

Consumo medio de gasoil
29,89 L/100 kmConsumo medio de AdBlue
0,72 L/100 kmVelocidad media
78,61 km/h

UN PLUS EN DISEÑO Y CONFORT PARA LARGA DISTANCIA

DAF ha acometido una de las renovaciones más sonadas del año pasado, con la presentación de sus nuevas gamas de vehículos pesados que ahora presentan nuevas opciones a la ya clásica familia XF. En esta ocasión probamos la cabina más grande que se presenta bajo la denominación XG+ asociada a una cadena cinemática ya conocida aunque actualizada formada por el motor MX-13 de 480 CV y la caja TraXon. Una combinación muy prometedora.

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Los cambios estéticos exteriores son apreciables a primera vista con respecto a las gamas anteriores y no se trata solo de diseño, sino que en este caso, la gran mayoría de novedades se ponen al servicio de la aerodinámica del vehículo.

Este mes probamos en primicia la nueva generación de camiones pesados de larga distancia lanzada el año pasado por DAF Trucks, unas gamas que ahora incorporan nuevas cabinas, que vienen a sumar opciones a la clásica XF, con dos nuevas variantes XG y XG+.

Además, hay que dejar constancia de que se trata de una renovación muy especial, porque se presenta bajo la premisa de ser el primer fabricante que se beneficia de las nuevas normativas de la Co-

misión Europea sobre masas y dimensiones, que van a permitir a los fabricantes mejo-

Las novedades en el chasis, la cabina y la suspensión del eje trasero, junto con un nuevo diseño del sistema de dirección que reduce las fuerzas de dirección, los nuevos modelos XG+ ofrecen una sensación notable de conducción y maniobrabilidad.

rar sustancialmente respecto a la reducción de emisiones (CO₂), seguridad vial y comodidad para el conductor.

Para realizar esta primera toma de contacto, nos venimos arriba y apostamos por la

mayor cabina de todas, la serie XG+, que ya desde fuera impresiona por las dimensiones que oculta en su

interior, aunque exteriormente, los cambios producidos nos llamen a engaño. Acompañando a esta nueva serie, en esta ocasión la marca ha dispuesto una mecánica MX-13, con una arquitectura de 6 cilindros, 12,9 litros, que brinda una potencia de 355 kW (483 CV) a 1600 rpm, junto a un par motor que alcanza los 2.500 Nm a 900- 1125 rpm. Los cambios estéticos exteriores son apreciables a primera vista con respecto a las gamas anteriores y no se trata solo de diseño, sino que en este caso, la gran mayoría de



novedades se ponen al servicio de la aerodinámica del vehículo. Así, aunque poco apreciable, el cambio más significativo es que las cabinas cuentan con una ampliación de 160 mm en la parte delantera para ofrecer una aerodinámica muy mejorada, de manera que el frontal ofrece menor resistencia, con la consiguiente mejora en eficiencia. Junto a este detalle, que es posible gracias a que el desarrollo se ha hecho teniendo ya en cuenta las nuevas normas sobre pesos y dimensiones de la Unión Europea, muchos otros detalles completan los cambios exteriores, como el parabrisas curvado, que sigue la línea marcada por los paneles de las esquinas de forma elíptica, muy pronunciados, así como las

cubiertas aerodinámicas del pilar A, la placa inferior con deflector de aire integrado y el diseño exclusivo de los deflectores de los compartimentos de las ruedas.

Interior

Tras la primera y grata impresión visual que nos ofrece esta nueva gama XG+ subimos a bordo del interior de cabina, una acción relativamente fácil gracias a los amplios ángulos de apertura de la puerta y que el XG+ cuentan con solo tres peldaños de entrada, suficientes para subir con comodidad, alcanzando las barandillas de acceso. La sensación de espacio en esta cabina salta a la vista, pues tanto la versión XG+ como la XG se benefician de una longitud adicional de al

pasa a pag. 28

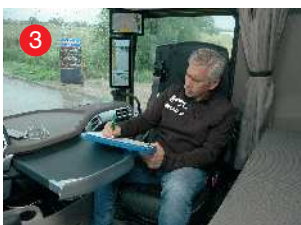


DIGITAL VISION SYSTEM

El sistema DAF Digital Vision System opcional sustituye el retrovisor principal y el retrovisor gran angular. Este sistema incluye cámaras retráctiles montadas en la parte superior de la cabina que, además, están calefactadas para proporcionar una visión óptima en todas las condiciones meteorológicas. Además de contribuir a la mejora de la aerodinámica del vehículo (léase mejores consumos), las pantallas colocadas en el montante A de la cabina ofrecen más información que un mero retrovisor.



COCKPIT MULTIMEDIA



1 Litera relax.- DAF introduce por primera vez la cama DAF Relax totalmente ajustable que ofrece un apoyo óptimo de la cabeza, la espalda y las piernas. Estas camas con ajuste mecánico o eléctrico permiten al conductor elegir su posición ideal para descansar y dormir en este colchón de hasta 18 centímetros de grosor.

2 Espacio.- La parte central del salpicadero alberga grandes espacios de almacenamiento, tanto en la parte superior como en la inferior, donde se encuentra un cajón grande en los modelos XG+, así como un compartimento abierto con posavasos integrados.

3 Asientos giratorios.- Los asientos giratorios del conductor o el acompañante están disponibles de forma opcional. En el lado del acompañante, junto a la clásica mesita que ahora es algo más grande, esta disposición ofrece un buen lugar de relax tras la jornada de conducción.

4 Panel de control.- Desde el panel de control en la pared trasera se pueden controlar la iluminación, la temperatura, el sistema de sonido, las ventanillas y la trampilla del techo. Además, incluye un modo de vigilancia que activa las cámaras de los sistemas DAF Digital Mirror System y DAF Corner Eye, así como un botón de emergencia que activa la bocina y las luces de emergencia.

5 Altura.- La versión XG+ añade una altura interior que se ha aumentado hasta 2.220 mm, lo que unido a un piso "semitaplano", que cuenta con sólo 5 cm de alzada para el túnel motor, nos proporciona una habitabilidad de primera clase, con un volumen total de la cabina de no menos de 12,5 m³.



viene de pag.27

→ menos 330 mm en la parte trasera de la cabina para ofrecer un espacio inigualable para trabajar, vivir y dormir. Pero es que además, la versión XG+ añade una altura interior que se ha aumentado hasta 2.220 mm, lo que unido a un piso "semitaplano", que

cuenta con sólo 5 cm de alzada para el túnel motor, nos proporciona una habitabilidad de primera clase, con un volumen total de la cabina de no menos de 12,5 m³. Tomamos posesión del puesto de conducción y empezamos a notar los primeros

cambios para mejor: el intervalo de ajuste del asiento del conductor, 1.210 milímetros de largo y 413 de alto en los modelos XG+, garantiza sobradamente una posición cómoda a cualquier conductor, que además cuenta con un volante ajustable en un ángulo hasta 55° e incluso se puede colocar en una posición más vertical y hacia abajo, similar a un turismo.

El salpicadero también es de nuevo cuño y presenta un diseño atractivo con pantallas de última generación y los mandos principales al alcance de las manos, muchos de ellos desde el volante. Destaca en esta nueva configuración la pantalla totalmente digital de 12" del salpicadero, que muestra toda la información relacionada con el vehículo y que se puede configurar a nuestro gusto, siguiendo el canon actual de prácticamente todas las nuevas gamas de camiones.

En la zona de descanso apre-

ciamos con mayor nitidez incluso ese volumen extra ganado gracias a la nueva normativa. Una zona de acompañante bien definida con asiento giratorio y mesita de mayores dimensiones da paso a una zona posterior, en nuestro caso con dos literas de 2.220 milímetros, con una anchura mínima de 800 milímetros en este modelo XG+. Disponemos de una segunda litera, que también puede hacer las veces de portaequipajes.

Actualización de la cadena cinemática

La cadena cinemática que anima esta serie XG+ también ha sufrido alguna actualización, aunque sigue manteniendo el bloque formado por el motor MX-13 y la caja de cambios automatizada TraXon, 12 velocidades.

El motor cuenta con un nuevo diseño del inyector de combustible de varios impulsos con un nuevo diseño de la bo-



La cadena cinemática que anima esta serie XG+ también ha sufrido alguna actualización, aunque sigue manteniendo el bloque formado por el motor MX-13 y la caja de cambios automatizada TraXon, 12 velocidades.

LO MAS EXIGENTE

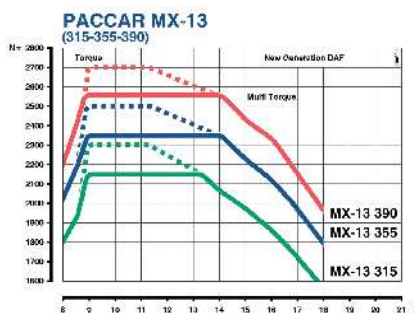


CAMION DAF XG+ 480CV	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	9	9	9	8	9
Velocidad	45	43	53	44	44

En la subida a Somosierra a partir del km 107 ponemos el modo ECO off para comprobar la potencia del motor ya que en otras cuestas hemos podido comprobar una ligera pérdida de velocidad, y esta opción, (seleccionar el modo ECO off) en algunos camiones nos han sorprendido gratamente con la potencia ofrecida. De momento por los 1.100 m pasa a 74 Km/h en la marcha once y empieza a recuperar velocidad

hasta los 82 Km/h donde cambia de marcha a la 12, sorprendentemente se pone a subir en la marcha indicada a 1000 rpm. Cuando empieza la cuesta fuerte reduce a la marcha 11 encarándola a 80 Km/h, y poco a poco va perdiendo velocidad, hasta alcanzar la cota de los 1.200 metros a 53 Km/hora en la marcha 9.

En dicha marcha vamos perdiendo poco a poco algo de velocidad hasta los 46, dónde cambia nuevamente la marcha y engrana la octava, aunque el camión no va cómodo y realiza unos cuantos cambios de más entre la octava y la novena marcha, a nuestro juicio evitables, ya que pierde mucha inercia en los cambios.



quilla que contribuye de manera sustancial a mejorar la eficiencia de la combustión. Por lo que respecta a la caja TraXon, incluye el control de crucero predictivo de última generación y las nuevas funciones EcoRoll, además de ofrecer nuevas funciones, como el inicio rápido de la marcha, que permite una dosificación precisa de la marcha lenta del vehículo al soltar

el pedal de freno.

En marcha con el XG+

Empezamos la prueba en un día desapacible, con lluvia, aunque sin viento, lo cual sin duda va a condicionar los resultados de la prueba. En cuanto nos ponemos en marcha enseguida hay dos cosas que notamos: el nivel de ruido, muy bajo, ha mejorado sensiblemente y por otro lado,

una dirección mucho más suave que en la anterior gama. Además, el confort de marcha también es superior gracias a la suspensión de la cabina, que cuenta con un nuevo diseño del muelle helicoidal o neumático y del amortiguador para aumentar la comodidad.

Vamos aprovechando los primeros kilómetro del recorrido para "hacernos" con los ajus-

tes de conducción, especialmente los relativos al control de crucero predictivo: en este caso nos deja regular por encima hasta el nivel de los 100 km/h y por debajo, bajar hasta 10 km /h de la velocidad seleccionada

Las primeras sensaciones sobre la gestión del control de crucero predictivo marcan una mejora con esta nueva gama, con una buena selec-

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

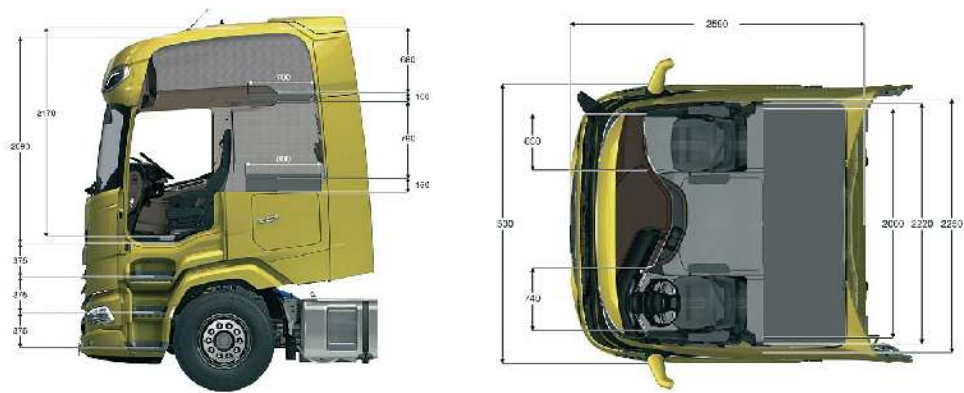
49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es



DIMENSIONES DE CABINA



La percepción que tenemos a los mandos de esta nueva gama es la de circular con bastante seguridad, algo a lo que sin duda contribuye la visibilidad al volante mejorada gracias a unas líneas de cintura del parabrisas y de las ventanillas laterales lo más bajas posible y al amplio parabrisas de 2,3 m2.

Ficha técnica

DAF XG+ 480 FT 4X2

MOTOR	
Tipo	MX-13
Nivel de emisiones	Euro 6
Número de cilindros	Seis en línea
Cilindrada	12,9 litros
Potencia máxima	483 CV a 1.600 rpm
Par máximo	2.500 Nm a 900/1.125rpm
Caja de cambios	12 velocidades TraXon 12TX2210 DD.
Relación eje trasero	2.21
Eje trasero	Eje trasero motriz con bloqueo diferencial mecánico
Frenos Delanteros/traseros	Discos ventilados
Sistema retardador	Freno motor MX
Delantera	Suspensión neumática de 4 fuelles con control electrónico.
Trasera	Conjunto de suspensión trasera con función de estabilizador y guía del eje con sistema Stabi-link integrado.
PESOS Y DIMENSIONES	
Distancia entre ejes	4,00 m
Voladizo trasero	0,99 m
5ª Rueda	SAF S36-20 hierro fundido 150+40 mm
MMA en prueba	40.000kg
Neumáticos delanteros	315/70R22.5GO AFMAXS 156/150 L
Neumáticos traseros	315/70R22.5GO AFMAXS 156/150 L
Depósito gasóil	430 litros
Depósito AdBlue	85 litros

ción del régimen de marcha según el terreno en el que nos movemos. Sin embargo, en la subida de Guadalajara y Torrija, en modo ECO, anotamos un rendimiento mejorable ya que, pese a no pasar por problemas, no consigues superar en ninguna de las dos cuestas los 45 kilómetros por hora. Siguiendo con este análisis del comportamiento dinámico de esta nueva serie, un punto que, a nuestro juicio, debería haberse aprovechado con esta nueva gama es cambiar el modo de funcionamiento del Eco-roll, que al igual que en la serie anterior, tan solo entra por encima de los 90 Km/h o cuando tenemos el control de crucero puesto. También hay que anotar que en cualquier modo de marcha seleccionado, en todo momento la caja de cambios nos deja actuar de forma manual, con lo cual para un chófer experimentado puede ser de ayuda pero, en el caso opuesto, para otros puede ocasionar un mayor consumo. La percepción que tenemos a los mandos de esta nueva gama es la de circular con bastante seguridad, algo a lo que sin duda contribuye la visibilidad al volante mejorada gracias a unas líneas de cintura del parabrisas y de las ventanillas laterales lo más bajas posible y al amplio parabrisas de 2,3 m2. Mejoran también los sistemas de seguridad que monta esta unidad, como el detector de ángulo muerto, el cual si damos el intermitente al lado derecho y tenemos algún vehículo nos hará sonar una alarma para avisarnos, además de la mejora en visibilidad que aporta el sistema de cámaras, que, como en otras marcas, nos indica, con un sistema de marcas dónde acaba nuestro semirremolque y dos rayas más situada a unos 20/25Mt del final del semirremolque y la última a 70 metros de nuestro vehículo. Al realizar las bajadas, hay

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L/100KM PARC.	LITROS ADBLUE
PRIMER TRAMO							
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:27:15	81,47	9,48	25,62	0,44
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:02:56	79,13	33,53	40,40	1,54
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:38	83,16	5,6	11,67	0,26
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:04:49	80,76	48,61	28,93	2,24
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:35:04	75,29	14,79	33,61	0,68
ALMAZÁN - CL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:37:52	76,06	12,2	25,42	0,56
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:08	79,34	12,6	20,66	0,58
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	1:59:04	77,1	39,59	25,88	1,82
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:36:15	77,79	19,69	41,89	0,91
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:13:34	61,92	12,35	88,21	0,57
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:11	82,33	12,48	20,13	0,57
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:35:00	77,68	44,52	36,2	2,05
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:38:53	78,61	132,72	29,89	6,11

que tener muy presente que no tenemos retarder y con el freno motor nos tendremos que anticipar para no sobrepasar la velocidad. Además, en estas primeras cuestas no notamos gran diferencia en la entrada de potencia del freno motor del segundo al tercer punto, cuando el motor ya va

revolucionado. Este aspecto lo vamos a notar en la última fase de nuestro recorrido, cuando acometemos la bajada del Puerto de Somosierra. Siendo conscientes de que en esta unidad no contamos con el retarder, en la bajada, nos toca frenar anticipadamente, incorporando pun-

tos de nuestro freno motor ya desde los 60 km/hora, e incluso en alguna ocasión tendremos que ayudarlo con el freno de servicio, para mayor seguridad, durante la prolongada bajada. Finalizada nuestra ruta, esta unidad nos deja un consumo equilibrado por debajo de los 30 litros (29,89

L/100Km), aunque algo más elevado de lo esperado sin duda por las condiciones climáticas que nos han acompañado durante la prueba. Por el contrario, el coste total de actividad se ve compensado en parte por un muy buen consumo de Adblue, que apenas supera los 1.3 l/100 Km. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Cabina espaciosa.
- Buena visibilidad en las pantallas de los espejos incluso con lluvia.
- Luces y los limpiaparabrisas automáticos.
- Consumo de AdBlue.

A MEJORAR

- Gestión del modo ECO Off.
- Deberíamos disponer de ecoroll en cualquier momento.



Desde mi cabina



La renovación emprendida por DAF Trucks en sus gamas de vehículos pesados de ruta acierta en la elección de las nuevas ca-

binas, muy espaciales y cómodas para quienes tenemos que pasar mucho tiempo en cabina, especialmente en esta serie XG+, que marca un hito en volumen interior. Por poner un pero, diríamos que el software de gestión del control de crucero predictivo tiene que ajustarse aún más para sacar el máximo rendimiento de este vehículo.

Consulta todas nuestras pruebas: www.autonomosenruta.com

