

"Kikker-DAF" (Sapo DAF) foi a alcunha dada à DAF A1600, e basta olhar para os faróis dianteiros deste encantador camião antigo para ver porquê. Uma velha betoneira como esta é um achado raro, uma vez que, antigamente, costumavam ser conduzidas até ao fim da sua vida útil. Nessa altura, os tambores de betoneiras tinham uma capacidade de três a quatro metros cúbicos, um enorme contraste com os nove metros cúbicos que um chassis moderno 8x4 consegue transportar atualmente.

PURA NOSTALGIA

Quando tenta entrar na A1600, rapidamente se apercebe de que a ergonomia dos degraus gigantes foi preponderante nas últimas cinco décadas. Com a Kikkerdaf, primeiro tem de colocar o pé direito no degrau atrás do guarda-lamas antes de agarrar o manipulo da porta junto à parte de trás da cabina. Em seguida, coloque o pé esquerdo na extremidade fina do guarda-lamas, que, apesar de estar coberto de borracha, tem apenas alguns centímetros de largura. Depois disso, é apenas uma questão de segurar o volante enquanto entra na cabina.

BANCO COM SISTEMA DE SUSPENSÃO SIMPLES

Por fim, senta-se no banco do condutor que, naquela altura, tinha um sistema de suspensão simples (mecânico, claro). A vista do tablier básico é surpreendentemente boa: a configuração é simples, com um velocímetro grande à esquerda, um conta-rotações à direita que vai até às 3000 rpm e, a meio, um indicador da temperatura e um indicador do combustível. O motor está situado entre o condutor e o acompanhante. Um capô isolado tem por função reduzir o ruído e manter a cabina fresca. Devia aquecer muito no verão.



E AGORA...

Quase não há comparação com a DAF XDC FAD ultramoderna, que tem um tambor com quase o dobro do comprimento da DAF 1600! Embora a cabina seja muito mais alta do que a da Kikkerdaf, é muito mais fácil entrar. O banco é confortável e tem uma excelente suspensão, o volante revestido em couro é ajustável, o ar condicionado mantém tudo fresco e o tablier não ficaria nada mal num automóvel de luxo.

E a condução? A caixa de velocidades manual na 1600 não é sincronizada, o que significa que tem embraiagem dupla. Levar a Kikkerdaf para um passeio é um trabalho árduo. Já a XDC: tem uma distância maior em relação às rodas para a condução todo-o-terreno e dispõe de tração às quatro rodas. Coloque o interruptor na coluna de direção na posição "D" e a transmissão automática está pronta a ser utilizada. Pressione ligeiramente o acelerador e o DAF é colocado em movimento sem ruído. O para-brisa de grandes dimensões, as linhas baixas do cinto de segurança, o vidro adicional no lado do acompanhante e a extremamente inteligente (e de série) câmara Corner View garantem uma visão desobstruída dos muitos obstáculos que parecem ter sido espalhados sem qualquer nexo pelo local de construção. Entretanto, o condutor pode tirar facilmente uma bebida refrescante do frigorífico. Meio século de evolução. Incrível!





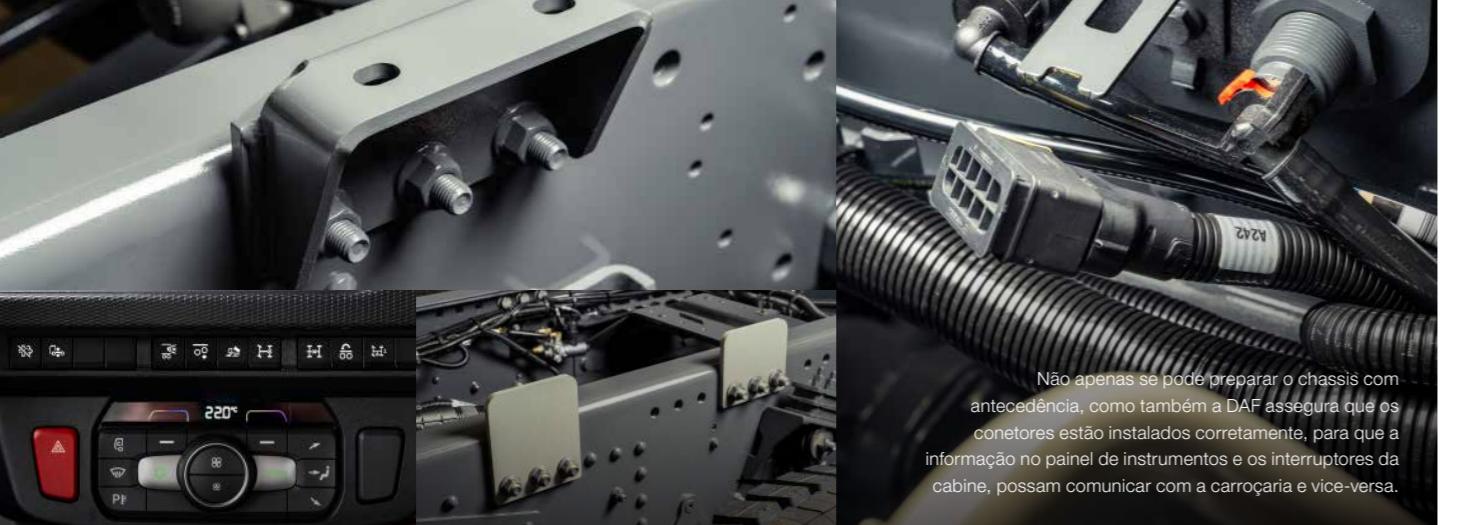
ESTÁVAMOS CONVENCIDOS DE QUE
O PROCESSO DE ESPECIFICAÇÃO
PODIA SER MUITO MAIS FÁCIL

Cornelis van der Lee, Diretor de Camiões Rígidos/Profissionais da DAF

**“NÃO HÁ DOIS
RÍGIDOS IGUAIS”**

O primeiro camião DAF era um rígido. Com base em mais de 75 anos de experiência, a DAF lançou recentemente o "Plug & Play", um conceito eficaz com o objetivo de otimizar os processos de especificação, encomenda e construção da carroçaria para camiões rígidos. Para tornar a vida mais fácil para o cliente, para o construtor da carroçaria e para o concessionário. Cornelis van der Lee, Diretor de Camiões Rígidos/Profissionais da DAF: "É a razão pela qual todos os rígidos devem ser realmente um DAF."

Por: Rutger Sylvester



Não apenas se pode preparar o chassis com antecedência, como também a DAF assegura que os conetores estão instalados corretamente, para que a informação no painel de instrumentos e os interruptores da cabine, possam comunicar com a carroçaria e vice-versa.

Quem já criou um camião rígido totalmente novo sabe que pode ser uma tarefa muito demorada. Apenas os veículos que foram especificados até ao último detalhe podem proporcionar um retorno do investimento. Van der Lee: "O design personalizado é sempre necessário. Mas isso requer tempo e exige muito planeamento. Muitas vezes, existem centenas de opções à escolha. Estábamos convencidos de que o processo de especificação podia ser muito mais fácil."

Posteriormente, os engenheiros da DAF consultaram clientes e 25 construtores da carroçaria líderes na Europa. Os concessionários DAF, que aconselham os clientes quando especificam o chassis para os seus rígidos, também estiveram envolvidos. Van der Lee: "Fizemos a mesma pergunta a todos: como pode a DAF ajudá-lo da melhor forma possível ao montar os nossos camiões aqui na fábrica? Queríamos reduzir drasticamente o tempo de resposta para a instalação de superestruturas no chassis e tornar tudo o mais conveniente possível, ao mesmo tempo que procurávamos acertar à primeira."

INOVAÇÃO

O resultado dessas discussões é uma iniciativa única que, mais uma vez, sublinha o caráter inovador da DAF: o "Plug & Play". Este programa permite que o transportador, o construtor da carroçaria e o concessionário selecionem conjuntamente as opções de superestrutura especificadas e personalizadas antecipadamente no sistema de encomendas DAF. O cliente escolhe o construtor da carroçaria com o qual pretende trabalhar e é-lhe então apresentado um conjunto de opções. O camião é especificado com alguns cliques do rato, e tanto a fábrica em Eindhoven como o construtor da carroçaria podem então começar a trabalhar.

"O princípio subjacente é que, depois de a superestrutura ter sido montada no chassis (nos módulos de montagem da carroçaria

instalados de fábrica, ed.), tudo o que é necessário fazer é ligar os conetores e a superestrutura está pronta a ser utilizada. Os clientes e os construtores de carroçarias disseram-nos como isto ajudou a reduzir o tempo de resposta de mais de dois meses para apenas uma semana."

PLUG & PLAY PARA TODOS

O programa Plug & Play baseia-se num esforço conjunto intensivo que envolve 25 construtores de carroçarias líderes. No entanto, a DAF também disponibilizou a plataforma a clientes que pretendam ter um sistema de guincho, basculante, de betoneira ou de descarga de contentores instalado por um construtor da carroçaria diferente. Van der Lee: "O que vemos é que, ao montar estes tipos de superestrutura, em cerca de 70 a 80% das vezes, o construtor da carroçaria espera mais ou menos a mesma coisa de um camião. Os clientes e concessionários podem indicar a praticamente todos os construtores da carroçaria que trabalhos preliminares universais de fábrica são necessários para uma instalação extremamente rápida da superestrutura." E não é apenas o chassis que pode ser preparado antecipadamente. A DAF também garante que os conetores são instalados corretamente para que o visor de informações no tablier e os comandos da cabina possam comunicar com a superestrutura e vice-versa. Tudo isto garante a mais elevada qualidade e a máxima disponibilidade operacional.



TODOS OS CAMIÕES DAF FACILITAM A VIDA DOS CONSTRUTORES DA CARROÇARIA

A flexibilidade faz parte do ADN de todos os camiões DAF. Isto significa que componentes como depósitos de combustível, depósitos de ar e a unidade compacta no sistema de pós-tratamento de gases de escape podem ser montados em diferentes locais no chassis totalmente plano, dependendo das preferências do transportador ou do construtor da carroçaria. A superestrutura pode ser montada de forma rápida e eficiente em combinação com os módulos de fixação de carroçaria (BAM) da DAF já instalados de fábrica. Isto também reduz os custos e garante uma rápida entrada em funcionamento.





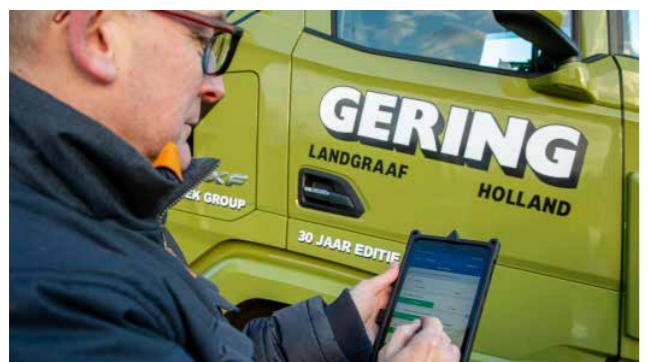
Novo sistema online de gestão de frotas

O PACCAR CONNECT FACILITA A VIDA

"Simplify Your Life" ou, por outras palavras "tornamos a sua vida enquanto transportador mais fácil". É essa a mensagem do PACCAR Connect. Enquanto transportador, quer saber tudo sobre a sua frota: onde estão os seus camiões, quanto combustível estão a usar, o estado em que se encontram, quando necessitam de manutenção, e muito mais. O novo PACCAR Connect oferece-lhe tudo isto e muito mais.

Por: Henk de Lange

As empresas de transporte utilizam muitos sistemas diferentes para monitorizar e otimizar a eficiência da sua frota, de programas de planeamento e sistemas de gestão de frotas a identificadores para pagamento de portagens e sistemas de navegação. Todos estes sistemas diferentes tornam difícil manter tudo organizado.



PLATAFORMA

O sistema PACCAR Connect é muito diferente dos sistemas de gestão de frotas "normais" atualmente no mercado. Na verdade, é mais uma plataforma. Integra de forma perfeita os sistemas logísticos existentes de terceiros, o que permite ao proprietário da frota monitorizar os seus processos logísticos e o desempenho em tempo real.

PERFEITO PARA O CONDUTOR

O PACCAR Connect ajuda a tornar o trabalho do condutor mais fácil e eficiente. Por exemplo, pode enviar rotas traçadas na sede diretamente para o sistema de navegação do camião. Além disso, o PACCAR Connect também está a desenvolver muitas funcionalidades adicionais, incluindo a integração de outras aplicações no sistema, como os vários identificadores para pagamento de portagens que atualmente os condutores têm frequentemente alinhados atrás dos para-brisas. Não seria ótimo se todos pudessem



ser operados utilizando um sistema integrado? Além do tacógrafo. Isso iria poupar o condutor a uma grande quantidade de trabalho aborrecido. Já para não falar das atualizações de software para camiões que podem ser efetuadas remotamente!

UMA EXCELENTE BASE PARA AINDA MAIS EXPANSÃO

A introdução do PACCAR Connect representa um passo importante na estrada para otimizar a eficiência do transporte. A conectividade, em que o camião e a base estão ligados digitalmente entre si, é o futuro e será cada vez mais importante para os operadores que pretendam tirar o máximo partido da sua frota.



Bas Keybek: "O PACCAR Connect ajuda-nos a gerir e a reduzir a nossa pegada de carbono"

A Gering Furniture Transport, na cidade neerlandesa de Landgraaf, é especializada na distribuição de mobiliário. Uma equipa com mais de 50 condutores mantém uma frota de 45 camiões (principalmente DAF) e 140 reboques na estrada. Os atrativos camiões verdes da Gering podem ser encontrados por toda a Europa. O Diretor, Bas Keybek, é cliente do PACCAR Connect desde o primeiro dia e partilha as suas experiências.

"Quando compramos um camião, procuramos sempre mais do que apenas um veículo. O que queremos é mobilidade", começa por dizer Keybek. "É por isso que é tão importante para nós que cada camião esteja integrado no nosso sistema de gestão de frotas. Todos os dados de que precisamos para isso estão disponíveis no PACCAR Connect."

Hoje em dia, o cliente exige cada vez mais dos seus fornecedores em termos de sustentabilidade. O mesmo se aplica à Gering Furniture Transport. Keybek afirma: "Damos o nosso melhor para gerir e reduzir a nossa pegada de carbono. Os nossos clientes exigem isso de nós. O PACCAR Connect desempenha um papel importante, por exemplo, na otimização das nossas rotas. Também permite, a nós e aos nossos condutores, examinar o consumo de combustível e a forma de conduzir em conjunto. Há sempre espaço para melhorias nessas áreas."

ANÁLISE ABRANGENTE

"O PACCAR Connect também ajuda na manutenção", acrescenta Keybek. "O tempo operacional é extremamente importante para nós: estar parado custa dinheiro. Se não utilizássemos o PACCAR Connect, faltar-nos-iam muitas informações, como informações em tempo real sobre a localização de um condutor. O PACCAR Connect também nos permite realizar uma análise abrangente dos dados da rota, incluindo o consumo de combustível e a utilização do Cruise Control. Como resultado, podemos apoiar o condutor nos seus esforços para reduzir o consumo de combustível."



BERCO

TRUCK COMPONENTS

AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF

**NIGHT
LOCK**

PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM



HARALD SERR: “HÁ UM
BOM MOTIVO PELO QUAL
TRABALHAMOS COM A DAF HÁ
MAIS DE TRINTA ANOS”

ADAM SERR ENTREGA 600 000 TONELADAS DE PRODUTOS ALIMENTARES POR ANO

A empresa de transporte Adam Serr Spedition, de Bad Wimpfen, na Alemanha, tem como meio de subsistência o transporte destes mesmos produtos. Todos os anos, distribui quase 600 000 toneladas de produtos alimentares utilizando 150 combinações de trator-reboque DAF.

Por Frank Hausmann



Os camiões da Adam Serr percorrem entre 120 000 e 160 000 quilómetros por ano

Qualquer pessoa que compre pão, leite, fruta fresca ou pizzas ultracongeladas no sul da Alemanha pode ter a certeza de que estes produtos foram entregues na loja por um DAF, uma vez que a Adam Serr Spedition abastece um elevado número de supermercados no sul do canal Reno-Danúbio. A empresa utiliza 150 tratores DAF com um reboque refrigerado para garantir que as prateleiras estão totalmente abastecidas com produtos frescos e ultracongelados. Fundada em 1946, em Heilbronn, a Adam Serr Spedition cresceu até se tornar um verdadeiro especialista no transporte e na distribuição de produtos alimentares frescos, refrigerados e congelados.

ENTREGA TARDIA? PRATELEIRAS VAZIAS

No setor da distribuição alimentar, o tempo de atividade é fundamental. Os supermercados não mantêm um grande stock dos seus próprios produtos, pelo que uma entrega não atempada resulta quase sempre em prateleiras vazias. É exatamente por isso que a Adam Serr confia na DAF há mais de trinta anos. Os primeiros DAF ATI 95.330 foram há muito substituídos por camiões das séries XF e XG. A vida útil de um trator DAF na Adam Serr é de quatro a cinco anos, e a empresa substitui 30 a 40 veículos da sua frota todos os anos. "Escolhemos a DAF devido à sua fiabilidade comprovada. Mas também porque a marca dispõe das maiores cabinas do mercado", explica Harald Serr, proprietário e diretor-



Nos últimos anos, foram implementadas várias medidas de sustentabilidade no amplo armazém de Bad Rappenau

geral. "O conforto adicional significa que os nossos condutores se sentem muito satisfeitos por conduzir um DAF, e também nos ajuda a recrutar novos condutores, o que é importante dada a atual escassez de mão de obra. Geralmente, compramos tratores de eixo duplo com 480 cv e escolhemos a cabina XF Super Space Cab ou XG nos camiões da nova geração DAF".

SUL DA ALEMANHA

A Adam Serr Spedition opera principalmente no sul da Alemanha. "Porém, fazemos entregas noutras zonas da Alemanha, e também para países vizinhos", afirma Harald Serr. "Normalmente, conduzimos reboques de dois andares, ou Doppelstock, como são conhecidos aqui na Alemanha. É muito eficiente porque nos permite fazer entregas em vários endereços numa só viagem. Basta olharmos para a nossa quilometragem: os nossos camiões percorrem entre 120 000 e 160 000 quilómetros por ano." Cada condutor tem um tablet para comunicar com a sede, que lhes envia os respetivos locais e horas de carga e descarga. O sistema de telemática permite monitorizar em tempo real a temperatura no reboque refrigerado, que também pode ser enviada ao cliente, se necessário. E se tudo o resto falhar, há sempre o telemóvel.

SUSTENTABILIDADE

A Adam Serr Spedition também se ocupa das necessidades de armazenamento dos seus clientes e proporciona um valor logístico adicional. Obviamente, a empresa cumpre todos os requisitos de HACCP, sendo uma transportadora certificada de produtos orgânicos. Nos últimos anos, foram implementadas várias medidas de sustentabilidade no amplo armazém de Bad Rappenau, incluindo a instalação de piso aquecido económico e de painéis solares no telhado que permitem que o edifício seja totalmente autónomo em termos das suas necessidades energéticas. A pré-refrigeração e a manutenção da temperatura dos reboques no local e na plataforma são realizadas através da eletricidade gerada nas instalações, o que permite poupar diesel e reduzir as emissões de CO₂. E ainda sobra capacidade suficiente para fornecer eletricidade aos escritórios, à oficina, ao posto de abastecimento e à estação de lavagem.

Qualquer excedente é devolvido à rede elétrica nacional. Graças a estes esforços, a Adam Serr Spedition foi distinguida com o prémio Lean & Green na categoria de sustentabilidade e uso sustentável de recursos em 2017. O objetivo do programa Lean & Green é incentivar as empresas a reduzirem as suas emissões de gases com efeito de estufa em, no mínimo, 20% no prazo de cinco anos.

MENOS 5% DE CO₂ POR ANO

Na Adam Serr, o objetivo é a redução das emissões de CO₂ em 5% por ano. Para tal, a empresa irá fazer a transição para iluminação LED no próximo ano. A Serr também pretende reduzir a utilização de água em 10%, em comparação com 2019, bem como reduzir drasticamente o uso de papel.

DAR UM CONTRIBUTO

Espera-se que os veículos DAF também contribuam para estas atividades de sustentabilidade. Os tratores XG já dispõem, obviamente, do motor PACCAR MX-13 extremamente eficiente, bem como da cabina mais aerodinâmica do mercado. A Adam Serr também alargou as abas laterais no chassis e limitou a velocidade de todos os seus camiões a 85 km/h. Além disso, o DAF Digital Vision System e o sistema de câmaras DAF Corner View não só asseguram uma excelente visão e uma melhor segurança, como também aumentam a eficiência em termos de combustível em mais 1 a 1,5% como resultado de uma menor resistência ao ar. A Adam Serr também equipa os seus camiões com bancos de condutor Luxury Air e climatizador de parque, pois em Bad Wimpfen sabem que um condutor relaxado e bem descansado é um condutor seguro.

MANUTENÇÃO INTERNA

A Adam Serr efetua as operações de manutenção e reparação dos seus camiões por conta própria. Como parceiro oficial da DAF, a oficina está equipada com todas as ferramentas de diagnóstico necessárias. A Serr dispõe, inclusive, do seu próprio camião de reboque para situações de avaria. "Para as nossas necessidades de manutenção e assistência, trabalhamos em estreita colaboração

com a EBB Truck-Center Heilbronn e com a própria DAF. As linhas de comunicação são rápidas e, assim, facilita-se a aquisição de peças novas, bem como a manutenção do nossos stocks de peças suplementares. Há um bom motivo pelo qual trabalhamos com a DAF há mais de trinta anos", afirma Harald Serr. Recentemente, encomendou duas estações de carregamento elétricas à PACCAR Parts, cada uma com quatro pontos de carregamento e com uma capacidade de carregamento de 360 kW. Isto porque a entrega dos primeiros camiões DAF XF Electric à Adam Serr está prevista para janeiro de 2025. Tudo com o objetivo de proporcionar uma entrega de produtos alimentares aos supermercados mais silenciosa, eficiente e ecológica.



Ainda a diesel, mas em breve acompanhado por motores elétricos



Os veículos DAF também dão um contributo importante para as iniciativas de sustentabilidade da Adam Serr

PREPARE-SE... PARA UMA NOVIDADE

A nova norma para o óleo do motor DAF

Melhore o desempenho, a fiabilidade e a eficiência de combustível com o nosso próximo lançamento.

Mantenha-se alerta enquanto revelamos esta inovação, que será lançada na semana 41 de 2024.

**Detalhes
empolgantes
em breve...**

Não perca!



Simone Gheller, da Overservice, sobre a DAF:

**“EFICIENTE E COM UMA
RELAÇÃO DESEMPENHO/PREÇO
IDEAL”**

Entregar refeições em hospitais e lares de idosos é um trabalho com responsabilidade. É por isso que a Overservice em Vicenza, Itália, confia na DAF.

Por Henk de Lange

A Overservice foi fundada em 2005 por Simone Gheller. Inicialmente, especializou-se no transporte de produtos frescos. Em 2008, comprou um armazém e deu os primeiros passos no mundo da logística. Na época, a frota era constituída por cinco veículos. Em 2012 já tinha crescido para treze. Todos usados.

QUALIDADE

Satisfeita com a dimensão do negócio, Gheller decidiu investir ainda mais em qualidade, aumentando o número de zonas de temperatura e partições móveis, introduzindo indicadores de temperatura controlados remotamente e, claro, investindo em camiões de qualidade. A sua procura por esta última peça em falta estendeu-se até 2016 quando, depois de experimentar várias marcas, optou pela DAF. "Camiões extremamente fiáveis", explica. "Eficientes e com uma relação desempenho/preço ideal." A frota da Overservice tem agora 14 camiões, a maioria dos quais DAF. Já não são necessários camiões de substituição em caso de calamidade e, se algo inesperado acontecer, Gheller pode sempre contar com o seu concessionário.

"Ajudaram-nos a especificar os veículos certos. A maioria dos nossos camiões é utilizada para viagens curtas entre Veneto, Friuli e a Lombardia. Porém, também fazemos viagens mais longas em datas fixas a Piemonte, Génova e Roma que podem demorar vários dias. Temos sempre um camião disponível para todos os tipos de trabalho."

ESPAÇOSOS, CONFORTÁVEIS E EFICIENTES

Para a distribuição urbana e regional, a empresa escolheu os LF, sobretudo a versão de 19 toneladas. As rotas mais longas para Génova, no norte, exigiam que considerassem dois fatores importantes: a viagem de 700 quilómetros significava que o condutor precisava de mais espaço para trabalhar e viver, bem como de mais conforto e de uma cama. No entanto, a falta de espaço para virar no destino final também exigia bastante manobrabilidade e uma excelente visão. A Overservice encontrou a solução ideal no DAF XD com a Sleeper Cab. "O funcionário que o conduz tem mais de 1,80 m, mas dorme como um bebé neste camião."

MENOR CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

Ao comparar o XD com o seu antecessor, os números justificam claramente o investimento: "Numa autoestrada montanhosa como a de Génova, o XD consome apenas 18,6 litros aos 100 quilómetros, enquanto o seu antecessor precisava de 21,5 litros, o que também era muito bom, claro! No entanto, agora, pouparamos cerca de vinte litros em cada viagem. Dado que fazemos a rota treze vezes por mês, o resultado é uma poupança de 260 litros por mês, o que são mais de 3000 litros por ano. Nem é preciso explicar o que isso significa em termos de poupança de dinheiro."

Para as viagens longas para Roma, a Overservice utiliza um XF rígido de três eixos com 330 kW/450 cv. "Só precisa de 20 a 21 litros aos 100 quilómetros. Mais um modelo de eficiência."



O FUNCIONÁRIO QUE O CONDUZ TEM MAIS DE 1,80 M, MAS DORME COMO UM BEBÉ NESTE CAMIÃO



O VALOR DA LOGÍSTICA

A Overservice vai dar o seu próximo passo no caminho do crescimento com a abertura de um novo centro de distribuição com 2200 m², estrategicamente localizado entre Vicensa e Pádua. "O armazém servirá de centro entre as diferentes localizações dos clientes", afirma Gheller. "Esperamos que reduza o número de quilómetros que conduzimos e que a expansão também ajude a aumentar as nossas margens, que há já algum tempo que estão sob forte pressão devido ao aumento dos custos."

DE PAI PARA FILHO

Cuidar dos condutores é muito importante na Overservice. "Queremos que os nossos condutores se sintam confortáveis

e desfrutem do seu trabalho. Por exemplo, falamos com eles sobre os planos de férias logo em janeiro e tentamos satisfazer os desejos de todos. O novo centro de distribuição significa que já não teremos de percorrer quilómetros desnecessários e seremos capaz de carregar e descarregar sempre que nos for mais conveniente. Isso também beneficia os condutores e, claro, os nossos camiões DAF tornam o trabalho ainda mais agradável. O meu filho mais velho, o Simone, concorda comigo. Tirou a carta de condução no ano passado e trabalha agora aqui como condutor."

Os filhos mais novos de Gheller também estão a planear juntar-se à equipa da Overservice, o que significa que a continuação do negócio, um grande desafio para muitas empresas de transporte familiares, não será um problema.

NEW GENERATION DAF XG⁺



Powering your Success

A Nova Geração XG⁺ redefiniu o conceito de luxo na indústria do transporte, introduzindo um nível único de conforto. E agora, este camião de topo está a elevar a eficiência e a segurança a novos patamares. O modelo mais recente está repleto de inovações e características emocionantes que irão melhorar a sua eficiência operacional e manter os seus motoristas felizes e apoiados. DAF Transport Efficiency – Powering your Success!

WWW.DAF.PT