

**MOTOR
ECOTORQ
12,7L. 500CV**

FORD TRUCKS PRESENTA CREDENCIALES

Ford Trucks, desembarcó en el mercado europeo el año pasado con la intención de hacerse un hueco entre los siete grandes fabricantes. Ahora, ponemos a prueba su buque insignia para la larga distancia, el F-MAX, una tractora desarrollada al gusto europeo y con un gran potencial.

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



**Consumo medio de gasoil
30,71 L/100 km**

**Consumo medio de AdBlue
2,02 L/100 km**

**Velocidad media
79,41 km/h**

FORD TRUCKS F-MAX 500CV

Su entrada en Europa se produjo por la puerta grande, con el premio Truck of the Year 2019 en el último certamen de la IAA celebrado antes de la pandemia, y avalado además por el éxito de la marca en otros mercados desde hace bastantes años. Sin embargo, el mercado europeo es diferente, sumamente competitivo y con unas exigencias de calidad y eficiencia difícilmente iguales en otras regiones y Ford Trucks era consciente de ello al presentar su modelo F-Max, el miembro más grande de la familia Ford Trucks, y una tractora especialmente pensada para satisfacer las necesidades de los conductores que cubren las rutas europeas de larga distancia en el segmento de las 40 toneladas.

Lo primero que hay que apuntar, y que cualquier lector habitual de este tipo de pruebas ya habrá notado, es que el conjunto que vamos a probar hoy está más cercano a los vehículos que solemos conducir en nuestro

desempeño diario, con un semirremolque Tauliner, sin las mejoras aerodinámicas normales en este tipo de pruebas.

El F-MAX que vamos a poner a prueba en

El buque insignia de la marca del óvalo, el F-Max, llega a Europa con el aval del premio Truck of the Year 2019, en su presentación oficial en la IAA de Hannover a finales de 2018

nuestro recorrido habitual responde a la clásica configuración 4X2, con una distancia entre ejes de 3.600 mm, y cabina de larga distancia (uno de los puntos fuertes como veremos más adelante), animado por un

motor de 13 litros, que rinde 500 CV, con 2.500 Nm de par máximo y un nivel de emisiones Euro 6 D. Para la transmisión se ha confiado en una caja de cambios automatizada, del fabricante ZF, de 12 relaciones hacia delante.

En cuanto a seguridad, la marca implementa la mayoría de asistentes a la conducción presentes en los vehículos de otras marcas desde la alerta de abandono de carril o asistencia de arranque en pendientes, pasando por el control de crucero predictivo, Max-Cruise, según la denominación de Ford Trucks, hoy en día imprescindible en cualquier vehículo de larga distancia.

Finalmente, no queremos dejar pasar una de las bazas que sin duda va a posicionar positivamente a esta marca, y que tiene que ver con la posventa del vehículo, ya que Ford Trucks es la primera marca que ofrece una garantía de 5 años sin límite de kilometraje, eso sí, en el escalón de mayor cobertura de sus tres modalidades de contratos



de mantenimiento, el F-CONTROL TOTAL.

En ruta con el F-MAX

Empezamos la prueba de este novedoso camión, siendo la primera de esta marca, en un día aunque algo frío, pero sin lluvia ni viento que nos empeoren mucho los resultados.

Según subimos al camión notamos mucho espacio y los mandos son bastante sencillos de usar, así como el menú que en poco tiempo lo estaremos manejando tranquilamente debido a la sencillez de este. En cuanto a la cabina se puede decir que tiene espacio suficiente para la gran ruta, e incluso nos sorprende que con dos literas encima todavía quepan pequeños armarios dónde meter ropa o enseres, además de los típicos armarios que están en la parte frontal.

El primer tramo, entre la M-50 y Guadalajara, le damos por anulado ya que por temas de tráfico, tanto el consumo como el tiempo no están acordes a las circunstancias de la

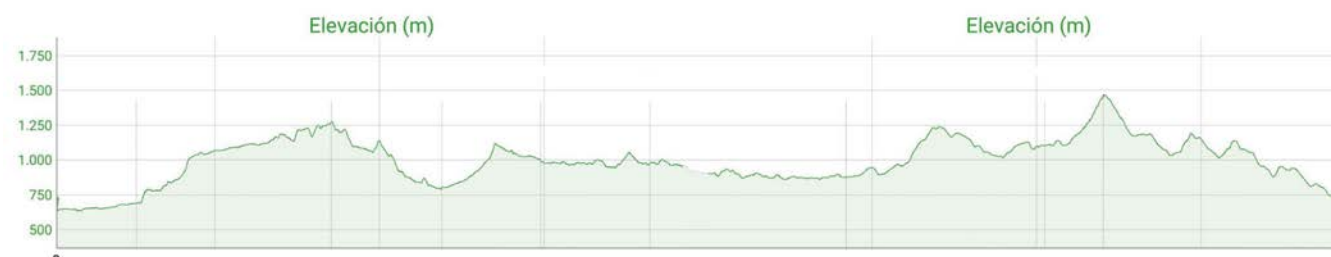


Para nuestra prueba el F-MAX arrastra un semirremolque tauliner Kögel de uso cotidiano, un conjunto mas cercano a un “camión de calle”, sin el uso de semirremolques aerodinámicos.

ASÍ RESPONDIÓ EN EL TRAMO MAS EXIGENTE

Empezamos la subida de Somosierra como siempre a 85 Km/h y al principio va perdiendo velocidad hasta llegar a los 75 Km/h, donde reduce una velocidad. En la marcha 11 se mantiene hasta los 62 Km/hora, donde cambia a la 10 con la que consigue llegar a los 1200 metros a 55 Km/h. A partir de aquí, empezamos a perder velocidad, bajando hasta los 48 Km/h, dónde cambia a la marcha 9 y empieza una recuperación hasta los 55 Km/h, aunque para conseguirlo las vueltas se nos suben por encima de las 1600 rpm, incluso alcanzando las 700 rpm para pasar por los 1300 metros en la marcha 9 a 58 Km/h, velocidad que mantiene hasta que llegamos a coronar.

El control de crucero predictivo tan solo realiza 3 cambios, lo que nos parece muy bien, pero por otro lado no controla su fuerza y sigue tirando en determinadas circunstancias hasta pasar por encima de la zona eficiente, sin que por otro lado los consumos se disparen, al igual que en otras subidas.



FORD TRUCKS F - MAX	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1,300 mt	Túnel
Marcha	10	10	10	9	9
Velocidad	60	58	55	58	58

Ficha técnica

FORD TRUCKS F MAX

MOTOR

Modelo	Ecotorq 12,7L.
Nº cilindros	6 en línea.
Cilindrada	12.740cc.
Diámetro/carrera	130 x 160mm.
Nivel de emisiones	Euro 6
Volumen de aceite	50L.
Potencia máxima	500CV
Par máximo	2.500Nm
Freno motor	MX 340kW.
Sistema de alimentación	Inyección Common Rail de hasta 2.500bar
Caja de cambios	ZF 12 TX 2620 (16.688-1).
Suspensión delantera	Ballesta parabólica.
Suspensión trasera	Neumática.
Neumáticos delanteros	315/60 R22,5 Michelin
Neumáticos traseros	295/60 R22,5 Michelin.
Llantas	9 x 22,5 acero
Versión de cabina	2,5m. Mega Cab.
Embrague	430mm. monodisco.
Accionamiento	Hidráulico.
Eje motriz	Reducción simple.
Distancia entre ejes	3.600mm.
Frenos del. / tras.	Discos ventilados 430mm. x 45mm..
Intarder (opcional)	Máx. potencia frenado 600kw continua 160kw .
Depósito combustible	Aluminio 600 + 450 litros.
Depósito AdBlue	78 litros
Batería	225Ah.
Alternador/motor arranque	13A/6,5kw
Dirección	Asistida por circuito simple.
Peso máx. admisible	MMA del conjunto en prueba 40 tons.
Peso en vacío	7.874kg.
Carga útil	10.126kg.

prueba y sería imposible comparar. Respecto a la toma de datos, hay que reseñar que en esta ocasión, los datos de consumo provienen directamente del cuadro, por lo que no tenemos los consumos con decimales, aunque pensamos que, a la hora de la verdad, el consumo total poco puede variar. El consumo del Adblue se saca, como en el resto de las pruebas, extrapolando el consumo total, entre los litros de gasoil por cada tramo, para los indicadores intermedios. En el segundo tramo, y como siempre hacemos, desde Guadalajara hasta Alcolea del Pinar ponemos el camión en modo automá-

La mejora en el control de crucero predictivo, basados en la experiencia de conducción y en el almacenamiento de esos datos en la nube, podría ahorrar combustible fácilmente, porque es una de las partes donde más puede mejorar este camión

tico a 85 Km/h para ver sus reacciones y comprobar el nivel que tiene el control de crucero predictivo. Nos sorprende mucho el consumo en este tramo, ya que está por debajo de un auténtico campeón en consumo como es el Mercedes 1851 (Nº 256), al cual le saca casi 4 litros de media (35, 35Lt/100 contra 31,33Lt/100), pero sin embargo tan solo es en este tramo, ya que el resto de tramos la estrella Alemana le supera, hasta darle la vuelta y en el cómputo general de la prueba conseguir un diferencial de más de 3 litros a su favor. En las subidas los cambios los hace relativamente bien pero en los falsos llanos y



CUADRO DETALLADO DE CONSUMO POR TRAMOS

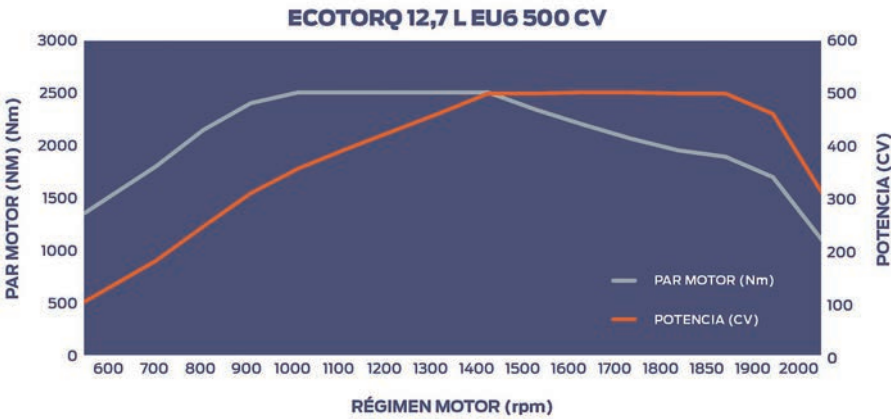
RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L/100KM PARC.	LITROS ADBLUE
PRIMER TRAMO							
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	-	-	-	-	-	-
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	83	1:00:25	82,43	26	31,33	1,70
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:10	84,29	7	14,58	0,46
TOTAL PRIMER TRAMO		131	1:34:35	83,1	33	25,19	2,16
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:47	69,87	15	34,09	0,98
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:38:23	75,03	14	29,17	0,92
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:00	79,57	16	26,23	1,05
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:02:10	75,14	45	29,41	3,02
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:11	82,5	21	44,68	1,38
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:04	69,61	12	85,71	0,79
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:44:30	83,8	14	22,58	0,92
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:30:45	81,32	47	38,21	3,08
TOTAL RECORRIDO COMPLETO		407	5:07:30	79,41	125	30,71	8,26

MECÁNICA ECOTORQ

Mecánicamente, Ford Trucks recurre a su propia tecnología mediante el bloque Ecotorq de 12,7 litros de seis cilindros en línea, con una potencia máxima de 500 CV a 1.800 rpm, y 2.500 Nm de par máximo, disponibles entre las 1.000 rpm y las 1.400 rpm.

Este amplio margen, ofreciendo toda la potencia par motor, permite circular la mayor parte del tiempo a muy bajas revoluciones y, por tanto, en la zona más económica de funcionamiento, incluso viajando a plena carga. El motor cumple los requerimientos Euro 6 D.

CURVAS DE PAR Y POTENCIA



sobre todo cuando terminamos de coronar, realiza aceleraciones innecesarias subiendo hasta incluso 1700 rpm. Esa es una de las cosas que el camión turco tendrá que limar para poder competir en eficiencia con el resto de marcas europeas. También tiene un margen de ganancia significativo en el uso que hace del Eco-roll pues, mientras que esta el control de crucero activo, no entra en ningún momento aunque lo tenemos activo en el menú.

El freno secundario viene con dos primeros puntos de freno motor junto con los tres siguientes de retarder que son suficientes para tener controlado el camión sin necesidad del uso del pedal del freno. El freno motor de 400 kW se complementa con el retarder ZF, de modo que la potencia total de frenado alcanza los 1000Kw.

El comportamiento en carretera secundaria es bastante bueno y sobre todo destaca el poderío que tiene a la hora de subir pequeñas tachuelas e incluso pudiendo competir con camiones más potentes en cuanto a la velocidad comercial que es capaz de mantener.

Auténtico camión “de calle”

Hay que tener muy en cuenta que este camión no es ni siquiera un camión preparado



Neumáticos de todas las marcas

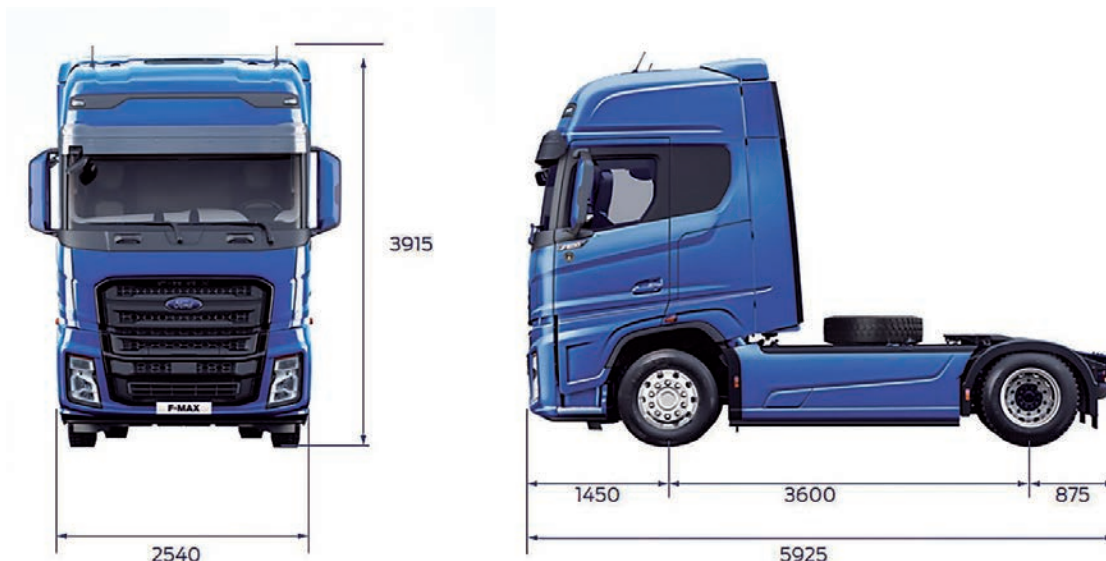
49 SERVICIOS

24 HORAS

en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

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



DIMENSIONES DE CABINA

EL F-MAX ofrece una cabina de 2,5 metros de ancho, con una altura interior en el habitáculo, de 2.160 mm, suficiente para moverse con soltura en el interior, pese a la existencia de un pequeño túnel motor.

EQUIPAMIENTO Y PUESTO DE CONDUCCIÓN



1 y 2.- Armarios tipo avión. Uno de los puntos destacados en esta tractora es su cabina, que, además de contar con unas generosas dimensiones, que favorecen los desplazamientos en cabina, aporta elementos novedosos como los armarios tipo "avión". En la parte delantera, contamos con los clásicos bloques de grandes dimensiones.

3.- Equipamiento interior. Disponemos de una nevera de 38 litros, el calefactor de estacionamiento, el sistema multimedia con pantalla de 7,2" compatible con Apple CarPlay®, o el sistema de navegación específico para camión, capaz de diseñar la ruta ideal para tractocamiones.

4 y 5.- Al volante. El puesto de conducción está bien concebido, con una disposición de los elementos básicos muy a mano, un acceso a la información fácil y suficientes ajustes de asiento y columna como para encontrar la postura idónea de conducción.



para las pruebas y el semirremolque ni muchísimo menos se aproxima a lo que estamos acostumbrados a probar ya que muchas pruebas se realizan con semirremolques que tienen el piso plano por debajo, incluso ayudas aerodinámicas que siempre colaboran para un buen consumo. En este caso disponemos de un semirremolque tauliner, que nos permite asemejar los consumos obtenidos a los de un trabajo normal y corriente. En nuestro caso, y por establecer una comparación con los propios vehículos de mi empresa, los consumos medios están entorno a 31 litros, y no siempre van cargados al 100%, cómo si ocurre en esta prueba. Esto nos da una primera impresión sobre la

Ford Trucks apuesta fuerte por este mercado con un vehículo hecho muy “al gusto europeo” y una política de servicio posventa muy agresiva, que llega a los cinco años de garantía sin límite de kilometraje en algunas modalidades de contratos de mantenimiento

eficiencia de este camión: para un camión “de calle”, con 40 toneladas y un trabajo normal el consumo no es ni mucho menos alto, teniendo en cuenta que hemos finalizado el recorrido con un consumo de 30,71 L/100Km. Algo más elevado nos parece el consumo de Adblue, que con 2,02 L/100Km se sitúa entre los menos eficientes en este apartado. Por otra parte, sí que podemos indicar que la mejora en el control de crucero predictivo podría ahorrar combustible fácilmente, porque es una de las partes donde más puede mejorar este camión. Debemos suponer, no obstante, que el “aprendizaje” de estos sistemas predictivos, basados en la experiencia de conducción y en el almacenamiento de esos datos en la nube, que debe provocar una respuesta más precisa, ayudará a mejorar aún más la eficiencia del vehículo.■

CABINA DE GRAN RUTERO



Uno de los puntos destacados en esta tractora es su diseño interior de cabina, que, además de contar con unas generosas dimensiones, la habitabilidad está bastante bien conseguida. Partimos de una cabina de 2,5 metros de ancho, con una altura interior en el habitáculo, de 2.160 mm, suficiente para moverse con soltura en el interior, pese a la existencia de un pequeño túnel motor. En la zona de descanso, disponemos de una litera inferior con un ancho máximo de 800 mm en su zona central, y una superior totalmente abatible, que aún nos deja espacio disponible para unos armarios superiores tipo avión con una capacidad de hasta 105 litros, una novedad en el segmento de tractoras, así como dos compartimentos inferiores adicionales. El espacio de almacenamiento se completa, con el área situada encima de la zona de conducción, que añade 225 litros de capacidad de almacenaje, en tres armarios. La entrada al vehículo la realizamos por tres escalones, cubiertos por el flanco de la puerta y las asas bien colocadas para alcanzar un puesto de conducción bien dispuesto en el que, junto al volante multifunción desde el que manejamos la práctica totalidad de sistemas de ayuda a la conducción, tenemos el tablero de instrumentos, envoltorio, que facilita el acceso a todos los controles. La información podemos visualizarla, además de en la pantalla del panel de instrumentos, en una pantalla adicional a color de 8" con tecnología MyView.



Valoración

NOS GUSTA

- Amplitud de cabina.
- Controles intuitivos y fáciles de usar.

A MEJORAR

- Consumo de AdBlue.
- Control de Crucero Predictivo.



Desde mi cabina



El F-MAX del recién llegado al mercado europeo, Ford Trucks, es un vehículo hecho a medida de este mercado, en el que destaca la amplitud de una cabina que cumple con soltura en trabajos de larga distancia y un comportamiento que, si bien tiene puntos en los que debe mejorar, como un ajuste más “fino” del control de crucero predictivo, nos deja buenas sensaciones y un consumo bastante contenido, teniendo en cuenta el conjunto que utilizamos.