

A prueba

DAF XF 105 Space Cab Ate

En busca de la EFICIENCIA TOTAL

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Siguiendo la tendencia actual en la que prima, por encima de cualquier otra consideración, conseguir vehículos cada vez más eficientes, ponemos a prueba el buque insignia de la firma holandesa DAF, el XF 105 en su versión Ate, siglas que responden (en su versión inglesa) al programa Eficacia de Transporte Avanzada. Todo un reto de consumo, sin lastrar por ello el comportamiento dinámico del vehículo.

Volvemos a tener una prueba de un camión con apellido económico, y no es otro que el nuevo Daf XF 105 Ate (eficiencia de transporte avanzada), el cual viene equipado por ejemplo con carenados, deflectores, limitador a 85Km/h y neumático perfil 70 para conseguir un gran consumo. La serie especial que lanza Daf trae su propio color identificativo y el anagrama Ate, que la diferenciará de cualquier otro vehículo. La potencia del XF es 460CV y sin duda es una de las más usadas en nuestro país, ya que hay que recordar que esta fue la cabina más vendida en el 2010 y este, el motor mas montado.

Con el objetivo de reducir el consumo de combustible al máximo, lo primero que se analizó fueron las medidas para optimizar la aerodinámica. Una de

las consecuencias es la inclusión de un nuevo paquete de deflectores sobrecabina y guardabarros que se combinan con los cubre chasis late-

El motor 460 CV de DAF, con emisión de gases EEV (vehículo ecológicamente avanzado), consigue su potencia máxima a las 1.400 vueltas y sin duda una de las virtudes que tiene es que su par máximo de 2.300Nm nos los entrega desde las 1.000 hasta las 1.410 rpm.

rales. Todo este paquete se suministra de serie en los XF105 ATe. El vehículo hace honor a otra moda que se está implantando en cuestión de seguridad ya que trae el sistema de advertencia de salida de carril (LGW) y el ACC (control de cruce-

adaptativo) que nos evitará la colisión con el vehículo que nos precede y nos avisara en caso de colisión frontal incluso sin estar activado (lo hace a poca distancia). El sistema ACC aunque cumple su función se queda un poco fuera de juego con otras marcas que ya te avisan de la presencia de vehículos, velocidad a la que van y distancia a los mismos. Aparte de las ayudas a la seguridad, trae complementos como cámara lateral con monitor, sistema de aviso de marcha atrás desconectable y faros de xenón.

Potencia ecológica

El motor 460 de Daf, denominado por la marca MX340, con emisión de gases EEV (vehículo ecológicamente avanzado), consigue su potencia máxima a las 1.400 vueltas y sin duda una de las virtudes que tiene es que su par máximo de 2.300Nm nos los entrega desde las 1.000 hasta las 1.410 R.P.M., con lo



que conseguimos estar en un régimen económico sin apenas esfuerzo, pues la horquilla de trabajo eficiente es muy amplia.

El cubicaje elegido por la marca holandesa es de 12.9L, con seis cilindros en línea, configuración parecida en casi todas las marcas en posición de motor, número de cilindros y capacidad.

Como prueba de la potencia del motor subimos la cuesta de Torija en la marcha 10 a una velocidad de 50Km/h, teniendo en cuenta



FICHA DE LA PRUEBA

Km totales	442,00 km
Velocidad media	76,84 km/hora
Consumo total	133,13 litros
Consumo medio	30,12 l./100km
Consumo AdBlue	7,11 litros

PROGRAMA ATE

EFICACIA DE TRANSPORTE AVANZADA



El XF105, junto al CF 85 ATe forman parte del programa DAF ATe (eficacia de transporte avanzada) del mismo nombre, un completo paquete de soluciones inteligentes que permiten reducir aún más el consumo de combustible y las emisiones, además de mejorar la eficiencia del camión. Ade-

más, los motores de los modelos ATe se paran automáticamente tras permanecer cinco minutos al ralentí, mientras que la limitación de la velocidad, establecida de fábrica, es de 85 en lugar de 89 km/h, con el fin de lograr una reducción de entre el 2% y el 3% tanto del consumo de combustible como de las emisiones de CO₂. Para concienciar aún más a los conductores de la importancia que tiene la reducción del consumo de combustible se proporciona, de serie, información del consumo de combustible actual y acumulado en la pantalla central del tablero de instrumentos.

Los modelos ATe ofrecen una cadena cinemática de marcha directa con una reducción de 2,69:1 que tiene como objetivo alcanzar un consumo de combustible óptimo. Además, de manera opcional, hay disponible una reducción de 2,53:1 para aplicaciones y trabajos menos exigentes. Los modelos ATe también incluyen un control de crucero adaptativo que contribuye a la reducción del consumo de combustible. El freno motor DAF, que reduce tanto el consumo de combustible como la capacidad de carga, se ha incorporado como un retardador.

Además, todos los modelos CF85 y XF105 ATe incluyen la formación* Eco-Drive de DAF para conductores, que contribuye a la reducción permanente del consumo de combustible y las emisiones de CO₂ entre un 3 y un 5% de media.

que partimos de 85, que es la velocidad a la que corta este vehículo.

Una de las sorpresas que nos llevamos con este DAF es que solo se puede pedir con freno MX, lo que a priori para los habituales del retarder sería un inconveniente, aunque en breve dispondremos de esa opción. Pero parte de la sorpresa es la potencia de actuación 210Kw a unas 1.500 rpm y de 320Kw a unas 2.100, lo que significa una frenada entorno al 75-

80% de un retarder, pero con menos peso y menos mantenimiento, que siempre es de agradecer. Tan solo hay que anticiparse con la frenada y



Como buen ahorrador que es, este holandés tiene sus armas para conseguir ser más eficiente, como por ejemplo el limitador a 85km/h, carenados y spoilers laterales y superior completos (este último se puede graduar de altura muy fácilmente con una manivela que tenemos en el lateral).

Ficha técnica del recorrido

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/H TRAMO	LT. TRAMO	l/100 TRAMO	Lt. ADBLUE
M-50 CON CARRETERA M-206	650Mt	0	0				
KM 50 A-2 (GUADALAJARA)	650Mt	37	27'28''	80,83	9,9	26,76	0,59
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	82	1H 01'06''	80,52	32,64	39,80	1,32
KM 202 A-2 (EL ESPOLON)	600Mt	64	47'26''	80,96	10,4	16,25	1,03
KM 240 A-2 (CALATAYUD)	830Mt	42	34'20''	73,40	13,77	32,79	0,68
SEGUIMOS CON OBRAS INCLUSO CON ALGÚN CAMBIO DE CARRIL QUE NOS HACE PERDER VELOCIDAD MEDIA		225	2H 50'20''	79,26	66,71	29,65	3,62
KM 240 A-2 (CALATAYUD)	830Mt		0				
KM 202 A-2 (EL ESPOLON)	600Mt	34	27'00''	75,55	12,25	36,03	0,55
KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)	1230Mt	64	53' 50''	71,33	31,98	49,97	1,03
KM 50 A-2 (GUADALAJARA)	650Mt	82	1H 01' 46''	79,65	14,92	18,20	1,32
M-50 CON CARRETERA M-206	650Mt	37	28' 43''	77,31	7,27	19,65	0,59
SEGUIMOS CON OBRAS INCLUSO CON ALGÚN CAMBIO DE CARRIL QUE NOS HACE PERDER VELOCIDAD MEDIA. TAMBIEN VIENTO ENTRE CALATAYUD Y ALCOLEA A LA VUELTA.		217	2H 51' 19''	75,99	66,42	30,61	3,49
TOTALES		442	5H 45' 08''	76,84	133,13	30,12	7,11



La cabina Space Cab es ideal para el transporte nacional e incluso cumpliría con las exigencias de una cabina para internacional, dado sus huecos de almacén y la habitabilidad que atesora.

así el uso del freno de servicio será en zonas puntuales, si bien en las bajadas habrá que tener en cuenta que la velocidad siempre será más baja que con un retarder si no queremos abusar del freno de servicio.

En la activación del freno motor, situado a la derecha de la columna de dirección, nos resulta raro que tan solo hay un punto de actuación, con lo que le quitamos progresividad a la frenada y no podemos graduar la fuerza de acción salvo quitando marchas y subiéndolo de revoluciones el motor. Tampoco tenemos un testigo que nos indique que el freno motor está activado.

En cuanto al freno de servicio equipa ABS, EBS, el control de frenos integrado y frenos de disco ventilados delanteros y traseros, que en caso de uso nos dan una frenada segura y eficaz.

Acoplamiento perfecto

La caja de cambios AS Tronic de doce velocidades ha sido mejorada y los cambios de marcha son más suaves. Es un cambio automatizado sin restricciones para el cambio manual (hoy en día se pueden pedir los camiones sin esa posibilidad, con lo que solo actúa el modo automático). El selector de función está en el salpicadero a nuestra derecha y en el mando que tenemos a la derecha de

la columna de dirección se pueden seleccionar las marchas y el modo automático o manual.

Respecto al funcionamiento hay que decir que la caja está en perfecta sintonía con el motor y que el software de gestión nos facilita el olvidarnos del cambio y atender a la carretera, pues es imposible que se equivoque de marcha si hacemos un uso normal. Nos viene muy bien para las maniobras contar con una marcha corta tanto para delante como para detrás y más aun contando con la ayuda de arranque en cuesta.

Space Cab

La cabina Space Cab es ideal para el transporte nacional e incluso cumpliría con las exigencias de una cabina para internacional, dado sus huecos de almacén y la habitabilidad que atesora. Contamos con tres huecos debajo de la cama, dos de ellos accesibles desde el exterior que hacen un total de 365 litros, además de la nevera de 42 litros. En la parte superior delantera nos encontramos con otros tres cofres, de gran tamaño. Debajo de estos cajones tenemos el parasol de cortinilla que junto con la cortinilla en el lateral y un cubre ángulos en el pilar de la cabina nos da una protección contra el sol, perfecta a cualquier hora. En esta cabina además de los espejos retrovisores tenemos una cámara que nos da la visión inferior en el lado del

La caja de cambios AS Tronic de doce velocidades ha sido mejorada, los cambios de marcha son más suaves y esta en perfecta sintonía con el motor

Ficha DAF XF 105 ATE SPACE CAB

MOTOR

Denominación:	MX340
Cilindrada:	12,9 Litros
Potencia:	460 CV
Nº de cilindros:	6 en línea
Par máximo:	2.300Nm a 1.000-1.410 rpm
Emisión gases:	Euro 5/EEV

TRANSMISIÓN

Caja de cambios:	AS Tronic, 12 velocidades.
Incluye la función Ayuda para arranque en cuesta (HSA).	
Relación de caja de cambios:	15,86-1,00.
Relación del eje trasero:	2,69.

SUSPENSIONES Y EJES

Eje del. tipo 152N, 100 mm desplazamiento vertical.
-Suspensión de ballestas parabólicas con amortiguadores y estabilizador. Carga máxima 7,5 toneladas.

Eje trasero motriz de reducción sencilla SR1347 con suspensión neumática de 4 fuelles con ajuste electrónico, incluidos amortiguadores y estabilizador. Carga máxima 13 toneladas.
Bloqueo diferencial mecánico.

FRENOS

Frenos de disco ventilados delanteros y traseros. Sistema neumático de circuito doble con control electrónico (EBS).

NEUMÁTICOS

Primer eje del.: tamaño de neumático 315/70R22.5; Goodyear tipo LHS2+, índice de carga 154/150, velocidad máx. 120 km/h, aplicación dirección - distancias largas.
Primer eje tras.: tamaño de neumático 315/70R22.5; Goodyear tipo LHD2+, índice de carga 154/150, velocidad máx. 120 km/h, aplicación tracción - distancias largas.

DEPÓSITO

Combustible:	Dep. comb. aluminio 430 l, 620 mm de altura
Depósito de AdBlue	100 litros



NEUMÁTICOS

UNA PARTE IMPORTANTE DEL PROGRAMA ATE

DAF ha seleccionado los neumáticos de baja resistencia a la rodadura Marathon + de Goodyear como equipamiento original para sus últimos camiones de Eficiencia de Transporte Avanzada (Advanced Transport Efficiency, ATe). Este es el resultado de un trabajo conjunto dirigido a ofrecer vehículos con el menor consumo de combustible posible pero sin comprometer ninguna otra prestación.

Los neumáticos de dirección Marathon LHSII+ y de tracción Marathon LHD II + de Goodyear, se montan como estándar en el tamaño 315/70R22,5, lo cual no sólo mantendrá bajo el consumo de combustible, gracias a su mejor resistencia a la rodadura, sino que también reducirá la altura del vehículo disminuyendo aún más el consumo de combustible debido al empuje aerodinámico.

El semirremolque monta un neumático para remolque Marathon LHT II, que también ha obtenido muy buenos resultados en diferentes pruebas comparativas realizadas por TÜV Süd Automotive a la gama Marathon +. La clave para el excelente nivel de comportamiento en términos de resistencia a la rodadura del Marathon +, un 7% mejor que la de sus antecesores¹, consiste en una mejora innovadora del compuesto de banda llamado Silefex, desarrollado por el Centro de Innovación de Goodyear en Luxemburgo y que se caracteriza por una mezcla optimizada de relleno de sílice y de caucho de alta calidad.



acompañante a la hora de hacer maniobras o dar el intermitente de la derecha, conectada a una pantalla de gran visión en el salpicadero. Los acabados interiores son en apariencia inox, que le dan un aire más moderno. El volante de cuero cuenta con airbag y los controles para elegir la velocidad de cruce, de descenso e incluso los mandos del teléfono. Es una pena que no se pueda manejar la radio desde el volante, esa función es seguridad. En cuanto al descanso, sin duda la cama de DAF es toda una referencia por su tamaño y confort. Contamos con una cama supletoria de fácil acceso y casi tan cómoda como la principal.

En marcha

Como buen ahorrador que es, este holandés tiene sus armas para conseguir ser más eficiente, como por ejemplo el limitador a

85Km/h, carenados y spoilers laterales y superior completos (este último se puede graduar de altura muy fácilmente con una manivela que tenemos en el lateral). El fin para el que ha sido creada esta serie es fácil de conseguir, ya que sin apenas intervenir en la elección de la marcha y dejando actuar el corte del limitador, su consumo medio de 30,12L/100Km es muy bueno, teniendo una media de velocidad de 76.84Km/h, lo que le convierten en un auténtico campeón del ahorro.

Dentro de la prueba hay que destacar que en el trayecto de ida a Calatayud a una media de 79,26Km/h el consumo fue de 29,65L/100Km y normalmente ese consumo es superior al de vuelta a Madrid, lo que nos hace preguntarnos cuál hubiera sido el consumo en el segundo trayecto si no hubiéramos tenido viento en los primeros 64 Km... seguro que menos de 28. ■



Nuestra opinión

NOS HA GUSTADO

- Eficiencia.
- Cambio Astronic.
- LGW (nunca falla).

NOS PARECE MEJORABLE

- No se puede pedir con retarder.
- Radio sin mandos al volante.
- Software ACC mejorable.

¡Mantente informado!



¡Recíbela
comodamente
en tu domicilio
y por sólo
33€ al año!

Autónomos ¡En Ruta! es la revista de mayor difusión
entre los transportistas autónomos de toda España.

Suscríbase llamando a nuestros teléfonos
o envíanos un email:

suscripciones@autonomosenruta.com

Autónomos ¡En Ruta! • Tel.: 91 499 43 34 • Fax: 91 474 91 98
www.autonomosenruta.com • info@autonomosenruta.com • Síguenos en Facebook

