

DAF XF 460 Low Deck

VOLUMEN **TOTAL**

En esta ocasión os traemos una prueba muy especial, pues, al contrario que en otras ocasiones, no se trata del típico "rutero" estándar, sino de un especialista destinado, sobre todo, a aquellos transportes que precisan disponer del máximo volumen posible gracias a una altura interior del semirremolque que alcanza los tres metros, sin exceder obviamente los 4 metros de máxima que marca la legislación comunitaria, gracias a una altura de la quinta rueda que tan sólo alcanza los 91 cm.

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Y eso es precisamente lo que ofrece esta variante denominada por DAF "Low Deck" o piso bajo, pues gracias al trabajo realizado por la marca holandesa, sobre la base de las versiones estándar XF FT 4x2, actuando sobre varios elementos, se ha conseguido "liberar" una altura interior de carga que llega a los tres metros. Esta opción, por tanto, será muy apreciada por aquellas empresas especializadas en transportes en los que jugar

con los límites de altura, es una cuestión primordial, y el ejemplo más claro que se nos ocurre es el transporte de vehículos.

Pero veamos en primer lugar cómo ha conseguido DAF esta nueva versión Low Deck, pues hay que recordar que esta variante se ofrece en el catálogo del fabricante holandés desde hace años, pero que ahora nos llega mejorada con una altura de la quinta rueda que tan sólo alcanza los 91 cm. Todo un récord para alcanzar una máxima volume-

tría, que se ha conseguido actuando no sólo sobre la quinta rueda, sino también con los necesarios ajustes sobre la geometría del eje trasero y mediante la monta de unos neumáticos de perfil muy bajo en todo el conjunto.

Cabina estándar

Para esta versión especial disponemos, sin embargo, de la apreciada cabina Super Space, una de las cabinas más confortables y apreciadas por los conductores. Pese a la rebaja de altura, el

único cambio que apreciamos es en el exterior, pues, esta diferencia ha obligado a rediseñar los deflectores superiores de cabina para alinearlos con el semirremolque. Por lo que respecta al interior, no nos extenderemos mucho en describirlo, pues es de sobra conocido por nuestros lectores. Baste decir que la renovación de esta cabina con la llegada de las versiones Euro 6, supuso un cambio cualitativo en la marca holandesa, tanto en ergonomía, con un rediseño total del salpicadero



BUEN RUTERO, PERO NO UN ESPECIALISTA

Esta configuración no está especialmente concebida para ser un campeón del ahorro. A diferencia de otras pruebas esta vez contamos con un semitauliner de lona, en vez del tipo frigo aerodinámico habitual, entre otras cosas.

como en confort y habitabilidad.

Destacamos la inteligente disposición del salpicadero, donde nos encontramos con la pantalla, configurada para darnos muchos más datos y en especial el nuevo asistente al rendimiento del conductor. Los cajones son suficientes para guardar todo tipo de cosas (tres cajones encima del conductor y otros tantos debajo de la cama). La nevera debajo de la cama con otro cajón al lado para poder organizarse, además de la posibili-

dad de acceder a los cajones exteriores desde dentro del habitáculo, nos facilitan la labor de preparar un gran viaje.

El volante no sufre apenas cambios, pero los realizados son de verdadera valía, con una agrupación inteligente de los mandos integrados. Además, ahora ya es posible gobernar la radio desde el volante, y el uso del teléfono es mucho más fácil si pedimos estas opciones.

En la "zona de descanso", echamos en falta algún

CONTROL PREDICTIVO, EL OJO AMIGO

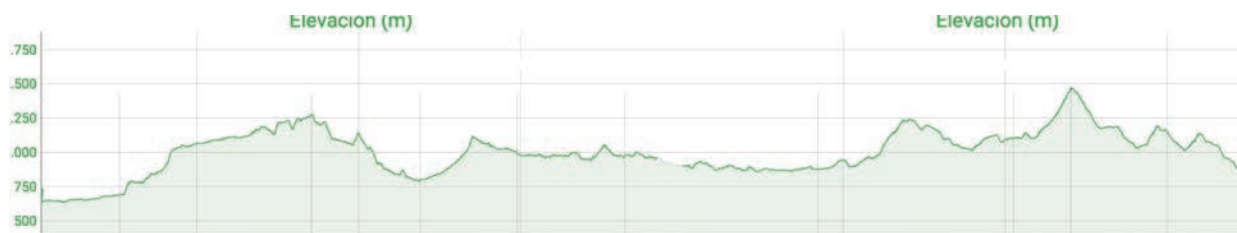
El Control predictivo funciona bien incluso en la carretera comercial, leyendo perfectamente los perfiles y haciendo buen uso del cambio cuando es necesario. Cuenta con tres niveles empezando por el más alto que nos deja caer el camión hasta 10 Km/h por debajo de la velocidad seleccionada y el segundo y tercer nivel cuentan con 7 y 4 Km/h respectivamente.



ASÍ RESPONDIÓ EN EL TRAMO MAS EXIGENTE

Empezamos a subir el Somosierra con el control de crucero a 85 kilómetros por hora y el cambio lo gestionamos con el eco off. Tanto en el cambio de las 12 a la 11 como de la 11 a las 10 lo hace a las 1000 vueltas y mantiene un régimen de 1200 vueltas a 50 Km/h y se mantiene entre los 47 y 50 Km/h toda la subida. Terminamos la subida en la marcha 10 y a 50 kilómetros por hora. Según el demo driver de DAF, los resultados de la subida mejoran en tiempo y consumo con respecto a otras pruebas de las que él tiene datos.

Nos disponemos a bajar de Somosierra y ponemos la marcha 10 que, si bien nos ha venido genial para subir, con el freno motor hace una combinación perfecta y salvo en dos ocasiones no hay que ayudar con el freno de pie.



CAMION DAF 460 LOW DECK	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1,300 mt	Túnel
Marcha	10	10	10	10	10
Velocidad	50	50	48	49	48

Ficha técnica

DAF XF 460 FT LOW DECK

MOTOR

Modelo	MX-13 Euro 6
Nº de cilindros/Cilindrada	6 en línea / 12,9 litros
Potencia máxima	460CV entre 1.425 y 1.750 rpm
Par máximo	2.300Nm entre 1.000 y 1.425 rpm
Alimentación	Inyección Common Rail y turbo geometría variable.

TRANSMISIÓN

Embrague	Diafragma monodisco en seco
Eje motriz	SR 1344 13toneladas
Caja de cambios/Nº velocidades	AS Tronic 12 velocidades
Relación de grupo	2,38:1

SUSPENSIONES

Eje delantero	Parabólica 8 toneladas
Trasera	Suspensión neumática

FRENOS

Delanteros	Discos ventilados con EBS
Traseros	Discos ventilados con EBS
Auxilia	MX engine brake
Freno motor	Freno de descompresión sobrealimentado

NEUMÁTICOS

Delanteros	GoodYear 375/45 R22.5
Traseros	GoodYear 375/45 R22.5

DEPÓSITOS

Combustible	Tanques de aluminio de 340 + 690 litros
AdBlue	Tanque de 90 litros

PESOS Y DIMENSIONES

M.M.A. en prueba	40.200 kg.
Tara tractora	7.550 kg.

mando más en la cama para controlar radio, teléfono, ventanillas etcétera. Por otro lado la cama sin duda es una de las más cómodas del mercado. La posibilidad de poner segunda cama en la cabina Super Space por espacio y confort de uso está a un gran nivel. En nuestro caso, disponemos de esta opción, con una práctica escalerilla para acceder a la litera superior.

Como siempre que nos referimos a vehículos destinados a larga distancia, no hay que despreciar complementos como el microondas, la cafetera o la televisión, que nos pueden hacer la vida más cómoda en ruta.

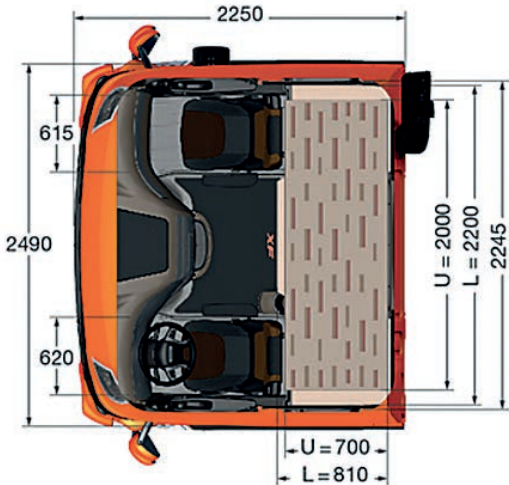
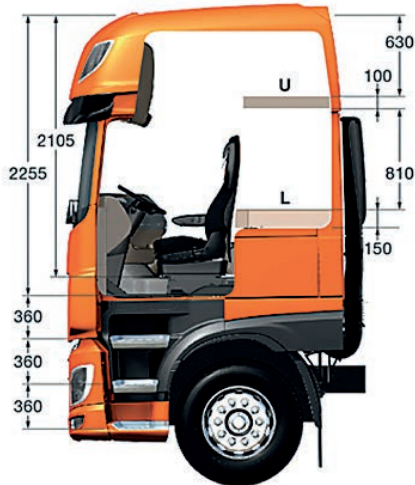
Buen rutero, pero no un especialista

Comenzamos nuestro recorrido con 20 grados de temperatura en Madrid. Por la tarde un poquito de viento por la zona del Burgo de Osma y llegando a Aranda del Duero empieza a ser un poquito más fuerte, con temperaturas agradables.

Nos sorprende nada más empezar que el régimen de vueltas es alto debido a una desmultiplicación muy pequeña y el motor llega a las 1350 RPM a los 90 kilóme-

Super Space Cab

El único cambio que apreciamos en el exterior de la cabina Super Space, esta en el rediseño de los deflectores superiores de cabina para alinearlos con el semirremolque.



tros por hora, lo que nos preocupa desde inicio pensando en los consumos pues llevamos unas 200 vueltas más de lo normal. Lleva el grupo 2:38 y para el próximo año está previsto un grupo más largo, aunque de momento sólo se puede pedir con éste. El freno motor funciona bien incluso en cuestas bastante fuertes. Con la décima marcha engranada mantiene una velocidad de unos 80 kilómetros por hora entre las 2100-2200 vueltas. Cada vez que arrancamos y

conectamos el modo predictivo, se pone en el modo más económico. El control de crucero predictivo tiene tres niveles empezando por el más alto que nos deja caer el camión hasta 10 Km/h por debajo de la velocidad seleccionada y el segundo y tercer nivel cuentan con 7 y 4 Km/h respectivamente. En el menú del camión encontramos el apartado de rendimientos de conducción que sigue evaluando al conductor y puntúa mejor cuanto más usamos el control de crucero predictivo.



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	0:29:03	76,42	11,09	29,97	0,37
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:03:16	77,77	38,95	47,50	0,82
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:35:34	80,97	6,82	14,21	0,48
TOTAL PRIMER TRAMO		167	2:07:53	78,35	56,86	34,05	1,67
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:19	70,75	16,45	37,39	0,44
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:42:37	67,58	14,72	30,67	0,48
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:48:46	75,05	16,32	26,75	0,61
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:08:42	71,33	47,49	31,04	1,53
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:36:40	76,91	21,4	45,53	0,47
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:54	65,12	13,18	94,14	0,14
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:46:43	79,63	13,97	22,53	0,62
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:36:17	76,65	48,55	39,47	1,23
TOTAL RECORRIDO COMPLETO		443	5:41:53	77,75	152,9	34,51	4,43

EL PROGRAMA LOW DECK

¿Cómo ha conseguido DAF llevar la altura interior hasta los tres metros? Son varios los frentes en los que ha trabajado el fabricante holandés. En primer lugar, instalando una quinta rueda de 140 mm de alto, lo que supone una reducción de 22 mm, frente a los 162 mm de las versiones Low Deck anteriores.

La geometría del eje trasero también ha jugado un papel importante en la consecución de una quinta rueda de tan solo 91 centímetros de altura, y por eso las barras de torsión, los soportes y las horquillas se han rediseñado completamente.

Pese a estos cambios, sería difícil alcanzar esta capacidad interior sin contar con la monta de neumáticos de perfil bajo, especialmente en el eje tractor. En el caso que hoy nos ocupa, el vehículo "calza" unas gomas Goodyear en medidas 315/45R22.5 en el eje tractor nada más y nada menos que 375/45R22.5 en el directriz. Pese a ello, en la reciente presentación que la marca organizó en Sitges, se habló de cómo entre las combinaciones más normales estaría el utilizar en los ejes traseros neumáticos de tamaño 315/45R22.5 y en el directriz 355/50R22.5.



Podría puntuar mejor las frenadas ya que valora mejor el acelerar después de terminar de frenar, en vez de valorar la frenada anticipada y el tiempo que pasa desde que dejamos de frenar y empezamos a acelerar.

Y hablando del sistema de frenos, nos sorprende gratamente la potencia del freno motor que monta esta unidad, que hace que no echemos en falta la "ayuda" de un retarder, que intuimos no monta el vehículo por problemas en la configuración de un chasis cuya prioridad es bajar la altura del semirremolque.

Por otro lado, hay que decir

que, en nuestra opinión, estira mucho la marcha 12, llegando a bajar hasta las 1000 vueltas, momento en el que realiza

zar los datos obtenidos, pensamos que tanto los resultados en consumos como en velocidad comercial son nota-

El freno motor funciona bien incluso en cuestas bastante fuertes. Con la décima marcha engranada mantiene una velocidad de unos 80 kilómetros por hora entre las 2100-2200 vueltas

el cambio a la 11, un poco tarde, pues sigue perdiendo velocidad.

Al concluir la prueba y anali-

bles, pese a que un consumo medio de 34,5 litros a los 100Km, parezca excesivo. Sin embargo, debemos tener en

cuenta varias cosas: primero que esta configuración no está especialmente concebida para ser un "campeón del ahorro", primando otras ventajas como la capacidad de carga gracias a la altura de tres metros interior. Buena prueba de ello es que, a diferencia con otras pruebas realizadas, en esta ocasión la tractora venía acompañada de un semirremolque tauliner de lona, en vez del tipo "frigo" provisto de todo tipo de mejoras aerodinámicas habituales. Tampoco ayuda el que este tipo tan específico de conjunto vaya lastrado con 40 toneladas, cuando pensamos

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



El vehículo “calza” unas gomas Goodyear en medidas 315/45R22.5 en el eje tractor nada más y nada menos que 375/45R22.5 en el directriz. A plena carga, un perfil tan bajo podría originar un desgaste muy rápido de los neumáticos.



Disponemos en la cabina un botón para subir la suspensión de la cabina con una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora muy recomendable para salvar badenes o algunas entradas a muelles de carga.

que está más indicado para transportes que requieren de gran volumen, pero con menos peso, donde, sin duda, se aprecian mucho mejor las cualidades que ofrece el programa Low Deck. Además, el

bajo perfil de los neumáticos que monta (indispensable para alcanzar una altura reducida de 910mm), seguramente se verá seriamente perjudicado con un tonelaje como el que presentaba esta unidad.

No podemos dejar de comparar estos datos con los más aproximados de que dispuestos y que corresponden a la prueba realizada en 2014 sobre la misma unidad XF FT 460 de DAF. Aunque en esa ocasión, el consumo fue unos tres litros inferior (31,5), hay que recordar que en este tiempo hemos cambiado de recorrido, asumiendo en la actualidad tramos de mayor dureza para las mecánicas, por lo que, esta diferencia, no nos parece en exceso significativa. ■

INTERIOR

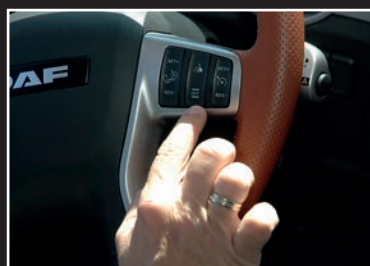


Destacamos la inteligente disposición del salpicadero, donde nos encontramos con la pantalla, configurada para ofrecernos mucha información y en especial el nuevo asistente al rendimiento del conductor.



Los cajones son suficientes para guardar todo tipo de cosas (tres cajones encima del conductor y otros tantos debajo de la cama). La nevera

debajo de la cama con otro cajón al lado para poder organizarse, además de la posibilidad de acceder a los cajones exteriores desde dentro del habitáculo, nos facilitan la labor de preparar un gran viaje.



El volante no sufre apenas cambios, pero los realizados son de verdadera valía, con una agrupación inteligente de los mandos integrados.

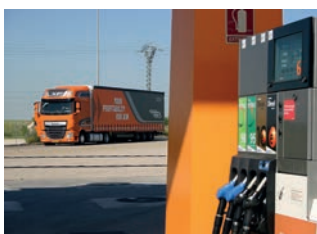
Valoración

NOS GUSTA

- Freno motor.
- Capacidad de carga en volumen.

A MEJORAR

- Consumo (quizá con un grupo más largo lo consiga).
- Mandos en la zona de descanso.



Desde mi cabina



Como valoración final hay que decir que para la configuración que es y el peso lastrado la movilidad y el consumo no está nada mal, ya que este tipo de configuraciones deberían estar vinculadas a un transporte más ligero, además de sorprendernos gratamente la potencia del freno motor.