



Up to 90%
CO₂ reduction

HVO
CO₂ REDUCTION

PRUEBA DAF CF 450 FT

CUMPLE CON SOLVENCIA

Nos ponemos a los mandos de una unidad DAF CF animada por el motor de 11 litros que rinde 450 CV de potencia y se complementa con la cabina Space Cab, con techo elevado. Un conjunto muy polivalente para asumir multitud de trabajos, especialmente rutas nacionales, con gran solvencia.

Consumo medio de gasoil
***27,83l./100 km**

MMA 32 tons.

Consumo AdBlue
1,48l./100 km

Velocidad media
77,44km/h

Autónomos ¡En Ruta! 30



Hoy os traemos un conjunto en una configuración que, si bien no encuentra su espacio natural en la ruta de larga distancia, si que presenta un equilibrio perfecto para acometer rutas de media distancia, aunque eso no quiere decir que, tanto por prestaciones como por comodidad de cabina no podamos asumir cualquier tipo de trabajo, incluso internacional. DAF nos presta su gama CF en esta versión, bastante polivalente, pues está animada por el motor de 11 litros que

rinde 450 CV de potencia y se complementa con la cabina Space Cab, con techo

Asociado a este grupo motor, encontramos la nueva caja de cambios TraXon de ZF, que parece una elección muy acertada para mover con comodidad una configuración que, gracias a un desarrollo largo del grupo (1,22:1), nos va a dar buenos resultados en consumos.

elevado. Con estos atributos, no es extraño que la gama CF se haya

ganado esa fama de polivalente que tiene, pues con esta unidad podríamos cubrir sin

problemas casi cualquier rango de trabajo. Pero además, en esta ocasión

contamos con dos aspectos más a tener en cuenta a la hora de analizar las cualidades de este camión: por un lado, el hecho de que admite el uso de biodiesel hasta un porcentaje que supera el 90%, es decir, casi en su totalidad, lo que os va a permitir una reducción importante de emisiones de CO₂, aspecto determinante hoy en día y en los próximos años.

Junto a esta característica, encontramos otra que también nos habla de su vocación "respetuosa", como es la posibilidad de activar un "modo



silencioso", que actúa sobre las revoluciones de marcha, limitando la velocidad a 50 Km/ hora y que gracias a un encapsulado especial del grupo motor, nos permite acometer tareas de distribución nocturna en centros urbanos, por ejemplo, donde el ruido es un factor determinante.

¿Motor de once o trece litros?

Como es bien sabido DAF dispone de su buque insignia para la larga distancia con la gama XF a la que anima su motor MX de 13 litros. sin embargo, en el escalón inferior, nos encontramos este MX de 11 litros, que en su rango máximo de

potencia, estos 450 CV, puede rivalizar perfectamente con el menor de los 13 litros (430CV), aportando además una reducción considerable de peso, y manteniendo las características técnicas de su hermano mayor, pues nos brinda un par excepcional de 2.300 Nm entre 900 y 1,125 rpm, un rango que, sin duda, va a propiciar buenos resultados al final de nuestro recorrido, pues nos permite circular a una velocidad media de 85km/hora siempre en la zona media del par.

Por lo demás, este once litros mantiene la arquitectura de su hermano de 13 litros, con inyección com-

MOTOR DE 11 LITROS

Este motor MX de 11 litros en su rango máximo de potencia, estos 450 CV, puede rivalizar perfectamente con el menor de los 13 litros (430CV), aportando además una reducción de peso, y manteniendo las características técnicas de su hermano mayor, pues nos brinda un par excepcional de 2.300 Nm entre 900 y 1,125 rpm.



INTERIOR A LA ALTURA

Quizás donde más se note la diferencia entre la gama XF, pensada para larga distancia y el CF es en una cabina que, obviamente tiene bastantes diferencias. Para empezar, hablamos, en el caso de la **cabina CF SpaceCab**, de una solución interesante para los profesionales que deben pasar jornadas a bordo del camión, que podemos realizar sin mayores problemas, aunque no con la "habitabilidad" del la gran cabina del XF Super Space Cab. Y la primera señal es el amplio **túnel motor** que tiene este CF, casi 40 cm de altura, que delimita claramente ambos espacios de la cabina, impide el paso con fluidez de una lado a otro. A nuestro modo de ver, este paso motor es un tanto alto para hacer ruta nacional, ya que resulta incómodo poder entrar a gusto a la cama. Incluso con la cabina alta se nos antoja algo más difícil que con su hermana mayor (XF) una rutina cómo la de vestirnos, aunque el techo sobreelevado nos da un cierto respiro.

Nuestra unidad dispone de una litera, lo que remarca su carácter de **rutero "nacional"** y esto, unido a la ausencia de armarios superiores, nos deja un espacio bastante amplio para la zona de descanso, con una altura libre considerable de casi metro y medio.

Por lo que respecta al puesto de conducción, ya conocido, responde a las necesidades ergonómicas de los conductores, con un asiento **Xtra Leather**, tope de gama, y con todos los ajustes posibles y deseables, incluida climatización, y un salpicadero orientado hacia nosotros, que nos pone al alcance de la mano, los mandos básicos. Además, destacar el volante multifunción que asume buena parte de las tareas de conducción.



→ viene de pag. 31

CONTROL DE CRUCERO COM MODO ECO



El modo ECO, con que cuenta el Control de Crucero Predictivo, que adopta una estrategia de cambios bastante lógica, siempre priorizando el ahorro de combustible, y que, por ejemplo, nos permite rodar sin ahogos a una velocidad media de 80 km/hora apenas sobrepasando las 1.000 rpm.

mon rail con dos unidades de bombeo de alta presión, turbo de geometría variable y culata de hierro grafito compacta. Asociado a este grupo motor, encontramos la nueva caja de cambios TraXon de ZF, que parece una elección muy acertada para mover con comodidad una configuración que, gracias a un desarrollo largo del grupo (1,22:1), y, todo hay que decirlo, a que el vehículo no va lastrado con 40 toneladas, sino con 32, nos va a dar buenos resultados en consumos.

Control de crucero predictivo

Dentro de las posibilidades que nos ofrece este vehículo para gestionar el terreno que tenemos por delante destacaría el modo ECO, con que cuenta el control de crucero predictivo, que adopta una estrategia de cambios bastante lógica, siempre priorizando el ahorro de combustible, y que, por ejemplo, nos permite rodar sin ahogos a una velocidad media de 80 km/hora apenas sobrepasando las 1.000 rpm, y gracias a la geolocalización mantiene

LO MAS EXIGENTE



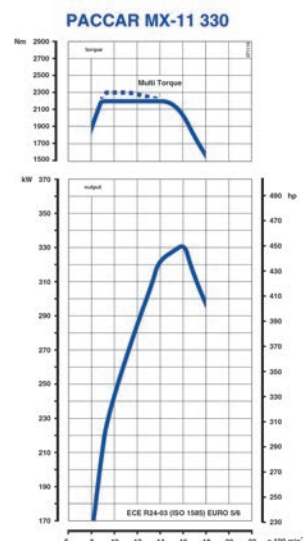
MB DAF CF 450 FT	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	10	9	10	9	9
Velocidad	60	50	50	60	56

En la subida a Somosierra, aunque tenemos el camión regulado a 85 km/h llegamos a los 1.100 metros de altitud a 83 km/h y si bien vamos perdiendo revoluciones hasta las 900, qué es cuando cambia a la marcha 11, seguimos perdiendo velocidad hasta los 60 km/h, donde entra la marcha 10 y perdiendo un poco más de velocidad conseguimos pasar a 50 km/h por la cota de los 1200 metros en la marcha 10.

Apenas pasados los 1200 metros de altitud, cambia a la marcha 9 donde intenta recuperar velocidad llegando a los 60 km/h al pasar los 1.300 metros de altitud. Vamos en torno a las 1.500 vueltas y el camión sigue empujando sin perder velocidad, llegando a coronar en la marcha 9 a 56 km/h.



Curvas de par y potencia



en lo posible (a veces hemos notado que quizás en exceso) la marcha para evitar cambios innecesarios.

Las otras dos posibilidades que nos ofrece el cambio, que ahora manejamos íntegramente desde el radio derecho del volante multifunción, son el modo manual, y un modo

Ecooff, que vendría a sustituir al modo Power más habitual, pero que no se diferencia en exceso de él.

En marcha con el CF

Empezamos la prueba pon un día un tanto triste y una temperatura algo baja para lo que suele ser normal pero antes

Contamos con la posibilidad de activar un "modo silencioso", que actúa sobre las revoluciones de marcha, limitando la velocidad a 50 Km/hora y que gracias a un encapsulado especial del grupo motor, nos permite acometer tareas de distribución nocturna en centros urbanos, por ejemplo, donde el ruido es un factor determinante.

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 cabina Space Cab seleccionada para esta gama CF nos ofrece unas generosas dimensiones, pero con una habitabilidad lastrada en parte por amplio túnel motor de 40cms. de altura que divide en dos el espacio de cabina.

Ficha técnica

DAF CF 450 FT	
MOTOR	
Modelo	MX - 11 diésel de para múltiple.
Alimentación	Inyección Common Rail y turbo geometría var.
Número de cilindros	6 en línea
Cilindrada	10,8 litros
Potencia máxima	449 CV a 1.600rpm
Par máximo	2.300 Nm entre 900 y 1.125 rpm
TRANSMISIÓN	
Caja de cambios	12 vel. TraXon 12T x 2210 DD. 16,69 - 1,00.
Embrague	Monodisco en seco.
Eje motriz	2,21:1
FRENOS	
Delanteros/traseros	Discos con control electrónico.
Auxiliares	Retardador secundario. Freno motor de 750kw
SUSPENSIONES	
Delantera	Parabólica con amortiguadores y estabilizador. Carga máxima 13 tons.
Trasera	Neumática de cuatro fuelles y estabilizador.
PESOS Y DIMENSIONES	
Tara	7.260kg
MMA en prueba	32.000kg
Neumáticos del./tras.	315/70 R 22,5"
Depósito gasóil	430 litros.
Depósito AdBlue	45 litros.

de llegar a Guadalajara ya tenemos menos nubes y una temperatura en torno a los 13 grados, por lo que la influencia meteorológica no parece que vaya a ser determinante en nuestra prueba. Una de las cosas a tener en cuenta es el peso que llevamos hoy, ya que nos dice la marca holandesa que solo lastramos 32 toneladas. Como ya hemos comentado, este detalle nos llevará a tener muy buen consumo pero no le podremos comparar con el resto de nuestros habituales camiones de prueba. Antes de empezar la ruta, como siempre evaluamos la “conectividad” de este vehículo y echamos en falta en el equipo de radio poder escuchar nuestra música a través de los altavoces, con el sistema Bluetooth, ya que hay que usar un cable Jack y conectarlo al auxiliar.

Esta mecánica admite el uso de biodiesel hasta un porcentaje que supera el 90%, es decir, casi en su totalidad, lo que os va a permitir una reducción importante de emisiones de CO2

Tras nuestro primer tramo de autovía, en el que nos vamos “haciendo” al comportamiento en carretera de este camión, iniciamos el segundo tramo, llegando a Guadalajara y como es habitual, programamos el camión a 85 km/h. En la subida de Guadalajara y tras hacer dos cambios y ponerse en la marcha 10 consigue subir a 60 km/h. Después de la subida el control de cruce predictivo empieza a hacer su función, y la forma de actuar en las sucesivas subidas y bajadas, parece acordarse al terreno. En la subida de Torija tenemos que bajar a la novena marcha y tan solo conseguimos subir a 50 km/h. Parecen unos resultados algo cortos para el peso que llevamos. Ya en el tramo de carretera co-

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	0:26:53	82,58	9,39	25,39	0,50
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	83	1:03:01	79,03	30,25	36,45	1,52
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:53	82,56	5,69	11,85	0,30
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:04:47	80,78	45,33	26,98	2,43
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:38:11	69,14	13,76	31,28	0,74
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:38:44	30,69	11,59	24,15	0,62
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:49:18	74,24	14,53	23,82	0,78
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:06:13	72,73	39,89	26,07	2,13
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:55	80,76	16,48	35,06	0,88
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:25	67,65	10,57	75,51	0,57
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:40	81,46	11,3	18,22	0,60
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:33:00	79,35	38,35	31,18	2,05
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:44:00	77,44	123,57	27,83	6,61

marcal, graduamos el control de crucero predictivo a 75 km/h, con un comportamiento que podemos calificar como bueno, teniendo en cuenta que este tipo de tramos de carrera comarcal ponen a prueba lo mejor y lo peor de los CCP actuales.

Tras afrontar el recorrido de vuelta y nuestro "Check point"

donde afrontamos lo más duro de la ruta, la bajada como siempre regulando la velocidad a 80km/h en el primer tramo no tenemos problemas para mantener dicha velocidad y apenas tiene que revolucionarse para conseguirlo. Aquí hay que poner en valor el reconocido freno motor MX, al que se suma un

Intarder, que en tres niveles de potencia alcanza los 500 kW de potencia

Terminamos la ruta de hoy y tras analizar los datos recogidos, comprobamos que no nos equivocábamos al estimar un gran consumo de carburante: El DAF CF 450 CV ha sido capaz de promediar 27,83 l./100 km y un consumo

de Adblue de 1,48 l./100 km. no obstante, como ya hemos comentado la diferencia de carga con respecto a lo habitual (32 ton frente a las 40 ton usuales) no nos permite establecer una comparación con sus principales rivales, aunque si que pensamos que habría obtenido un consumo bastante bueno. ■

Valoración

NOS GUSTA

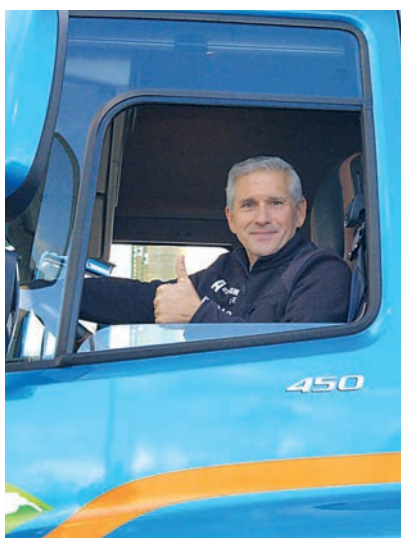
- Fácil manejo.
- Posibilidad de modo silencioso.
- Modo ECO en control de crucero predictivo.

A MEJORAR.

- Conectividad..
- Actualización salpicadero..



Desde mi cabina



Salvando las lógicas diferencias que esta gama tiene con su hermano mayor el XF, pensamos que esta unidad, por la configuración que tiene de motor y cabina, es un camión muy equilibrado para asumir rutas nacionales, de manera eficiente, gracias a la reducción de peso en comparación al motor de 13 litros y con un buen nivel de confort interior.