

ACERTADA RENOVACIÓN

Consumo medio de gasoil
30,22 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
1,36 L/100 km

Velocidad media
78 km/h

Para finalizar el año, os traemos a todo un superventas en nuestro país, una unidad DAF XF asociada a una mecánica de 480 CV, una de las más elegidas por nuestros profesionales y sobre una cabina SpaceCab, que, si bien no ha cambiado, sigue ofreciendo uno de los entornos de trabajo más amplios.



Fue el año pasado cuando DAF aportó a la gama XF de larga distancia una serie de actualizaciones con un objetivo claro: mejorar aún más la eficiencia de un vehículo que puede presumir de ofrecer un equilibrio notable entre consumos, prestaciones y, nada despreciable, precio de adquisición. De hecho, esta cabina Space Cab que probamos hoy con 480 caballos será sin duda una de las más vendidas para flotas dado que el precio y la calidad junto a la eficiencia, engloba una buena cifra de explotación, a la hora de sacar el máximo rendimiento en el transporte. No en vano, así lo reconocieron también el jurado del Truck of the Year, galardón que ha ostentado durante este año que acaba de terminar.

Exteriormente, no ha cambiado mucho este nuevo XF, aunque si observamos más detenidamente, si que se han producido algunas mejoras aerodinámicas, como una nueva visera solar o un rediseño del arco de las rue-

das con extensiones y guías que dirigen el flujo de aire detrás la parrilla, que cuenta ahora también con nuevos cierres que reducen la resistencia.

Sin embargo es en el interior, en la cadena

La actualización que ha recibido la gama XF el año pasado aporta un plus de eficiencia a este gran rutero

cinemática, donde encontramos las verdaderas novedades que otorgan un plus a esta nueva versión. Por lo que respecta a los nuevos motores, la gestión del aire se ha

mejorado aún más con un turbocompresor nuevo y más eficiente, un nuevo sistema EGR y un diseño nuevo para el mecanismo de las válvulas. La eficiencia térmica se ha mejorado con un sistema de combustión nuevo, con pistones, inyectores y estrategias de inyección también nuevos, sobre los que se aplican relaciones de compresión más altas. Asimismo, el nuevo sistema de postratamiento de gases de escape ha experimentado una notable reducción de peso y ahora es 50 kg más ligero y también más pequeño lo que permite, por un lado aumentar la carga útil al tiempo que liberar espacio en el chasis.

MX-13 y caja TraXon; combinación ganadora

En esta ocasión la unidad probada monta una mecánica MX-13, con una cilindrada de 12,9 litros, que rinde una potencia de 483 CV a tan sólo 1600 rpm. Precisamente uno de los principios clave durante el desarrollo



de las cadenas cinemáticas nuevas fue reducir las revoluciones del motor para obtener la mejor eficiencia de combustible de su clase, al tiempo que se ha aumentado el par máximo, que en nuestro caso alcanza los 2500 Nm disponibles ya desde 900 rpm hasta 1125 rpm.

Por otro lado, y también novedad en esta prueba, la encargada de “exprimir” esta mecánica y sacar todo su potencial es la nueva caja automatizada TraXon, de 12 velocidades. Hay que decir que, si bien su rendimiento promete menos pérdidas por fricción, cambios ascendentes más rápidos y el uso extendido de EcoRoll, lo cierto es que la configuración elegida para este vehículo, con una relación del eje trasero de 2.21, parece demasiado largo para el recorrido que afrontamos en nuestra prueba lo que, como veremos mas adelante, nos penaliza en las rampas más fuertes. Esta relación, sin duda, habrá dado muy buenos resultados en otros países con una orografía



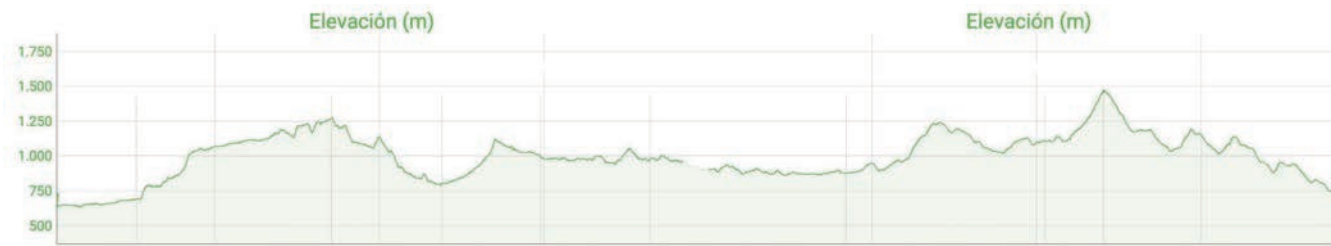
Contamos con un modo ECO, seleccionado automáticamente y se puede desactivar temporalmente pulsando el botón de desactivación, en el que los ajustes del control de velocidad del cambio se centran en la eficiencia de combustible y en la agilidad de conducción.

DAF XF 480 FT

ASÍ RESPONDIÓ EN EL TRAMO MAS EXIGENTE

Comenzamos la subida a Somosierra y como siempre graduamos a 85 km/h. Empezamos con una perdida lenta de velocidad en la marcha 11 y cuándo empiezan las rampas duras, cambia a la marcha 10 y nos situamos en torno a los 60 km/h. A media cuesta nos encontramos con un vehículo especial y tenemos que dejar de acelerar ya que es imposible adelantar a la velocidad que llevamos pues vienen camiones más rápido que nosotros y no queremos molestar.

Acelerando el camión al máximo en la octava conseguimos los 48 km/h y al querer cambiar a la novena marcha del camión denota falta de potencia y al final decidimos hacer el resto de la subida en la marcha 8 en la que pasamos por los 1300 metros a 46 km/h.



DAF XF 480 FT	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1,300 mt	Túnel
Marcha	9	8	9	8	10
Velocidad	49	40	45	46	55

Ficha técnica

DAF XF 480 FT

MOTOR

Modelo	MX13
Nº cilindros	6 en línea.
Cilindrada	12.900cc.
Diámetro/carrera	130 x 162mm.
Nivel de emisiones	Euro 6
Relación compresión	18,5 a 1
Potencia máxima	483Hp (355Kw) a 1.600 rpm
Par máximo	2.500Nm de 900-1.125 rpm
Freno motor	MX 360kW.
Sistema de alimentación	Inyección Common Rail de hasta 2.500bar
Caja de cambios	TraXon 12 TX 2210. 12 velocidades.
Suspensión delantera	Ballesta parabólica amort. y estabilizador 8tons.
Suspensión trasera	Neumática, regulación electrónica 13tons.
Neumáticos delanteros	385/55 R22,5 Michelin
Neumáticos traseros	315/70 R22,5 Michelin.
Llantas	9 x 22,5
Versión de cabina	Space Cab.
Embrague	Monodisco automatizado
Accionamiento	Hidráulico.
Eje trasero	SR1.344 de reducción simple.
Relación de grupo	2,21:1.
Frenos del. / tras.	Discos ventilados.
Retardador	Intarder ZF máx. potencia frenado 500kw. .
Depósito combustible	Aluminio 340 litros.
Depósito AdBlue	90 litros
Batería	Sistema VDS dinámico.
Dirección	Asistida con bomba de caudal variable.
Pesos	MMA del conjunto en prueba 40 tons.

menos “dura” donde el vehículo puede mantener una velocidad comercial elevada sin sobrepasar las 1000rpm.

Comentar que contamos con un modo ECO en el que los ajustes del control de velocidad del cambio se centran en la eficiencia de combustible y en la agilidad de conducción. El ajuste de consumo eficiente, seleccionado automáticamente, se puede desactivar temporalmente pulsando el botón de desactivación del modo Eco para aumentar el rendimiento del vehículo.

En Ruta

Empezamos la prueba en un día nublado aunque con buena temperatura ya que el

Circulando con el control de crucero activado la entrada del Eco-roll funciona de maravilla y nos beneficiamos de un aprovechamiento notable de las inercias en nuestro recorrido

primer tramo tenemos 16 grados y además ausencia de lluvia. Como ya hemos comentado con anterioridad, a priori este vehículo no presenta ninguna novedad con respecto a la presentación del año 2017 pero si es la primera vez que nuestra ruta probamos el XF en Euro 6 con control predictivo.

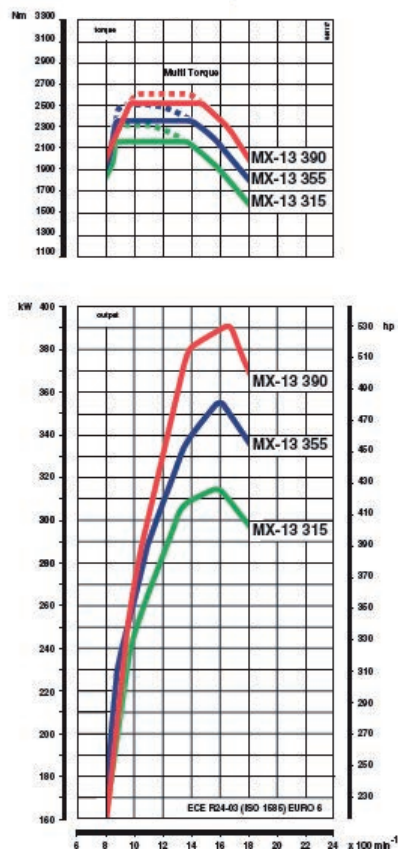
Una de las cosas que nos llama la atención es que no tenemos opción a usar el Eco-roll en caso de no llevar el control de crucero activado aunque en este modo la entrada del Eco-roll funciona de maravilla y nos be-



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.	37	0:28:49	77,17	10,73	29,00	0,48
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:01:22	81,15	34,08	41,46	1,53
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:12	84,21	5,75	11,98	0,26
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:04:23	81,04	50,56	30,1	2,28
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:35:52	73,61	14,46	32,86	0,65
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:39:15	73,38	11,36	23,67	0,51
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:13	79,19	12,53	20,54	0,56
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:01:20	75,66	38,35	25,07	1,73
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:35:41	79,03	20,51	43,64	0,92
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:13:19	63,08	12,18	87,00	0,55
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:46:52	79,37	12,57	20,27	0,57
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:35:52	76,98	45,26	36,8	2,04
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:41:32	78	134,17	30,22	6,04

CURVAS DE PAR Y POTENCIA



NUEVO CAMBIO TRAXON

La encargada de “exprimir” esta mecánica y sacar todo su potencial es la nueva caja automatizada TraXon, de 12 velocidades, que promete menos pérdidas por fricción, cambios ascendentes más rápidos y el uso extendido de EcoRol.

→ neficiamos de un aprovechamiento notable de las inercias en nuestro recorrido. El control adaptativo lo podemos activar desde una mínima distancia y regularlo hasta en 5 posiciones posibles. El predictivo lo podemos graduar en 12 km por encima de la velocidad regulada siempre y cuando no se pase de 97 y por debajo 10 kilómetros por hora. Otra particularidad de este camión es que tan solo puede ir en modo control de crucero a 85 kilómetros por hora, aunque si le aceleramos podríamos llegar perfectamente a los 90 que nos viene muy bien a la hora

de hacer adelantamientos o alguna otra maniobra. Sorprende mucho la suavidad con la que se desenvuelve, en los primeros kilómetros de nuestra ruta (llanos y por autovía) ya que además del grupo largo que monta, a 85 kilómetros por hora mantiene un régimen de motor de no más de 1020 vueltas lo que nos hará ganar en eficiencia. No obstante, cuando afrontamos las primeras rampas serías en Guadalajara y Torija las velocidades a las que consigue subir (49Km/h en la primera y 40Km/h en Torija), nos parecen un tanto insuficientes para la



Neumáticos de todas las marcas

49 SERVICIOS

24 HORAS

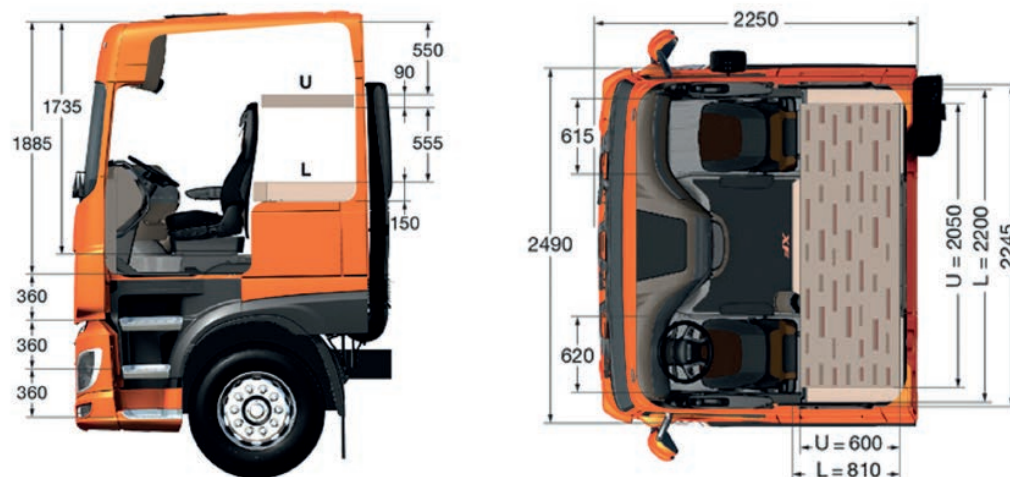
en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

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

DIMENSIONES DE CABINA

Space Cab



La cabina intermedia SpaceCab que monta el fabricante holandés ofrece un espacio suficiente como para moverse con cierta soltura por su interior.

INTERIOR EXCLUSIVE

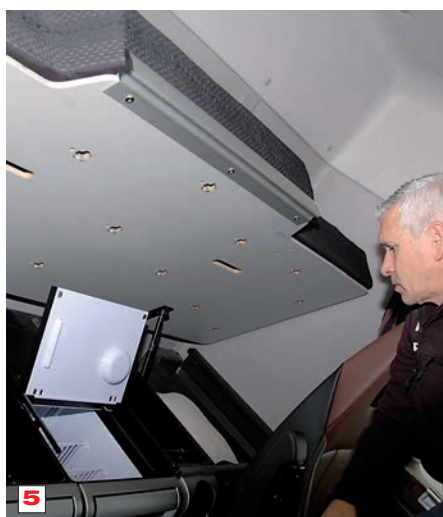


1, 2 y 3.- Paquete Exclusive. Interior de alta gama para esta unidad que luce el Paquete Exclusive, que incluye: color de tapicería interior de la cabina Exclusive con elegantes rejillas de ventilación plateadas; volante con remates de piel en tapicería Exclusive; guarnición de puerta de piel en dos tonos; asientos de conductor y acompañante en cuero Xtra Leather Air; colchón de muelles enfundados 'Xtra Comfort' en la litera inferior, grosor de 150 mm.

4.- Night lock. El clásico sistema de seguridad para las puertas Night lock, que por su simplicidad y practicidad han terminado copiando otras marcas .

5.- Bajo litera, Contamos con un cajón frigorífico de 42 litros con tiradores en aluminio debajo de la litera inferior, y cuatro espacios repartidos a ambos lados con una caja hermética de 150 l con trampilla ext. y caja abierta de 60 l, a cada lado.

6.- SpaceCab, la Cabina SpaceCab, pese a no ser la de mayor tamaño del fabricante holandés, nos brinda una altura suficiente como para movernos por el interior sin demasiados problemas, así como espacio de almacenaje de sobra para acometer cualquier ruta de larga distancia.



potencia que rinde la mecánica MX-13 y esos 480 CV. Sin duda, aquí evidenciamos la elección de un grupo trasero tan largo. De cualquier manera, para los lectores no habituales hay que recordar que en el segundo tramo siempre se gradúa a 85 km/h para que el sistema predictivo haga los cambios necesarios y cuando lo crea conveniente. Este apunte sirve para indicar que hay camiones que sin el control de crucero predictivo y con el pie “a tabla” podrían subir más rápidos, pero no con el mismo consumo, por supuesto.

Por el contrario, cuando afrontamos nuestro tramo de carretera nacional, un tramo no demasiado exigente y sin demasiado desnivel acumulado, aquí el camión se muestra muy

Lo acertado de ésta renovación fue reconocido este año con el “Internacional Truck of the Year”, premio que otorga un jurado compuesto por periodistas especializados, para las gamas XF y CF

eficiente con este grupo largo, bajando el consumo medio del tramo al nivel de las mejores pruebas realizadas hasta el momento. De vuelta al comienzo de nuestro recorrido, y tras haber sorteado con cierta solvencia los tramos más duros de nuestro recorrido, comprobamos que, si bien nuestro consumo medio se queda en 30,22 l/100 km, un consumo que está en línea con otras marcas en modelos de semejantes características, esperábamos quizás terminar por debajo de los 30 litros. Eso sí, donde sí que ha mejorado las expectativas es en el consumo de Adblue, con 1,3 litros/100Km, un resultado que sólo ha sido capaz de superar MAN, en la última prueba realizada de su TGX 18.500, único vehículo que ha sido capaz de rebajar el consumo de este aditivo por debajo del litro. ■

LA MISMA CARA CON NUEVO CORAZÓN



Exteriormente, no ha cambiado mucho este nuevo XF, pero es en el interior, en la cadena cinemática, donde encontramos las verdaderas novedades que otorgan un plus a esta nueva versión, con un turbocompresor nuevo y más eficiente, un nuevo sistema EGR y un diseño nuevo para el mecanismo de las válvulas.

Esta cabina Space Cab con 480 caballos será sin duda una de las más vendidas para flotas dado que el precio y la calidad, junto a la eficiencia, engloba una buena cifra de explotación, a la hora de sacar el máximo rendimiento en el transporte



Valoración

NOS GUSTA

- Consumo de AdBlue..
- Modo Eco caja TraXon.

A MEJORAR

- Consumo de gasoil algo alto.
- Activación modo Ecoroll independiente..



Desde mi cabina



siente más cómoda con un grupo algo menos largo, sobre todo en terrenos como los de nuestro recorrido.

Los cambios realizados en esta gama XF el año pasado, sin ser de gran calado, nos dejan algunas mejoras importantes, como la generalización de serie de la caja TraXon , que vienen a sumar a una gama ya de por sí bien valorada por su buena relación precio/calidad. Eso sí, esta mecánica, a mi juicio, se