

OUTONO/INVERNO 2022

# DAF

## IN ACTION



**XD**

NOVOS DAF XD E XDC:  
**"A EXCELÊNCIA EM  
VERSATILIDADE"**

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**

# MAIS VERDE. MAIS LONGE.



## **FUELMAX ENDURANCE**

**MAIOR SUSTENTABILIDADE  
MAIOR POLIVALÊNCIA  
DE UTILIZAÇÃO**

[GOODYEAR.EU/TRUCK](http://GOODYEAR.EU/TRUCK)

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

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

**GOODYEAR**

# O FUTURO AFIGURA-SE BRILHANTE!

É com grande orgulho que, em nome de mais de 10 000 dos nossos colegas entusiastas, apresentamos os novos XD e XDC nesta edição da DAF in Action. Uma série de camiões que irá estabelecer novos padrões de segurança, eficiência e conforto para o condutor nos segmentos da distribuição e da construção. Esse foi também o veredicto do júri responsável por eleger o Camião Internacional do Ano, que atribuiu ao XD o prestigiado título de "Camião Internacional do Ano 2023".

O novo XD partilha do mesmo ADN dos nossos modelos de longo curso de topo, XF, XG e XG+, que receberam o prémio de Camião Internacional do Ano no ano passado. Um design igualmente atraente e aerodinâmico. Espaço interior sem igual na cabina e um acabamento de elevada qualidade. Fantásticas qualidades de condução. Sistemas de transmissão extremamente eficientes, incluindo uma versão totalmente elétrica.

Tudo isto faz do XD muito mais do que um camião perfeito para distribuição, a indústria da construção e aplicações mais específicas, tais como recolha de lixo e combate a incêndios. O XD ilustra também a posição de liderança da DAF na área dos sistemas de transmissão alternativos. Com uma vasta gama de motores elétricos e baterias à escolha, já para não falar de um abrangente pacote de assistência para estes camiões com "zero emissões".

As simulações de rotas ajudam a decidir qual a configuração perfeita e a aplicação ideal para o seu camião. Além disso, as estações de carregamento PACCAR oferecem um nível de flexibilidade inigualável.

Lideramos o caminho para um futuro mais limpo e brilhante!

**Harald Seidel**

President

DAF Trucks N.V.



**4** A DAF apresenta os novos DAF XD e XDC: o camião de distribuição e construção mais desejável da Europa

**8** O jornalista Oliver Wilms conduz 2500 quilómetros pela Europa

**17** A empresa alemã STL comprou o DAF XG+ "sem ver primeiro"

**23** Porque é que os DAF seminovos são igualmente bons? Basta perguntar à Saan FBN

**26** Podemos tornar o contentor de transporte mais inteligente? Sim, podemos!

**29** Ted Hughes adquire o seu primeiro DAF e isso traz de volta boas recordações

**31** A DAF volta a abrir caminho com os novos XD e XF Electric

**35** Não é um amarelo qualquer. Especialmente quando é amarelo toscano

**38** O que envolve, ao certo, o desenvolvimento de novos acessórios?



4

31

8

35



A DAF apresenta os novos XD e XDC:

# "O CAMIÃO DE DISTRIBUIÇÃO E CONSTRUÇÃO MAIS DESEJÁVEL DA EUROPA"

**A IAA, em Hanôver: o principal salão automóvel de veículos comerciais da Europa. A DAF anuncia a expansão da sua "família DAF de nova geração" e provoca agitação no mercado com os seus novíssimos modelos XD e XDC. Todos concordam: "Este é o camião de distribuição e construção mais desejável do mercado."**

Por: Bert Roozendaal

**Q**uase parece ser um facto inegável: o XD de nova geração irá alterar, literalmente, o rosto do mercado da distribuição, e impulsionar a imagem da DAF como uma marca premium. Especialmente, porque a DAF é a primeira marca de camiões a implementar os mais recentes regulamentos da UE acerca de dimensões superiores num camião que é mais seguro em geral, oferece melhor economia de combustível e proporciona um conforto incrível aos condutores. Trata-se, efetivamente, do nascimento de uma nova classe.

**O DAF XD DE NOVA GERAÇÃO  
ALTERA, LITERALMENTE, O ROSTO  
DOS MERCADOS DA DISTRIBUIÇÃO  
E DA CONSTRUÇÃO**

## **MAIS OPÇÕES**

O DAF XD está disponível com Day Cab, Sleeper Cab e Sleeper High Cab, numa gama completa de configurações de eixos 4x2 e 6x2 que engloba unidades de trator e rígidos. No início de 2023, a gama será ainda mais alargada, passando a incluir modelos de 2, 3 e 4 eixos, com tração simples ou dupla, para a indústria da construção (veja a barra lateral). Depois, a DAF irá iniciar a produção do modelo XD também como "veículo elétrico a bateria". Estes veículos com zero emissões têm motores elétricos que vão de 170 kW a 350 kW, e baterias com potências até 525 kW/h. Dependendo da aplicação, poderão ter autonomias de 200 a mais de 500 quilómetros. Isso é suficiente para um dia inteiro de trabalho no setor da distribuição sem necessidade de recarga intermédia (veja também a página 31).

## **MAIOR**

Em termos de design, o novo DAF XD partilha muitos dos seus elementos de estilo com os novos XF, XG e XG+ de longo curso: os "Camiões Internacionais do Ano 2022". Isso significa que tem



**A DAF NÃO SE POUPOU A ESFORÇOS,  
EM TERMOS DE EFICIÊNCIA, PARA  
ESTABELEECER UMA NOVA FASQUIA**

um design atraente, acolhedor, extremamente aerodinâmico e, por último, mas não menos importante, muito espaço interior. Uma grande quantidade de espaço interior que, na verdade, é extremamente valiosa para os condutores do setor da distribuição. A nova Day Cab causa já uma excelente impressão junto dos condutores. Tem até espaço atrás dos bancos para um frigorífico opcional, ou um terceiro banco, instalados diretamente na fábrica! Além disso, o XD tem 2,5 metros de largura, o que faz dele tão largo como os seus irmãos de dimensões superiores.

### **ESPLÊNDIDA ACESSIBILIDADE**

A cabina está montada numa posição baixa do chassis, pelo que, na maior parte dos casos, o acesso à mesma é extremamente fácil através de apenas dois degraus. Além disso, os degraus inclinam na direção da cabina. Outra característica inteligente é a posição baixa do túnel do motor, que aloja o hipermoderno e eficiente motor PACCAR MX 11. Proporciona uma potência entre 220 kW/300 hp e 330 kW/450 hp e está ligado de série a uma caixa de velocidades automática TraXon, para níveis máximos de eficiência e conforto de condução. Uma transmissão totalmente automática também está disponível como opção extra.

### **CONFORTO SUPERIOR**

A espaçosa cabina significa que o condutor tem mais espaço do que nunca ao volante. As gamas de regulação do volante e do banco são as melhores em todo o segmento da distribuição, e

contribuem para o nível superior de conforto que a DAF oferece aos condutores desse setor. Há muitos outros exemplos: o tablier totalmente novo, com o seu ecrã LCD central de grandes dimensões, as confortáveis camas com colchão de 15 cm, as numerosas opções de arrumação e as diversas bolsas, bem como as muitas tomadas de carregamento para smartphone, para mencionar apenas alguns. Estão disponíveis como opções um sistema áudio topo de gama com woofer e um travão de estacionamento eletrónico.

O XD exala conforto, estabelecendo uma nova fasquia também a esse respeito. Escusado será dizer que também a qualidade da condução e a direção são inigualáveis. Graças ao design completamente novo da dianteira, à nova suspensão da cabina e à nova montagem do eixo traseiro, conduzir o camião é um prazer, em todas as condições.

### **VISIBILIDADE PERFEITA É IGUAL A SEGURANÇA**

A posição relativamente baixa dos bancos e as janelas grandes com uma linha de cintura também baixa significam que o condutor do XD desfruta da melhor visibilidade nesta classe. O "tablier Vision" é uma característica especial que também desempenha um papel importante, estendendo-se em direção ao para-brisas do lado do acompanhante.

As câmaras substituem os espelhos no sistema de visão digital opcional da DAF, que proporciona uma visão inigualável daquilo que acontece à frente e ao lado do camião. Isto é melhorado ainda através da opção de adicionar o sublime DAF CornerEye em substituição do espelho para o chão e do espelho de campo de visão dianteiro. E para aqueles que desejam garantir uma visão perfeita e o mais alto nível de segurança, a janela de visão do lancil da DAF é indispensável. Esta vidraça adicional, por baixo da janela normal na porta do lado do acompanhante, significa que os ciclistas e peões ao lado do camião estão sempre visíveis. O sistema DAF City Turn Assist emite até um alerta quando há utilizadores da estrada no ângulo morto do lado do acompanhante.

### **A EFICIÊNCIA DO FUTURO**

A DAF consegue a máxima eficiência de combustível e baixos níveis de emissões de CO<sub>2</sub>, principalmente, através da fantástica aerodinâmica. Extremidades arredondadas, para-brisas curvo, paredes laterais com subtil inclinação e vedantes em todos os pontos onde o vento poderia comprometer – ainda que ligeiramente – a aerodinâmica: a DAF envidou todos os esforços para estabelecer uma nova fasquia em termos de eficiência. Isso é evidente também no design e posicionamento inteligentes do sistema de tratamento de gás de escape e dos novos eixos traseiros com níveis de óleo baixos, que resultam num atrito interno ainda mais reduzido. E um passo totalmente lógico para a DAF é a disponibilização de uma vasta gama de PTO e opções de fábrica para uma montagem rápida e fácil de acessórios.

Depois de ter espantado o mundo dos transportes em 2021, com os novos XF, XG e XG+ de longo curso, a DAF sabe agora que estão todos de olhos postos no novo XD, com o qual a DAF está a iniciar o futuro do segmento da distribuição urbana e regional, das aplicações especiais e, por fim, mas não menos importante, dos veículos de construção. É um novo vencedor em todos os sentidos da palavra. ■



## O CAMIÃO DE DISTRIBUIÇÃO E CONSTRUÇÃO MAIS DESEJÁVEL DA EUROPA



## DAF XD, O "CAMIÃO INTERNACIONAL DO ANO 2023"

No ano passado, a DAF ganhou o título de Camião Internacional do Ano 2022 com o XF, XG e XG+ "de nova geração". E este ano, no IAA, em Hanôver, a DAF conquistou novamente o prestigiado prémio; desta vez, com o XD, o recém-chegado de alta qualidade da DAF para os segmentos da distribuição e profissional.

"A DAF venceu no ano passado porque foi o primeiro fabricante a aplicar os novos regulamentos europeus acerca de dimensões de veículos a uma gama de camiões de longo curso", afirmou o presidente do júri, Gianenrico Griffini. "É fantástico que tenham agora conseguido injetar uma parte significativa desse mesmo ADN no XD, em termos de eficiência, segurança e conforto. Seja qual for a versão do XD que se conduz, o condutor sente-se sempre ao volante de um XG+. O silêncio, o comportamento de condução, a qualidade, a visibilidade panorâmica, não têm mesmo precedentes."

### SISTEMA ELÉTRICO

O facto de o XD ir ser também imediatamente apresentado como camião elétrico foi um motivo, no mínimo, igualmente importante para atribuir o título à DAF.

"Isso prova que a DAF está preparada para o futuro", diz Griffini. "Com a DAF, o transporte rodoviário elétrico dá um grande passo de uma só vez." ■



O presidente do júri, Gianenrico Griffini, entrega o troféu a Harald Seidel, presidente da DAF Trucks N.V.

# XDC: PORTENTOS PARA O SETOR DA CONSTRUÇÃO

A gama XD será ainda mais expandida no início de 2023, passando a incluir modelos de 2, 3 e 4 eixos com transmissão simples ou dupla para a indústria da construção. Isso permitirá ao novo XDC fornecer uma solução personalizada para cada aplicação.

O "XDC de nova geração" consegue lidar com cargas úteis excepcionalmente elevadas, graças ao seu peso reduzido. A gama XDC foi desenvolvida para trabalhos pesados nas condições mais exigentes, conforme demonstram o para-choques extra-robusto; a proteção em aço do radiador; a extensa distância do chassi ao solo, que vai de 300 a 390 milímetros (dependendo do modelo); e o enorme ângulo de aproximação de 25 graus. A grelha arrojada, concebida especialmente para este modelo, realça as qualidades únicas do novo XDC.

O XDC é a ferramenta ideal para condutores no setor da construção, graças à sua ergonomia perfeita, aos espaçosos interiores da Day Cab e da Sleeper Cab e aos muitos detalhes que tornam o trabalho diário de um condutor ainda mais fácil e agradável. Proporciona a combinação perfeita de extrema funcionalidade e conforto incomparável para o condutor.

Para máxima eficiência, a DAF oferece uma gama completa de módulos de fixação da carroçaria (BAM) de fábrica que facilitam o acoplamento de acessórios. Estes são, naturalmente, complementados por uma gama abrangente de PTO para alimentação de acessórios. O XDC dispõe também de opções que permitem controlar os acessórios a partir da cabina.

**O XDC É A FERRAMENTA IDEAL  
PARA CONDUTORES NO SETOR  
DA CONSTRUÇÃO**





O jornalista Oliver Willms conduz 2500 quilómetros pela Europa no DAF XG+ 480

# "DEFINIR O PADRÃO PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL"

**O novo DAF XG+ provou ser o legítimo detentor do título de Camião Internacional do Ano 2022 durante um test drive de 2500 quilómetros, de Málaga a Eindhoven.**

*Texto: Oliver Willms*

*Fotografia: Andreas Techel*

**H**á muito tempo que não víamos um camião tão inovador como o novo DAF XF/XG/XG+. A DAF é o primeiro, e até agora o único, fabricante de camiões a implementar os novos regulamentos da UE relativos a dimensões e pesos. Tratou-se de um enorme passo, o que foi evidente logo durante as apresentações iniciais. Juntamente com o design, a DAF elevou também a tecnologia ao mais alto nível, e a qualidade dos interiores está entre as melhores do segmento premium.

## **MARCO**

Está tudo muito bem, mas não nos limitamos a olhar para o camião. Queremos conduzi-lo, experimentá-lo, viver nele e ver como é o seu desempenho em condições reais. A DAF quer mostrar-nos o caminho para o futuro com o seu novo modelo emblemático. Nós dizemos "força", mas de preferência, sem comparações de números, diagramas de teste e especificações de binário. Queremos pôr o "novo" à prova e vivenciá-lo ao máximo. E que



**"AO FIM DA TARDE,  
O DAF SENTIU UM  
POUCO DA VERDA-  
DEIRA BRISA  
DO ATLÂNTICO  
ATRAVÉS DA SUA  
ADMISSÃO DE AR"**



Oliver Willms é jornalista freelancer de várias publicações comerciais alemãs e é também membro do júri do Camião Internacional do Ano em representação da Alemanha.

melhor rota poderia haver do que o supremo teste de resistência de Málaga a Eindhoven? Atravessa a Europa com etapas de montanha na Serra Nevada e nas Ardenas belgas, abre caminho pelo trânsito de hora de ponta em Madrid, Paris e Bruxelas, percorre estradas costeiras secundárias junto ao Oceano Atlântico e serpenteia pelo labirinto quase insondável e infinito das docas de Antuérpia. Este camião é diferente. Representa um marco e isso vê-se imediatamente. Assim que se entra na cabina, essa sensação só aumenta.

### **PEQUENA CASA**

Podemos resumir facilmente o novo DAF XG+ numa só palavra: grande! O camião não só tem um aspeto exterior impressionante, como a cabina do novo modelo de topo da DAF se agiganta perante a Super Space Cab. Essa cabina era a campeã europeia no que diz respeito ao espaço interior utilizável, mas o XG+ demonstra

agora que é possível ter ainda mais espaço. Passou de local de trabalho a sala de estar. A cabina é quase uma pequena casa em si mesma, ou até uma prestigiada autocaravana para transporte internacional. Não se encontra cabina mais espaçosa! Tem uma capacidade de doze metros cúbicos, o que faz dela a maior cabina de sempre da DAF.

A posição sentada é tão confortável que é como se estivéssemos a relaxar em casa na nossa poltrona favorita, e tudo aquilo de que precisamos para conduzir está bem ao nosso alcance. O para-brisas incrivelmente amplo não só curva perfeitamente à volta dos pilares A e tem um coeficiente de resistência aerodinâmica reduzido, como a linha de cintura baixa proporciona uma visão excepcional da estrada à nossa frente. Apesar dos seus enormes ângulos de visão, o design também proporciona privacidade suficiente dos olhares curiosos de outros condutores de camiões. E



## DEFINIR O PADRÃO PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL



**OS BOTÕES NO VOLANTE  
IMPEDEM-NOS DE MANCHAR  
O ECRÃ TÁTIL COM DEDADAS  
GORDUROSAS DURANTE  
A CONDUÇÃO**

despertámos bastante a atenção de outros condutores na estrada. O volante confortavelmente espesso e revestido a couro pode ser facilmente regulado para se adaptar a qualquer constituição física, incluindo a minha, graças aos seus ângulos de regulação amplos. Por isso, com uma rápida viragem da chave de ignição, iniciámos a nossa viagem rumo ao futuro. A primeira coisa que notamos é que o motor tem o mesmo ronronar suave e subtil de um motor de autocarro. Mas um motor de autocarro está montado uns bons 12 metros atrás do condutor, no compartimento do motor.

### COMPARTIMENTO DO MOTOR

O motor do nosso DAF encontra-se sob o chão, mas quase não se consegue ver mais do compartimento do motor do que uma secção elevada no meio do chão, com apenas cinco centímetros de altura. O motor MX-13 de seis cilindros e 480 hp proporciona 2500 Nm de binário e promete uma potência de tração mais do que

suficiente, uma característica que esta beleza teve a oportunidade de demonstrar na Serra Nevada, onde a Autopista espanhola é conhecida por não lhe faltarem longos e acentuados declives que fizeram até o nosso potente XG<sup>+</sup> arrastar-se a menos de 60 km/h, uma vez por outra. Mas isso não é nenhuma vergonha, pois transportávamos um peso total de 40 toneladas. E também porque o motor gere com destreza as subidas e o Predictive Cruise Control funcionou em perfeita harmonia com a caixa de velocidades automática TraXon de 12 velocidades.

### SUAVE

Tudo isto significa que podemos concentrar a nossa atenção na verdadeira razão pela qual estamos ao volante, concentrar-nos na estrada à nossa frente e prosseguir com a condução propriamente dita, enquanto desfrutamos da incrível paisagem montanhosa da Serra Nevada, em Espanha, o que se revelou o primeiro de muitos



momentos memoráveis. Este DAF é um camião pelo qual irão apaixonar-se. A direção assistida totalmente hidráulica guia o camião de 40 toneladas de forma suave e com extrema precisão pelas encostas andaluzas. Não é necessário aplicar mais força no volante do que seria com um sistema eletro-hidráulico. Atinge o ponto ideal com perfeita precisão.

### POTENTE TRAVÃO DE MOTOR

O mesmo se aplica ao novo MX Engine Brake. Não há dúvida de que pusemos isso à prova, à medida que as íngremes subidas espanholas davam graciosamente lugar a descidas igualmente íngremes. Quando a impressionante força de travagem de 500 hp da DAF entra em ação, sentimos que o travão do motor lida sem esforço com a descida. Não há qualquer necessidade de um retardador para este DAF. A potência de tração nas subidas e a força de travagem nas descidas tornam a nossa viagem pelas encostas das montanhas do sul de Espanha num verdadeiro regalo. Isso é claramente perceptível quando vemos como os outros condutores de camiões se debatem, não raramente, para nos acompanharem. Resta-lhes apenas exibir um polegar virado para cima em sinal de entusiasmo. Vemos muito mais polegares virados para cima, mesmo quando viajamos em subidas e ultrapassamos sem esforço outros camiões, o que é uma visão agradável. No entanto, sentimos que é um pouco imerecido, uma vez que a homenagem prestada pelos outros condutores a esta obra-prima sobre rodas se deve inteiramente aos engenheiros da DAF.

### ALTAMENTE REGULÁVEL

O XG<sup>+</sup> é também um local de trabalho aconchegante para condutores mais altos ou entroncados. É possível deslocar o banco para trás até ao que parece ser o centro do reboque. A nova coluna de direção pode ser regulada para praticamente qualquer posição, desde a horizontal, como num Routemaster, à vertical, ao estilo de um Ferrari. O manípulo de controlo dos limpa-para-brisas e o travão do motor encontram-se onde seria de esperar, e os botões no volante impedem-nos de manchar o ecrã tátil com dedadas gordurosas durante a condução. Basicamente, é o sonho de todos os condutores enquanto local de trabalho. A vista através do para-brisas panorâmico faz-nos sentir como se estivéssemos no cinema e, enquanto condutores de um DAF, temos sempre o melhor lugar. Um magnífico ecrã cinematográfico!

### ESPELHOS DIGITAIS

Uma vez que tudo no exterior do XG<sup>+</sup> está orientado para manter a consistência da aerodinâmica, os espelhos digitais são indispensáveis. O sistema de câmara é submetido a um batismo de fogo nas montanhas, com as rápidas mudanças de autoestradas banhadas pelo sol para túneis de montanha. Não desilude. Muito pelo contrário, na verdade! Nos esguios ecrãs montados à face do pilar A, vemos que o sistema se adapta nitidamente às alterações de luz e escuridão numa fração de segundo. A vista traseira, em túneis frequentemente pouco iluminados, está claramente entre as melhores do mercado. Estes espelhos com câmara permitem ver muito mais do que se veria com espelhos normais, uma vez que a eletrónica melhora imenso a imagem. Isso aplica-se também ao crepúsculo e mesmo quando está escuro no exterior. O desempenho dos ecrãs é tão bom como o de um espelho normal.

### VIOLINOS

Agora que o nosso comboio expresso em amarelo toscano deixou para trás os muitos túneis através das montanhas, as luzes desfocadas de Madrid emergem à distância e guiam-nos até ao primeiro ponto de paragem. Está a fazer-se tarde e o sol afunda-se no horizonte. Os potentes feixes dos novos faróis de LED constituem um valioso contributo para a nossa segurança na estrada. Estacionamos por volta da meia-noite, para descansar algumas horas nas novas camas DAF. Deitado no meu beliche a olhar para cima, consigo ver o céu, uns bons 220 cm acima do chão. Quase espero ouvir o som de violinos ecoando neste espaço enorme. Tal não acontece, obviamente, mas é bem claro que o espaço de arrumação da cabina XG<sup>+</sup>, tal como o da sua antecessora, a Super Space Cab, é um poço sem fundo. A bagagem, as provisões e todas as outras coisas que dois condutores tendem a levar consigo numa viagem de longo curso desaparecem, sem esforço, dentro de um dos muitos compartimentos a bordo. Quando se adicionam os bancos giratórios e o famoso tabuleiro que desliza para fora do tablier, esta espaçosa cabina tem quase o mesmo nível de conforto que se encontraria num apartamento. Falta apenas uma cabina de duche.

### COMO A PALMA DA MÃO

Embora tenha uma boa noite de descanso no confortável colchão com 15 centímetros de espessura e aprecie o ar condicionado autónomo, a manhã seguinte começa mais cedo do que eu gostaria





## DEFINIR O PADRÃO PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL

e temos de continuar a nossa viagem. O nosso horário é apertado e, além de uma hora de visitas de outros condutores em várias áreas de serviço para camiões, temos também uma sessão fotográfica e filmagens. É já ao fim da tarde que o DAF pode finalmente sentir um pouco da verdadeira brisa do Atlântico através da sua admissão de ar. Em seguida, submetemo-lo a um teste de manuseamento ao longo de vários quilómetros de estradas costeiras estreitas, perto de um hotspot de surf no País Basco. Tanto a experiência na cabina como a transmissão passam com distinção e, quando chegamos ao fim da estrada sinuosa com vista para o mar, trocamos experiências enquanto bebemos café com alguns outros condutores. Há anos que Mahmud deposita toda a confiança no seu DAF XF, e conhece o percurso desde o sul de Espanha até à região do Benelux como a palma da sua mão. No entanto, por mais sugestões que nos possa dar, vemos que o seu olhar é constantemente atraído pelo nosso novo DAF. Depois de uma visita guiada por nós, temos a certeza de que este condutor francês irá, em breve, ter uma conversa urgente com o seu gestor de frota.

### TESTE DO CHASSIS

Após esta emocionante excursão por uma estreita estrada costeira, dirigimo-nos novamente para a autoestrada e seguimos rumo à fronteira com a França. O estado lastimável da superfície da estrada permite-nos testar convenientemente a configuração do chassis. Tal como esperávamos, as molas e os amortecedores lidam sem esforço com a tortura que nos é impiedosamente infligida pelo governo espanhol. Satisfeitos com o resultado, este é outro elemento que podemos assinalar a favor da DAF. Está a tornar-se cada vez mais claro que vai ser difícil para nós encontrar quaisquer falhas no DAF. Pronto, talvez a luz de aviso do travão do motor seja um pouco pequena. É apenas um detalhe, uma vez que mesmo sem luz conseguimos sentir que funciona bem. Também é possível que alguém tentado a recostar-se no banco devido às generosas regulações da direção não consiga ver todos os comandos. Mas isso é algo que o condutor pode controlar, e pode sempre escolher uma posição sentada mais ativa.

### SEM FLOREADOS DESNECESSÁRIOS

Outra coisa que chama a nossa atenção é que este robusto DAF não está repleto de todos os extras existentes à face da terra que, normalmente, têm mais a ver com o marketing do que com o condutor propriamente dito. Não se encontra qualquer engenharia excessiva, mas sim tudo aquilo de que um condutor precisa e possa desejar. Consideramos que consegue um bom equilíbrio entre o que se controla com o ecrã tátil no ecrã central e o que se controla com os botões; em particular, os do volante. O lema é "manter as mãos no volante e os olhos na estrada". O resto é apenas sobrecarga de escolhas. E se não tiver a certeza entre optar pelo travão de estacionamento controlado eletronicamente ou pelo manípulo pneumático fiável, com a DAF, pode ter ambos.

### LIGA DOS CAMPEÕES

É claro para nós que o novo DAF está na Liga dos Campeões dos camiões europeus. Embora seja mais caro do que os seus antecessores, também apresenta a mais elevada qualidade, e é melhor do que nunca. E também não ganhou peso, apesar do aumento de volume e do elevado nível de acabamento que temos vindo a apreciar cada vez mais à medida que a nossa viagem de três dias progride. Estamos constantemente a descobrir coisas novas e a ver o veículo a partir de novas perspetivas. Por exemplo, as linhas projetadas no visor do espelho ajudam a efetuar corretamente manobras e ultrapassagens, e as câmaras também se deslocam horizontalmente nas curvas. O para-brisas panorâmico proporciona uma excelente vista da estrada e o assistente de ângulo morto funciona como deve, aumentando consideravelmente a segurança. No entanto, a maior virtude do DAF é a atenção constante que presta ao condutor. Os condutores do XG podem sempre sentar-se em posição descontraída e saudável atrás do volante, e têm muito por onde escolher no que diz respeito à regulação do banco. Naturalmente, há limites e, por razões compreensíveis, não é possível mover o manípulo no banco giratório enquanto se conduz. Se fizer, será bombardeado por uma série de sinais sonoros que obrigam a ser mais disciplinado ao volante. À exceção deste aviso acústico, o novo DAF é incrivelmente silencioso. Surpreendentemente, mesmo ao conduzir à velocidade máxima em autoestrada





**NO FINAL DE UMA ESTRADA  
SINUOSA COM VISTA PARA O  
MAR, TROCAMOS EXPERIÊNCIAS  
COM ALGUNS CONDUTORES**



**DEFINIR O PADRÃO PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL**





## DEFINIR O PADRÃO PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL



**ESTE CAMIÃO É DIFERENTE;  
REPRESENTA UM MARCO**

com o vidro aberto. As curvas aerodinâmicas do para-brisas fazem com que não se ouça muito mais do que um suave murmúrio. Um efeito secundário bem-vindo desta característica, graças à aerodinâmica que melhorou em 20%, é que os vidros laterais permanecem desembaciados, mesmo com mau tempo. A DAF também reduziu a resistência aerodinâmica em torno do veículo, do tejadilho ao para-choques, vedando fendas e fissuras e instalando os spoilers adequados, com rebordos de borracha elástica nos sítios certos. É por isso que já não existem placas de degrau na dianteira do camião. A DAF fornece agora um escovilhão para limpar o para-brisas.

### PARAGEM

O dia seguinte também começa cedo. Após o primeiro troço de autoestrada e uma paragem para despertar numa daquelas novas mega-áreas de serviço para camiões, torna-se claro que o romântico e tradicional restaurante "Relais" do passado deu lugar a um tipo de estabelecimento mais comercial. Aqui, a comida não é barata nem saborosa, e o ambiente é impessoal e estéril. Decidimos tomar um atalho ao longo da Route Nationale. Esta estrada sem portagens é quase tão suave como uma autoestrada, mas, em geral, oferece vistas muito mais agradáveis. Encontramos um Relais recentemente fechado que desperta a nossa curiosidade. Tiramos algumas fotografias e, em seguida, trocamos novamente de lugar. Não demoramos muito a fazer a descoberta seguinte nesta rota: um amplo parque de estacionamento para camiões, totalmente gratuito, no meio de uma floresta! Os camiões estacionados sob pinheiros tão altos como campanários fazem com que pareça uma floresta mágica para condutores. A bomba de gasolina contígua está a apenas algumas centenas de metros de distância, e contém o destaque seguinte da nossa viagem. A pequena loja está repleta de todo o tipo de acessórios, e o gerente é um entusiasta dos veículos a gasóleo. A cena da camionagem ainda está bem viva por aqui! Estes tipos de paragem são fantásticos, mas consomem tempo precioso, e temos de nos apressar se quisermos evitar a

proibição de circulação de camiões em Paris aos sábados. DAF e condutor fundiram-se numa só máquina de condução. Podemos confiar incondicionalmente no veículo e ver que foi concebido a pensar no condutor.

### BATATAS FRITAS À BELGA

Por vezes, as coisas correm-nos de feição. Na manhã seguinte, não encontramos engarrafamentos na nossa viagem por Paris. Ansiamos por uma embalagem grande de batatas fritas à belga, mas as nossas esperanças de atacar um cartucho daquilo que a Bélgica tem de melhor são rapidamente despedaçadas no porto petrolífero de Antuérpia, à medida que nos tornamos vítimas do nosso horário apertado e autoimposto. As coisas vão depois de mal a pior. Num pitoresco local de estacionamento junto a um armazém histórico, temos até de passar sem pequeno-almoço. Os outros condutores aí estacionados ficam extremamente curiosos acerca do nosso DAF amarelo. Somos uma distração bem-vinda no seu período de descanso obrigatório e, em breve, partilham do nosso entusiasmo com o camião. No entanto, o XG+ captou claramente o cheiro da sua casa, agora a apenas 90 quilómetros de distância. Admiramos novamente a precisão da direcção nas rotundas do porto e, após um breve troço de autoestrada, chegamos ao portão de entrada da fábrica da DAF, em Eindhoven. Portão esse, a propósito, quase da mesma largura das portagens em França. O supervisor do portão sorri quando buzina e, após 2485 quilómetros, estacionamos a nossa elegante fortaleza amarela, sem um único risco, na fábrica da DAF. Quando saímos da cabina, transbordamos de novas ideias. As nossas conclusões não serão nenhuma surpresa. O DAF XG+ combina uma transmissão de eficácia comprovada com um travão do motor brilhante, numa cabina com uma quantidade sem precedentes de espaço interior. Além disso, a economia de combustível é extraordinária. Mesmo com o nosso estilo de condução robusto, quando chegámos a casa, consumimos apenas cerca de 24 litros por cada cem quilómetros. Por outras palavras: a "Missão Futuro" foi concluída com êxito. ■



A cena da camionagem ainda está bem viva por aqui!



Um pitoresco local de estacionamento junto a um armazém histórico no Porto de Antuérpia



Estacionados junto a um restaurante Relais recentemente fechado na Route Nationale



Os camiões estacionados sob pinheiros tão altos como campanários fazem com que pareça uma floresta mágica para condutores



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](http://PARTS.DAF.COM)





A STL Logistik AG chega a todo o lado com o DAF XG+

# "NO TOPO DA NOSSA LISTA DE DESEJOS"

A STL Logistik AG, com sede em Haiger, na Alemanha, é um dos líderes do setor dos transportes pesados e especiais na Europa. No ano passado, a empresa comprou três unidades de trator DAF XG+ "sem ver primeiro". A STL ficou tão satisfeita com eles que encomendou imediatamente mais seis.

Texto: Oliver Willms

Fotografia: Steffen Löffler

O proprietário/Diretor-Geral Jörg Reichmann sabe tudo sobre cargas extremamente pesadas e grandes e como se comportam durante o transporte. Não é por acaso que a sua empresa tem uma sólida reputação no estado federal alemão de Hessen. Isso acontece porque, nos últimos 28 anos, tem sido o primeiro recurso para a indústria do carvão e do aço há muito estabelecida, bem como para todos os fornecedores aqui sediados. Sempre que precisam de transportar uma carga de grandes dimensões, pesada, ou de elevada altura ou largura, recorrem à sua empresa. A clientela de Reichmann inclui fabricantes de caldeiras e silos, empresas especializadas em prensagem de metais e fabricantes de enormes anéis de aço. Estes tipos de produtos têm frequentemente diâmetros superiores a cinco metros e não encaixam facilmente num semirreboque padrão.



Jörg Reichmann, proprietário: "Criámos a nossa própria academia de condutores."

**NO TOPO DA NOSSA LISTA DE DESEJOS**






### **LÍDER NO TRANSPORTE DE CARGAS INCLINADAS**

Reichmann reuniu-se com especialistas locais em reboques a fim de desenvolver um carregador baixo especial para transportar componentes de grandes dimensões inclinados, utilizando mecanismos hidráulicos. É assim que a STL consegue transportar muitos componentes para grandes instalações e garantir que as dimensões exteriores se mantêm dentro dos limites legais. "A nossa engenharia inovadora permite-nos oferecer hoje aos clientes a tecnologia de transportes de amanhã", afirma Reichmann, confirmando a posição de liderança da sua empresa na área. Embora a concorrência não esteja parada e também tenha começado a transportar cargas inclinadas, a STL continua a ser considerada líder pelas indústrias europeias no que diz respeito ao transporte destes tipos de cargas excecionais.

### **HÁ DEZ ANOS COM A DAF**

Além de carregadores planos com três mesas de carga hidráulicas que podem ser inclinadas de modo a ficarem na diagonal, a STL opera também sistemas de cortinas laterais que podem ser estendidas até 28 metros, bem como uma variedade de carregadores baixos com comprimento entre os 8 e os 27 metros. Emprega ainda semirreboques de plataforma e reboques telescópicos de plataforma extensíveis até 29 metros. Para trabalhos mais normais, a STL utiliza mega-reboques e também tautliners e reboques de plataforma. A STL opera cerca de 140 unidades de reboque, acopladas a unidades de trator a partir de uma gama de tratores 4x2 padrão de 480 hp. Algumas têm configuração de plataforma baixa. Para trabalhos exigentes, a STL utiliza veículos mais potentes com configurações de 6x2, 6x4 e 8x4; na sua maioria, veículos DAF. Reichmann é cliente habitual da DAF há mais de 10 anos, através



## QUEM PRECISA DE TRANSPORTAR ALGO EXTREMAMENTE GRANDE, PESADO, ALTO OU LARGO, CONTACTA A STL LOGISTIK AG

do seu concessionário DAF local, em Siegeb. Metade dos camiões da frota cuidadosamente mantida da STL é constituída por veículos DAF. Nenhuma das suas 105 unidades de trator tem mais de quatro anos, e a maioria dos DAF é constituída por unidades de trator XF topo de gama. Em outubro passado, a STL colocou o seu 50.º veículo DAF em funcionamento – um XF FTG 6x2 de 530 hp – com toda a pompa e circunstância indispensáveis.

### NOVOS HORIZONTES


Esse veículo foi o destaque da empresa durante alguns meses, mas para três condutores da STL, a fasquia subiu ainda mais, desde então, no que diz respeito a espaço, luxo, conforto e segurança. Isso porque, há alguns meses, três unidades de trator DAF XG+ se juntaram à frota da STL. E Reichmann não poupou nos extras opcionais. Além das muitas características de série – prometendo, todas elas, fazer acelerar o coração dos condutores – os novos camiões foram também equipados com extras opcionais como, por exemplo, ar condicionado autónomo, banco giratório para o condutor e cama de relaxamento eletricamente regulável. Na verdade, a STL ficou tão impressionada com o DAF de nova geração que encomendou imediatamente mais seis.

### BROCHURA

"Encomendámos o nosso primeiro DAF XG+ com base apenas na brochura", revelou o gestor de frota Thomas Schubert-Wirth. "Ninguém, nos Países Baixos, tinha sequer visto o DAF de nova geração de perto; quanto mais conduzi-lo. Mas fomos cativados pelo design e pela implementação consistente da DAF da mais recente diretiva da UE para novas cabinas de camiões e dimensões de veículos."

### UM PASSO CORAJOSO

Foi um passo corajoso, mas acabou por compensar. A STL Logistik foi uma das primeiras empresas na Alemanha a utilizar veículos DAF XG+ com as respetivas cores. "Inicialmente, preocupava-nos que a tara de uma cabina tão grande pudesse ter um efeito negativo na capacidade de carga total do veículo em comparação com o anterior XF. Mas, na verdade, acabou por acontecer precisamente o oposto.



Há alguns meses que STL tem vindo a utilizar as suas primeiras três unidades de trator DAF XG+



**MAIS  
INFORMA-  
ÇÕES?**  
Leia o  
código QR





Thomas Schubert-Wirth, gestor de frota. "O DAF XG+ não é apenas um grande sucesso junto dos condutores devido ao seu tejadilho elevado e ao seu espaço de trabalho e habitacional único de 12,5 metros cúbicos; é um vencedor em todos os aspetos."

Apesar de a cabina ter mais 49 centímetros de comprimento, bem como um tejadilho mais alto e uma maior distância entre eixos, pesa cerca de 150 quilos a menos! Ficámos tão maravilhados com isso que encomendámos logo mais camiões XG+." Além dos custos operacionais mais baixos, a STL vê também uma oportunidade para conquistar o coração e a mente dos seus condutores. "Estão todos loucos pelo novo DAF", afirma Schubert-Wirth. "O XG+ não é apenas um grande sucesso junto dos condutores devido ao seu tejadilho elevado e ao seu espaço de trabalho e habitacional único de 12,5 metros cúbicos; é um vencedor em todos os aspetos."

### "SIMPLESMENTE MAGNÍFICO!"

Seja como for, Jan Halmann, condutor da STL, está convencido: "Os DAF sempre foram bons, mas o novo DAF XG+ eleva as coisas a um novo patamar." O condutor de 36 anos foi um dos primeiros a utilizar o modelo emblemático vindo dos Países Baixos, e está bastante entusiasmado com ele. "É extremamente espaçoso, nada se compara." Para Jan, "os condutores nunca tiveram nada tão bom. Acho que é simplesmente magnífico! E o tablier digital está anos-luz à frente do seu antecessor. Mas houve uma coisa que não mudou. Tudo continua a ser intuitivo e muito fácil e seguro de utilizar." Jan Halmann está entusiasmado também com a condução do seu novo camião. "O manuseamento é igual em todas as superfícies de estrada, e as curvas são extremamente suaves. É ainda mais silencioso do que o modelo anterior", afirma, sem se poupar a elogios ao "seu DAF". "E a cama de relaxamento de 80 cm, eletricamente regulada, com várias posições e colchão largo, é mais confortável do que a cama que tenho em casa. Outra coisa



**"OS DAF SEMPRE  
FORAM BONS,  
MAS O NOVO  
DAF XG+ ELEVA  
AS COISAS A UM  
NOVO PATAMAR"**

Jan Halmann, condutor da STL

que aprecio é o novo CornerEye. A câmara proporciona uma visão incrivelmente nítida e ampla do que se passa à frente e ao lado do camião. Isso torna o meu trabalho muito mais seguro."

### TEMPO DE ATIVIDADE

Tal como a maioria dos seus colegas, Jan Halmann não só conduz por toda a Alemanha, mas também por França, Espanha, Dinamarca, Polónia e Eslováquia. Apesar disso, percorre apenas uma média de 120 000 quilómetros por ano para a STL, o que não é excecionalmente elevado. Uma vez que a STL valoriza bastante a obtenção do máximo de tempo de atividade possível dos seus camiões, dispõe de contratos de assistência completa para cobrir toda a manutenção e reparação dos veículos ao longo da respetiva vida útil. A oficina da STL trata, principalmente, da manutenção dos reboques e de pequenas reparações em camiões, mas a empresa considera que é melhor ser um concessionário autorizado DAF a prestar assistência aos camiões.

### OS CONDUTORES SÃO O NOSSO FUTURO

Em comum com muitas outras empresas do setor dos transportes rodoviários, também a STL enfrenta uma forte escassez de condutores. "Foi por isso que criámos a nossa própria academia de condutores e oferecemos bolsas para recrutar e reter pessoal", explica Reichmann, o proprietário. "Mas temos também de lhes oferecer algo mais. É aí que o novo DAF XG+ vai desempenhar um papel importante, pois tenho a certeza de que está no topo da lista de desejos de muitos condutores." ■



## Porquê escolher o óleo PSQL 2.1E?

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

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

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





# A SAAN FBN VAI CONTRA A TENDÊNCIA AO OPTAR POR CAMIÕES PREMIUM USADOS

Por: Henk de Lange

Fotografia: Marieke van Grinsven

**Imagine o seguinte. É dono de uma empresa holandesa/romena, o negócio corre bem e tem sucesso naquilo que faz: transporte internacional para a indústria de eventos e entretenimento. A sua empresa está a crescer, mas continua a ser um modesto interveniente numa indústria dominada por empresas de transportes inglesas. Depois, aparece a Covid-19 e tudo paralisa. As estrelas pop já não fazem digressões mundiais, os camiões estão parados, ninguém sabe quanto tempo a situação vai durar e tudo é incerto.**

**É** um bom momento para refletir sobre o futuro e talvez até sobre se deve, sequer, continuar. O que se seguirá? A Saan Trucking, uma empresa sediada na cidade holandesa de Diemen, optou por ir contra a tendência. Não só decidiu continuar, como decidiu também continuar a crescer. Porque aconteça o que acontecer, a pandemia irá acabar mais tarde ou mais cedo, e a procura de transportes irá aumentar novamente, mesmo na indústria do entretenimento. Ironicamente, o Brexit ajudou até a empresa a atingir os seus objetivos.

## **NOVÍSSIMO**

Rogier Lecluse, Diretor-Geral da Saan FBN, está sentado a uma longa mesa nos escritórios novíssimos e extremamente bem decorados da empresa-mãe, Koninklijke Saan. A empresa, líder em transportes especiais e deslocalizações industriais nos Países Baixos, mudou-se para aqui há apenas uma semana e ainda está tudo um pouco de pernas para o ar. No entanto, isso é rapidamente esquecido quando Lecluse começa a falar sobre a história da filial Saan FBN.

**A SAAN FBN VAI CONTRA A TENDÊNCIA AO OPTAR POR CAMIÕES PREMIUM USADOS**





## A SAAN FBN VAI CONTRA A TENDÊNCIA AO OPTAR POR CAMIÕES PREMIUM USADOS



As unidades da Saan FBN atravessam a Europa e constituem a espinha dorsal de atuações bem-sucedidas de bandas, orquestras e estrelas pop



**AS EQUIPAS DA SAAN FBN PASSAM MESES NA ESTRADA, PELO QUE ESPAÇO E CONFORTO SÃO ESSENCIAIS**



**ROGIER LECLUSE: "NA NOSSA INDÚSTRIA, TUDO GIRA EM TORNO DE UMA COISA: FIABILIDADE, FIABILIDADE E FIABILIDADE"**



[WWW.DAFUSEDTRUCKS.COM](http://WWW.DAFUSEDTRUCKS.COM)

## MATRÍCULAS

"Uma das consequências do Brexit é o facto de os camiões com matrículas britânicas só poderem carregar e descarregar na UE três vezes até terem de regressar ao Reino Unido", começa por dizer. "É uma das principais desvantagens para as empresas de transporte de mercadorias britânicas no setor de eventos. Se uma banda ou estrela pop vai atuar em vinte cidades da UE, é impossível transportar tudo de forma eficiente cumprindo essas regras."

A empresa britânica Fly by Nite (a que se refere a sigla FBN em Saan FBN) foi uma das empresas que teve de lidar com a nova legislação. "As nossas empresas já tinham trabalhado juntas no passado, por isso, estavam familiarizadas uma com a outra", afirma Lecluse. "Após a pandemia, a frota da britânica Fly by Nite mal conseguia trabalhar na UE, ao passo que a procura de transporte na indústria de eventos não parava de aumentar. Foi por isso que a Fly by Nite registou 90 dos seus 180 camiões com matrículas irlandesas, mas isso resolveu apenas parte do problema. Isso levou-nos a participar num empreendimento conjunto: a Saan FBN. Foi uma situação de vitória para ambas as partes. Nós pudemos expandir-nos e a Fly by Nite pôde continuar a operar dentro da UE."

## OS DIAS MAIS NEGROS

As negociações relativas ao empreendimento conjunto tiveram lugar durante os dias mais negros da pandemia. "Foram tempos estranhos", recorda Lecluse. "Estávamos a fazer planos para o futuro de uma indústria que estava de rastos e que, na verdade, estava proibida por lei, na altura. Mas se tínhamos uma certeza, era de que quando a pandemia acabasse, tínhamos de estar prontos para começar em força."

No entanto, isso revelou-se um verdadeiro desafio. Afinal de contas, como é que se consegue obter cerca de 30 unidades de trator adicionais no espaço de alguns meses (além das 20 que a empresa já tinha); especialmente, tendo em conta os longos tempos de entrega que toda a indústria dos camiões enfrentava? A resposta veio da Truckland, o concessionário local da Saan. Porquê comprar camiões

novos quando os camiões seminovos podiam ser igualmente bons e estavam disponíveis quase de imediato? Os camiões tinham de ser DAF XF com Super Space Cab. Como as equipas passam longos períodos na estrada, o conforto é essencial. Também não podiam ser modelos anteriores a 2018, tinham de ter bom aspeto, não deviam ter mais de 350 000 quilómetros percorridos e tinham de ser brancos.

## SUCESO

Lecluse: "Queríamos que fossem literalmente tão bons como os novos e também tínhamos alguns requisitos adicionais." Foi por isso que todos os camiões foram submetidos a uma "atualização", tendo sido equipados com pneus novos, camas novas, uma bateria industrial, ar condicionado autónomo, um conector de carregamento, um sistema de localização e seguimento e um sistema de câmara. Pareciam ótimos, mas ainda eram brancos. Não é exatamente a cor mais emocionante, pois não? "Lá isso é verdade", admite Lecluse. "Mas escolhemos esta cor propositadamente. Como se pode imaginar, o aspeto é extremamente importante na nossa indústria, e o branco é uma boa cor de base para colocar algo mais chamativo por cima. O que conseguimos fazer, pelo que os camiões têm agora um aspeto fantástico."

## PROEZA FANTÁSTICA

Desde então, as unidades da Saan FBN atravessam a Europa e são realmente a espinha dorsal de atuações bem sucedidas de bandas, orquestras e estrelas pop. "Na nossa indústria, tudo gira em torno de uma coisa", explica Lecluse. "Fiabilidade, fiabilidade e fiabilidade. Se falharmos, os artistas para os quais conduzimos também falharão. E também desiludiremos milhares – ou até dezenas de milhares – de fãs. Se quisermos ser parceiros de confiança, precisamos de ter ferramentas de confiança. Estes camiões continuam a funcionar durante anos. Foi uma proeza fantástica, termos conseguido fazer tudo isto juntos. Estes XF seminovos foram a escolha perfeita para nós e, já agora, também para a equipa. Obviamente, houve alguma incerteza e risco, mas estávamos confiantes em como tudo acabaria por correr bem. E assim foi." ■

# QUANDO IREMOS VER OS CONTENTORES DE TRANSPORTE DE PRÓXIMA GERAÇÃO?

Por: Bert Roozendaal

**Erwin Rademaker, gestor de programas no Porto de Roterdão, sabe que cerca de 85% de toda a carga é transportada em contentores. Isto faz com que o contentor de transporte seja um dos elementos mais normalizados da cadeia de logística global. Mas estamos em 2022; não há uma maneira de tornar o contentor um pouco mais inteligente? A Autoridade Portuária de Roterdão tenciona descobrir.**

**A** invenção do contentor de transporte, em 1955, por Malcolm P. McLean, e a apresentação quase simultânea do mecanismo de bloqueio por torção por Keith Tantlinger, em Fruehauf, iniciaram uma verdadeira revolução no mundo dos transportes. Existem atualmente cerca de 30 milhões de contentores que circulam por todo o mundo, e prevê-se que o número não pare de aumentar.

## GIGANTESCOS

Um contentor de transporte oferece enormes ganhos de eficiência, mas após 65 anos, o seu brilho começa a desvanecer um pouco. Apesar de toda a tecnologia inteligente que o setor da logística está atualmente a adotar, este fantástico contentor estanque, com as suas dimensões normalizadas, continua a ser o elo mais rudimentar em toda a cadeia.

## SILÊNCIO ENSURDECADOR

Embora as empresas de transporte e de expedição tenham cada vez mais capacidade de monitorizar equipamentos e remessas

transportadas por reboque enquanto estas se encontram em movimento, muitas vezes, continuam a enfrentar um silêncio ensurdecador por parte dos contentores propriamente ditos. Quando uma carga tem por destino alguma zona recôndita da China ou da América do Sul, só sabemos se tudo está ainda intacto, se sobreviveu à viagem, se algo foi adulterado ou adicionado pelo caminho, quando chega ao seu destino final. Além disso, o contentor ainda tem de ser acompanhado por um rasto de documentação considerável, eletrónica ou não, sempre que um contentor passa de um expedidor para outro durante o seu percurso, sendo que todos eles cobram os seus custos separadamente.

## MAIS INTELIGENTE

As ideias de Rademaker acerca de como tornar os contentores mais inteligentes têm que ver com o desejo da própria Autoridade Portuária de se tornar "mais inteligente". "Esperamos ver os primeiros navios comerciais não tripulados a atracar nos nossos cais no próximo par de anos. Isso significará que as cargas nos contentores nesses navios também terão sistemas de TI mais sofisticados." Isto porque o próprio contentor pode contribuir para a forma



**ENVIAR O CONTENTOR DE TRANSPORTE PARA TODO O MUNDO PERMITE-NOS RECOLHER DADOS**



Cerca de 85 por cento de toda a carga é transportada em contentores

como é manuseado. "Por exemplo, o contentor pode comunicar antecipadamente qual é seu conteúdo e o estado do mesmo. E se, num futuro próximo, um contentor tivesse uma espécie de carteira eletrónica que lhe permitisse liquidar imediatamente todos os seus próprios custos de manuseamento? Teria a capacidade de informar o carregador e o destinatário de que está a ser transferido para um comboio, à espera em algum sítio ou até de que está a ser aberto ilicitamente. Tudo é possível, praticamente."

## CONTENTOR 42

Rademaker já pôs em prática a sua visão no seu "Contentor 42". Esse contentor de transporte está repleto de instrumentos, sensores e sistemas de localização e seguimento para fins de investigação, e as suas portas estão equipadas com robustas fechaduras de embutir. Contém também uma "carga". "Ao enviarmos o contentor para todo o mundo, aprendemos acerca da continuidade da viagem. Isso permite-nos recolher dados sobre, por exemplo, a temperatura, o grau de humidade, os solavancos, o

ângulo de inclinação do contentor e muito mais. Queremos também saber como os instrumentos se aguentam na estrada e quais os requisitos que terão de cumprir."


## A RESPOSTA É O 42

O número "42" não se refere ao tamanho do contentor, mas sim a um livro de ficção científica da autoria de Douglas Adams, no qual um computador prevê, após 7,5 milhões de anos, que a resposta universal a tudo é 42. "Obviamente, não queremos que demore tanto tempo", ri Rademaker, "e o nosso contentor não é a resposta universal para tudo. Mas penso que, com uma atualização no valor de, aproximadamente, 1000 euros por unidade, os contentores de transporte poderão desempenhar um papel muito mais inteligente no setor nos próximos anos. Pode parecer uma quantia enorme para 30 milhões de contentores, mas à escala global, é uma ninharia. E também não é preciso fazer tudo de uma só vez. Já temos uma unidade de transporte global. Agora, basta-nos elevá-la ao nível 2.0." ■



**MAIS  
INFORMA-  
ÇÕES?**  
Leia o  
código QR





Hughcor:

# TUDO EM FAMÍLIA

**Ted Hughes é o diretor da Hughcor, uma operadora de transporte sediada na África do Sul. Comprou recentemente o seu primeiro DAF, um XF 480 Space Cab, que trouxe de volta boas memórias dos anos 80, para ele e para a sua filha Siobhan.**

**H**ughes fundou a sua própria empresa de transportes no Reino Unido em 1968, com um único camião basculante. O seu negócio floresceu e, num curto espaço de tempo, estava a utilizar dez camiões de semirreboque em toda a Europa. Quando emigrou para a África do Sul, em 1980, trabalhou como condutor durante três anos e meio na Swift Transport, no vizinho Zimbabué. "Foi uma enorme experiência de aprendizagem", explica. "E eu bem precisava, pois a diferença entre o transporte rodoviário na África do Sul e na Europa era, e continua a ser, enorme."

## ESPECIALIZADO

Depois de trabalhar para várias outras operadoras de transporte, Ted Hughes estabeleceu novamente a sua própria empresa, em janeiro de 2008. A sua empresa, Hughcor, seguiu de vento em popa e tornou-se uma média empresa de transporte bem-sucedida, especializada em transportes de longo curso. Apesar de ter agora mais de 75 anos, continua profundamente envolvido nas idas e vindas diárias da empresa familiar. Na verdade, tem tanta vitalidade que continua a trabalhar seis dias por semana. "Esta indústria tem tudo que ver com a paixão", afirma. "Sem paixão, não se vai longe."

## A SR.<sup>a</sup> HUGHES

"Empresa familiar" é uma expressão que não para de surgir. O

sucesso da Hughcor pode ser, em larga medida, atribuído à Sr.<sup>a</sup> Hughes, que é a gestora de operações da empresa. "A Ruth é a força motriz por trás da nossa empresa", afirma Ted, visivelmente orgulhoso. "Ela trabalha imenso para conseguir encomendas e certifica-se de que as mercadorias de todos os nossos clientes chegam em segurança e atempadamente."

## A FILHA

Siobhan, filha do casal, também está ativamente envolvida na empresa, e adora camiões desde os dez anos de idade. "Ela costumava acompanhar-me na estrada durante as férias da escola", explica Ted. "Sentava-se no banco do acompanhante com um livro ou deitava-se na cama, atrás de mim, e lia. Também me fazia café e preparava o lanche enquanto eu ia ao volante." Por passar tão pouco tempo em casa, esses dias na estrada na companhia da sua filha são memórias preciosas para Ted.

## OS ESTUDOS

Quando terminou a escola, Siobhan decidiu também trabalhar na Hughcor, onde agora trata das contas, dos recursos humanos e do registo de consumo de gasóleo. "Ela já provou bem o que vale no mundo dos transportes", segundo Ted Hughes. Quando o novo DAF parou nas instalações da Hughcor, a sua filha subiu imediatamente para trás do volante, reavivando memórias de há 25 anos, quando se debruçava na janela do antigo DAF do pai.



Quando o novo DAF parou nas instalações da Hughcor, a sua filha subiu imediatamente para trás do volante, reavivando memórias de há 25 anos, quando se debruçava na janela do antigo DAF do pai

## BINÁRIO

Hughes tem conduzido veículos DAF desde 1985, e sempre o impressionou o desempenho destes camiões holandeses. Obviamente, o binário do seu anterior DAF 95 de 430 hp (nada mau para esses tempos) não está à altura do binário do seu novo DAF. "Ainda assim, conseguia ultrapassar muitos dos meus concorrentes nesses tempos, mesmo a subir o íngreme Desfiladeiro de Van Reenen", recorda. "E com um semirreboque de 50 toneladas, completamente cheio, acoplado. Claro que o meu novo DAF é muito mais impressionante."

## SUBIDAS

"Embora não seja permitido aos camiões circularem a mais de 80 quilómetros/hora na África do Sul, temos de conseguir ganhar velocidade nas subidas e desacelerar em segurança nas descidas", explica Hughes. "Muitas vezes, os camiões mais antigos não conseguem dar mais de 10/15 quilómetros/hora em subidas, mas nós atingimos facilmente 50 km/h neste novo camião. Isso significa que a nossa velocidade média aumenta, e isso permite poupar tempo."

## SATISFEITO

Além do desempenho e do consumo de combustível do seu novo DAF, o Ted está extremamente satisfeito com a assistência prestada pelo importador, a Babcock, ao seu veículo. "Juntamente com a DAF, fornecem um serviço completo. É seguro dizer que vamos comprar mais DAF no futuro." ■



Siobhan também está ativamente envolvida na empresa, e adora camiões desde os dez anos de idade

Para ver mais, leia o código QR



# PACCAR CHARGERS

The best match with your electric truck



DEVELOPED TOGETHER WITH **heliox**

**NEW**

PowerChoice 360X now able to charge up to three trucks simultaneously



**PacMobile 40X**

- Max. charge speed of 40 kW
- Mobile charger
- Plug & play
- Strong & robust design
- Highest efficiency



**PowerChoice 150X**

- Max. charge speed of 150 kW
- Upgradable to 300 kW
- Fast charging one truck
- Good for overnight charging two trucks
- Separate charge pillar with two dispensers
- Future proof



**PowerChoice 180X/360X**

- Max. charge speed of 360 kW
- Up to three separate dispensers
- Fast charging up to three trucks
- Good for overnight charging for two or even three trucks
- Highest efficiency
- Future proof



Possibilidade de escolha entre dois motores e cinco baterias

# A DAF CONFIRMA A SUA POSIÇÃO DE LIDERANÇA NO DOMÍNIO DOS TRANSPORTES LIMPOS COM O XD E O XF ELECTRIC

A DAF Trucks vai iniciar a produção das primeiras versões totalmente elétricas dos seus modelos DAF XD e XF de nova geração no início de 2023. A DAF está a oferecer às operadoras de transporte a escolha de entre uma série completamente nova, com grupos motopropulsores modulares que apresentam potências entre 170 e 350 kW. Os veículos podem proporcionar uma autonomia superior a 500 km, dependendo das baterias, com um único carregamento.

Por: Bert Roozendaal

**A** DAF Trucks confirmou mais uma vez a sua posição de líder no domínio do transporte rodoviário limpo com "zero emissões". Em 2018, a DAF Trucks foi o primeiro fabricante de camiões na Europa a disponibilizar um camião de distribuição totalmente elétrico. A empresa vendeu dezenas das suas unidades de trator e camiões de caixa BEV CF Electric a operadoras de transporte que pretendiam juntar-se à DAF na liderança do transporte com zero emissões.

## ELEVAR O TRANSPORTE ELÉTRICO AO PATAMAR SEGUINTE

Com a mais recente geração de veículos BEV da DAF, o transporte rodoviário totalmente elétrico aproxima-se mais um passo. As operadoras de transporte têm muito por onde escolher, pois a DAF responde agora às suas necessidades de transporte com dois motores elétricos completamente novos e cinco classes de alimentação diferentes que oferecem autonomias entre 200 e mais de 500 quilómetros, sem necessidade de recarregar.

**A DAF CONFIRMA A SUA POSIÇÃO DE LIDERANÇA NO DOMÍNIO DOS TRANSPORTES LIMPOS**





## A DAF CONFIRMA A SUA POSIÇÃO DE LIDERANÇA NO DOMÍNIO DOS TRANSPORTES LIMPOS



Isso significa que todas as operadoras de transporte podem configurar com precisão os seus veículos BEV para se adequarem de forma ideal à respetiva aplicação específica. O novo programa de veículos elétricos da DAF começa com o XD Electric 170e de nova geração, equipado com um novo motor elétrico de íman permanente PACCAR EX-D1 que tem uma potência de 170 kW (230 hp). A sua energia provém de baterias de série constituídas por duas células, que fornecem uma potência total de 210 kWh e lhe proporcionam uma autonomia de 200 quilómetros com "zero emissões". Isto torna o XD 170e perfeito para distribuição em cidades e para recolha de resíduos em distâncias curtas e médias; especialmente, quando o condutor pode recarregar durante uma pausa ou enquanto carrega ou descarrega mercadorias.

O motor elétrico PACCAR EX-D1 está disponível também para o DAF XD, com potências de 220 kW (300 hp) e 270 kW (370 hp), em combinação com baterias contendo um agrupamento de três células que fornece uma autonomia de 300 quilómetros com "zero emissões". As operadoras de transporte também podem optar por baterias de cinco células e desfrutar de uma autonomia máxima superior a 500 quilómetros, com um único carregamento.

Para trabalhos mais pesados, a DAF irá fornecer tanto o XD como o XF com a nova unidade de potência PACCAR EX-D2 a partir de 2023. Este motor elétrico proporciona potências ainda mais elevadas: 270 kW (370 hp), 310 kW (420 hp) e até 350 kW (480 hp). As versões mais potentes são fornecidas de série com baterias de quatro células, que proporcionam ao veículo uma autonomia superior a 400 quilómetros com "zero emissões", dependendo das condições e da aplicação. Estão também disponíveis, como opção extra, baterias de cinco células.

### INTERNACIONAL

Além de ter as maiores baterias, o motor elétrico PACCAR EX-D2, mais potente, também permite autonomias superiores a 500 quilómetros com um único carregamento, dependendo das condições. De um só golpe, o transporte rodoviário internacional totalmente elétrico torna-se possível. O planeamento e a recarga inteligentes permitem percorrer mais de 1000 quilómetros totalmente elétricos por dia. Isso é mais do que suficiente, uma vez que nenhum condutor consegue percorrer mais dentro do limite legal de 10 horas de condução.

### CARREGAMENTO RÁPIDO COMO UM RELÂMPAGO

A DAF fez também melhorias adicionais no carregamento e recarga do XD e XF Electric de nova geração, utilizando tecnologia de carregamento de corrente alterna (CA) rápida. Isso permite que baterias de três células descarregadas, por exemplo, carreguem até 80% no espaço de 45 minutos. Isso significa que as operadoras de transporte podem agora disponibilizar serviços totalmente elétricos entre regiões. A propósito, o DAF Electric também pode, como opção extra, ser carregado com corrente contínua de 22 kW, o que proporciona maior flexibilidade em áreas onde não esteja disponível a infraestrutura de carregamento rápido.

### VERSATILIDADE DE CONSTRUÇÃO DA CARROÇARIA

Todos os fabricantes de camiões enfrentam o desafio de posicionar as baterias de modo a não interferirem com a carroçaria do camião. A resposta da DAF consiste em fazer uma utilização



**DE UM  
SÓ GOLPE, O  
TRANSPORTE RODOVIÁRIO  
INTERNACIONAL  
TOTALMENTE ELÉTRICO  
TORNA-SE POSSÍVEL**



Os novos veículos DAF XD e XF estão disponíveis numa vasta gama de motores elétricos e baterias, que tornam realidade autonomias totalmente elétricas de 200 a mais de 500 quilómetros e permitem à DAF fornecer uma solução para cada aplicação com "zero emissões"

inteligente do espaço disponível. Com o DAF de nova geração, é possível unir as baterias em módulos que tornam possível uma variedade de disposições. Consequentemente, no que diz respeito à construção da carroçaria, os novos XF e XF Electric são tão versáteis como os modelos já existentes na gama DAF de nova geração. Têm também espaço para a carroçaria e pernas de apoio de um carregador lateral, e está ainda disponível uma PTO elétrica.

### **SUBTIL DISTINÇÃO**

Naturalmente, os novos modelos DAF XD e XF elétricos têm o mesmo design exterior atraente das versões a gasóleo já existentes. No entanto, têm também algumas diferenças subtis, pelo que se sabe imediatamente quando se está a olhar para um veículo com zero emissões. Por exemplo, os veículos BEV de nova geração têm detalhes azuis subtis na grelha e nos faróis, e uma configuração ligeiramente diferente do tablier digital. Esta permite ao condutor ver o consumo do veículo em kW e a autonomia restante. O sistema de navegação opcional nos modelos XD e XF Electric mostra até a localização de estações de carregamento públicas.

### **A DAF FORNECE A INFRAESTRUTURA DE CARREGAMENTO**

Uma das formas como a DAF se destaca é ao fornecer às operadoras de transporte uma gama completa de soluções de carregamento, incluindo uma vasta gama de estações de carregamento PACCAR móveis e fixas, especialmente adaptadas aos novos modelos XD e XF. E estas estações de carregamento podem ser utilizadas também para os atuais modelos CF e LF elétricos, carrinhas de entrega e até automóveis de passageiros. Dependendo de cada local, as estações PACCAR podem fornecer potências até 350 kW para carregamento ultrarrápido. A DAF também apoia os seus clientes fornecendo aconselhamento de vendas personalizado, com modelos avançados de simulação de rotas, para que possam fazer facilmente a transição para camiões elétricos com zero emissões.


### **JÁ DISPONÍVEL PARA ENCOMENDA**

Se pretende começar a conduzir um novo XD ou XF Electric para o ano, estes estão já disponíveis para encomenda. Os veículos podem também ser encomendados com diferentes configurações de eixos e variantes de cabinas. É bem evidente que, com os novos veículos DAF XD e XF Electric, a DAF continua a desenvolver a sua posição de liderança no transporte rodoviário sem emissões. ■



Os detalhes azuis nos faróis e na grelha revelam que um motor elétrico ultrassilencioso está oculto por baixo das cabinas confortáveis e de esplêndido design

**OS DETALHES  
SUBTIS NO  
ATRAENTE DESIGN  
NÃO DEIXAM DÚVIDA  
DE QUE SE ESTÁ A  
OLHAR PARA UM  
CAMIÃO COM "ZERO  
EMISSIONES"**

A close-up photograph of the front left corner of a bright yellow car. The image highlights the intricate design of the headlights, which are illuminated, and the surrounding body panels. The car's grille, featuring white horizontal slats, is partially visible on the left. The overall aesthetic is modern and aggressive.

**ELKE DIRKS: "O DESIGN DE CORES PARA AUTOMÓVEIS NÃO SE RESUME APENAS A TONALIDADES DIFERENTES. É NECESSÁRIO EQUILIBRAR A INTERLIGAÇÃO ENTRE O EFEITO, O BRILHO E OS PIGMENTOS UTILIZADOS"**



Amarelo invulgar

# AMARELO TOSCANO: CINTILANTE, IMPRESSIONANTE E MODERNO

Os modelos DAF de nova geração, XD, XF, XG e XG<sup>+</sup>, constituem o maior projeto de design e desenvolvimento da história da DAF. Por isso, faz todo o sentido que os novos veículos sejam exibidos num cintilante, impressionante e moderno amarelo toscano.

|| A cor de lançamento é muito mais do que apenas uma cor; é uma ferramenta de comunicação", explica Bart van Lotringen, designer da DAF. "Queremos estimular o interesse pelo nosso novo produto e permitir que a qualidade brilhe em cada brochura e em cada vídeo promocional. Naturalmente, os clientes podem encomendar-nos os seus veículos em qualquer cor que desejem. Podemos disponibilizar-lhes 3000 cores diferentes, pelo que praticamente todas as operadoras de transporte poderão encontrar a cor da sua própria empresa. No entanto, cerca de 70 por cento dos nossos camiões são encomendados em branco, mas sabemos que quando as pessoas veem os nossos novos camiões pela primeira vez, a cor de lançamento funciona como um estímulo importante. Quanto mais impressionante for a cor, mais atenção recebe o veículo."

## O PAPEL DESEMPENHADO PELA COR

A DAF utiliza tinta desenvolvida pela Axalta Coating Systems, em Wuppertal. Elke Dirks trabalha para a empresa como designer de

cores de OEM desde 1995. "As pessoas subestimam o papel que a cor desempenha", afirma. "Não se esqueçam de que quando vemos um novo produto, a primeira coisa em que reparamos é a cor. Isso acontece numa fração de segundo, e não apenas com veículos, mas com tudo, na verdade. Só depois reparamos na forma, no material de que é fabricado, nos acabamentos e na funcionalidade. Uma cor bem escolhida tem uma ressonância emocional tão forte que a cor influencia 80 por cento das decisões de compra das pessoas."

## TENDÊNCIAS

"Quando Bart van Lotringen nos abordou, explicou como estava à procura de uma cor intensa e de alta qualidade para lançar os DAF de nova geração", recorda Martin Steinmüller, gestor de procura de cores da Axalta. "Na altura, não tinha nenhuma cor específica em mente", afirma Bart. Por isso, trabalhamos com as cores existentes, para podermos ver o que seria esteticamente e tecnicamente viável. Felizmente, tínhamos a Elke Dirks para nos ajudar, e ela sabe



Bart van Lotringen: "A cor de lançamento é mais do que apenas uma cor; é uma ferramenta de comunicação"



A DAF procurou uma cor intensa e de alta qualidade para lançar os camiões de nova geração



XF XG XG+



Martin Steinmüller, gestor de procura de cores da Axalta

## O QUE É, AO CERTO, O AMARELO TOSCANO?

Na verdade, não é possível reproduzir a cor de lançamento dos DAF de nova geração, o amarelo toscano, em papel. No entanto, esta cor está na escala Pantone (escala PMS), utilizada por gráficas em todo o mundo. Na paleta de cores Pantone, esta cor intensa de gema de ovo chama-se "Sol da Toscana". No entanto, o amarelo toscano utilizado nos novos DAF é muito mais do que apenas uma única tonalidade. Dependendo da forma como a luz incide sobre o veículo, é uma sinfonia de cor que vive, reflete e muda constantemente.

"Quando vi a amostra de cor amarelo toscano pela primeira vez, fez-me lembrar uma superfície metálica cromada", recorda Bart van Lotringen. "Senti uma emoção; é realmente estimulante. Cor é pura emoção. No entanto, não consegui descrever esse efeito quando expliquei, inicialmente, aquilo de que estava à procura. Nesse sentido, superou as minhas expectativas."



## AMARELO TOSCANO: CINTILANTE, IMPRESSIONANTE E MODERNO

imenso sobre tendências de cores industriais. Isso permitiu-nos reduzir rapidamente o número de cores e centrar a nossa busca."

### EMOÇÕES

Elke Dirks: "As preferências das pessoas relativamente às cores dos veículos estão em constante mudança, pelo que temos de as seguir de perto. Depende muito do espírito dos tempos e do grupo de clientes, mas os pigmentos novos também têm uma influência considerável. No passado, os clientes diriam apenas algo como "arranje-me um amarelo sol". Hoje em dia, os clientes colocam mais ênfase no sentimento que a cor evoca, ou numa emoção específica. O que, na verdade, foi o que Bart fez. A futura cor de lançamento da DAF tinha de exalar positividade, qualidade, dinamismo e potência. Foi por isso que não começámos com uma única cor, mas sim com uma série de cores intensas e arrojadas que poderíamos trabalhar."

### PREFERÊNCIA PELA INTENSIDADE

"Na DAF, preferimos cores promocionais intensas", acrescenta Bart van Lotringen. "O motivo para tal é o facto de a cabina de um camião ter grandes superfícies verticais. Essas superfícies refletem a luz de forma muito diferente do que acontece com as superfícies horizontais de um automóvel, por exemplo. Queríamos uma cor excepcionalmente intensa para os DAF de nova geração. E é aqui que entra Martin Steinmüller, pois não é fácil misturar uma cor intensa e obter a quantidade certa de saturação. No final, o Martin misturou uma dúzia de cores para nós escolhermos. Pulverizámos alguns modelos de camiões à escala com as cores para podermos ver, com exatidão, quais destacaríamos ao máximo os contornos da nossa nova gama."

### AMARELO INVULGAR

"O design de cores para automóveis não se resume apenas a tonalidades diferentes. É necessário equilibrar a interligação entre o efeito, o brilho e os pigmentos que são utilizados", explica Elke Dirks.

"Os camiões DAF são impressionantes devido à sua excelente aerodinâmica e curvas acentuadas. Essas formas também produzem efeito sobre a cor. Se escolhermos bem a cor, isso fará ainda mais justiça ao design." Para ilustrar este ponto, ela flete uma chapa de aço que foi pulverizada de amarelo toscano. "Veem como a cor muda quando a dobro? Há todo um espectro de tonalidades de amarelo oculto neste amarelo toscano. Há uma transição maravilhosa de claro para escuro, e pontos brilhantes de luz altamente acentuados. É muito mais do que apenas uma cor amarela!"

### IMPECÁVEL

Escolher uma cor para um camião é uma coisa, mas como garantir que a cor tem o mesmo aspeto onde quer que seja utilizada? Para Bart Lotringen, isso foi um verdadeiro desafio. "Temos de lidar com cada caso individualmente. Naturalmente, começámos pelo camião propriamente dito e a cor era perfeita. O desafio era então fazer com que o nosso amarelo toscano tivesse o mesmo aspeto em todos os vídeos, fotografias e na brochura. Tem de ter o mesmo aspeto também numa exposição como o Salão Automóvel de Veículos Comerciais IAA 2022, onde as nossas preciosidades são expostas sob iluminação perfeita. Tivemos em conta todos esses fatores ao fazer a escolha final da cor promocional. E estou muito orgulhoso da nossa escolha."

### TENDÊNCIAS

As tendências de cor para camiões são frequentemente diferentes das tendências para automóveis. "Nos últimos anos, a tendência tem sido principalmente uma das «cinquenta sombras de grey»", diz Elke Dirks. "No entanto, o amarelo está a tornar-se claramente mais popular, e é uma cor promissora para o futuro." Bart van Lotringen vê algo semelhante a acontecer também com os camiões. "Quando lançámos os nossos camiões de nova geração, no ano passado, em amarelo toscano, vimos como essa incrível cor captou a imaginação das operadoras de transporte. Desde então, assistimos a uma duplicação do número de encomendas de camiões amarelos." ■





**"UM CAMIÃO É UM  
CARTÃO DE VISITA  
IMPORTANTE PARA  
MUITOS DOS NOSSOS  
CLIENTES, E É PARTE  
INTEGRANTE DA SUA  
IDENTIDADE"**

Jop Kerkhof: "Antes de começarmos a desenvolver um novo acessório, fazemos uma lista dos requisitos e opções"

Uma nova geração de acessórios para os DAF de nova geração

# DA IDEIA AO ACESSÓRIO

**Os DAF XD, XF, XG e XG+ estabelecem um novo padrão na indústria dos camiões. E escusado será dizer que os acessórios para os "DAF de nova geração" também têm de ter a mesma qualidade elevada. Então, como é que a DAF desenvolve os seus acessórios? Um rápida espreitadela aos bastidores.**

Muitos especialistas participaram no design, produção, testes e aperfeiçoamento dos acessórios para os novos XF, XG e XG+, bem como para o novíssimo XD. Isso exigiu que gestores e designers de produto da DAF trabalhassem em estreita colaboração. Por exemplo, o sistema antirroubo DAF Night Lock, o ar condicionado autónomo DAF Cool Ultimate e a barra de tejadilho DAF envolveram muitos anos de desenvolvimento, porque as cabinas completamente novas e os diversos acessórios tinham de combinar na perfeição.

## **VISUAL PREMIUM**

Bart Van Lotringen, diretor de design da DAF, explica o processo: "Podemos resumir o aspeto que damos aos nossos novos camiões



A barra de tejadilho tem de permanecer fixa à cabina em todas as condições

numa só palavra: premium". Naturalmente, o mesmo se aplica aos acessórios DAF que um proprietário ou condutor pode adicionar para personalizar ainda mais o seu camião. Um camião é um cartão de visita importante para muitos dos nossos clientes, e é parte integrante da sua identidade. Utilizam-no para se destacarem dos demais, e isso é algo que nós compreendemos melhor do que ninguém."

### FUNCIONAL E BONITO

Antes de começarmos a desenvolver um novo acessório, fazemos uma lista dos requisitos e opções", continua Jop Kerkhof, gestor de produto da PACCAR Parts. "Quais são as necessidades dos nossos clientes e as expectativas dos nossos concessionários? Vejamos o exemplo da nova barra de tejadilho. Tem de ser simultaneamente funcional e um elemento decorativo do camião, mas há também outros fatores envolvidos. Por exemplo, qual será o preço razoável, que materiais poderemos escolher e como poderemos garantir uma qualidade superior constante? Só quando temos as respostas a todas essas perguntas é que elaboramos uma lista de especificações com as quais a equipa de design pode começar a trabalhar."

### DO PAPEL AO PROTÓTIPO

Em seguida, os fornecedores recebem projetos CAD detalhados que servem de base para um protótipo inicial em papel e, depois, para um protótipo funcional. Kerkhof: "Testamos literalmente tudo

utilizando um modelo funcional. Por exemplo, vemos se é de fácil montagem, se o design do suporte é estanque e qual é o aspeto quando está na parte superior da cabina. Naturalmente, a segurança é também um aspeto importante. A barra de tejadilho tem de permanecer fixa à cabina em todas as condições, e sabemos as condições extremas em que os nossos camiões têm de trabalhar." Van Lotringen continua: "Quando dizemos que está fixa, significa realmente fixa. Trabalhamos muito com os nossos programas de teste porque levamos o desenvolvimento dos nossos acessórios tão a sério como o desenvolvimento dos nossos camiões. Muito simplesmente, temos de estar completamente satisfeitos com a qualidade e a segurança dos nossos produtos. Também somos extremamente exigentes no que diz respeito ao "visual", pois estilo e funcionalidade andam de mãos dadas. Só então damos luz verde para que se comece a fazer o protótipo final."

### CRESCIMENTO ATÉ À FASE DE PRODUÇÃO

Como explica Kerkhof, pode demorar meses, e até anos, até os novos acessórios DAF aparecerem, por fim, no mercado. "Os fornecedores têm de comprar os materiais, criar placas de soldadura, projetar sistemas de curvatura e, por vezes, até configurar linhas de produção completas. Todos empreendemos uma longa viagem, desde a ideia inicial até ao acessório final. De vez em quando, enfrentamos obstáculos, desvios e paragens inesperadas pelo caminho. Mas tudo isso é justificado pelo nosso destino final comum: tudo tem de ser simplesmente perfeito. Sempre." ■

## "LEVAMOS O DESENVOLVIMENTO DOS NOSSOS ACESSÓRIOS TÃO A SÉRIO COMO O DESENVOLVIMENTO DOS NOSSOS CAMIÕES"



### OS 5 MELHORES ACESSÓRIOS DAF

1. DAF Cool Ultimate, ar condicionado autónomo
2. DAF Night Lock
3. Tapetes DAF em matéria têxtil e borracha
4. Barra de tejadilho DAF
5. Forno micro-ondas DAF



Veja todos os acessórios para os DAF de nova geração

NEW GENERATION DAF

XD



# Começa o Futuro da Distribuição



XD

As cidades vendem, espaçosas e habitáveis, de hoje colocam grandes exigências nos veículos de distribuição. Tem de ser mais silenciosa e limpa e assegurar os usuários vulneráveis das estradas.

A Nova Geração XD, amiga do ambiente urbano, tem inovações que ajudam a proteger as cidades, reduzir o impacto ambiental e melhorar a sensação de condução nas estradas movimentadas das cidades.

[WWW.STARTTHEFUTURE.COM](http://WWW.STARTTHEFUTURE.COM)