

Nuevos modelos de chasis, nuevos ejes

DAF amplía su gama para el sector de la construcción

Para ofrecer a los transportistas un vehículo que se adapte mejor a sus necesidades específicas, DAF Trucks amplía su gama con una serie de nuevas configuraciones de vehículos, como un rígido 8x4 con tándem de doble tracción y eje trasero arrastrado director. El fabricante de camiones holandés también lanza un eje delantero de 10 toneladas que ha desarrollado y fabricado en sus propias instalaciones, así como un eje arrastrado de 7,5 toneladas completamente nuevo. Los nuevos productos dejan clara la intención de DAF de ampliar su gama de rígidos, para lo que prestan especial atención a los vehículos de construcción.

- Gama de ejes más amplia
 - Nuevo eje delantero de 10 toneladas
 - Evita la sobrecarga con cargas parciales
 - Uso con grúas de carga pesada justo detrás de la cabina
 - Nuevo eje arrastrado de 7,5 toneladas
 - Caja del eje ultrarrígida de fundición
 - Menor peso
 - Capacidad de carga estática de 26 toneladas
- Nuevas configuraciones de vehículos
 - Rígido CF y XF FAW 8x4 con trídem de doble tracción y eje trasero arrastrado director
 - Carga útil bruta de hasta 27 toneladas
 - Excelente capacidad de maniobra
 - Diámetro de giro reducido
 - Rígido CF 10x4 con tándem de doble tracción y eje trasero anterior dirigido

- Chasis de volquete para aplicaciones de uso pesado
- Conversión de Estepe
- MMA de 49 toneladas
- Carga útil neta de aproximadamente 30 toneladas
- Rígido 8x2 con dos ejes delanteros dirigidos y eje trasero arrastrado director, ahora disponible también como XF
 - MMA de 37 toneladas
- Camión XF FTM 8x4 para transporte especializado
 - Masas combinadas de hasta 120 toneladas
 - Capacidad útil técnica de 41 toneladas
- DAF Services proporciona la máxima eficacia de transporte a los operarios del sector de la construcción

"El 2018 fue un año histórico para DAF", declara Richard Zink, director de marketing y ventas, y miembro del consejo de administración de DAF Trucks. "Acabamos el año como la segunda marca principal de camiones de Europa con una cuota de mercado del 16,6 % en el segmento del transporte pesado. Fuimos líder del mercado en nada más y nada menos que siete países, fabricamos un número récord de 67 000 camiones y volvimos a ser la marca de importación más importante en Alemania, el principal mercado de camiones de Europa. Además, DAF lleva muchos años siendo el líder indiscutible del segmento de unidades tractoras en Europa".

La empresa tiene planes para seguir creciendo. "Por este motivo, queremos convertirnos en un rival aún más fuerte en el segmento de vehículos rígidos y de construcción", añade Zink. "Es un segmento que otorga a DAF un gran potencial de crecimiento. Ofrecemos una amplia gama de chasis y ejes robustos, cadenas cinemáticas eficaces y cabinas cómodas. DAF tiene el mejor camión para cada aplicación".

Nuevos ejes

DAF desarrolla y fabrica sus propios ejes desde 1958, los cuales se adaptan a la perfección a los diferentes modelos de chasis que ofrece la empresa. Los ejes fabricados por DAF se caracterizan por su gran fiabilidad y su larga vida útil, así

como por su baja fricción interna y su bajo peso, lo que permite que los costes de funcionamiento sean bajos y las cargas útiles, elevadas.

Nuevo eje delantero de 10 toneladas

Además de los ejes delanteros de 7,5, 8 y 9 toneladas ya disponibles, DAF también ofrecerá un modelo de 10 toneladas para CF y XF a partir del segundo semestre de este año. Esta solución resulta sobre todo interesante para las aplicaciones del sector de la construcción en las que se carga considerablemente la parte delantera del camión, por ejemplo, cuando se coloca una grúa de carga justo detrás de la cabina. El nuevo eje delantero de 10 toneladas incluye una suspensión parabólica con tres ballestas y evita el riesgo de sobrecarga con cargas parciales. El nuevo eje delantero de 10 toneladas está disponible para los modelos CF y XF equipados con un solo eje delantero y un motor PACCAR MX-11 o MX-13.

Nuevo eje arrastrado de 7,5 toneladas con montaje sencillo

DAF también presenta un nuevo eje arrastrado de 7,5 toneladas con neumáticos sencillos. Dispone de una nueva caja de eje de fundición, que ofrece mayor rigidez y es aún más robusta, a pesar de que su peso se ha reducido en 10 kilogramos. La capacidad de carga estática se ha aumentado en un 25 % hasta 26 toneladas, un dato importante que se debe tener en cuenta si la carga se apoya brevemente sobre el eje trasero durante la carga y descarga.

Dentro de las tareas de transporte del sector de la construcción, el nuevo eje arrastrado de 7,5 toneladas es idóneo para vehículos rígidos y trabajos menos pesados, como sistemas de entrega de contenedores o el transporte de piedras, en el que el camión se equipa con una grúa en la parte trasera. En Alemania, este tipo de eje arrastrado también se suele instalar en camiones con sistemas de plataforma intercambiable BDF, muy utilizados en el país. El nuevo eje arrastrado también está disponible en las variantes de unidades tractoras de los CF y XF, una característica útil si se utilizan para remolcar cargadores bajos y para masas combinadas que superan las 44 toneladas, por ejemplo.

Eje tándem de doble tracción para CF y XF

Para los modelos CF y XF 6x4 y 8x4, que suelen conducirse fuera de la carretera o

requieren tracción adicional, DAF ofrece una selección de tandems de doble tracción y bajo mantenimiento.

El primero de ellos es el SR1132T, un tandem de 19 toneladas con reducción sencilla, ballestas y frenos de disco o tambor. Se utiliza en hormigoneras ligeras 8x4 y es muy popular en Gran Bretaña e Irlanda.

Para trabajos más pesados, DAF ofrece variantes de 21 y 26 toneladas con reducción sencilla. Este tandem de reducción sencilla, el SR1360T, está equipado con frenos de disco y suspensión neumática, y se instala en unidades tractoras de remolque y vehículos rígidos de tres o cuatro ejes.

La gama de DAF también incluye un tandem de 21 y 26 toneladas con reducción de cubo: el HR1670T, que se puede equipar con suspensión neumática o ballestas, y cuenta con frenos de tambor. Este conjunto no solo es ideal para aplicaciones de uso pesado, sino que también es adecuado para aplicaciones fuera de carretera.

Un factor decisivo para ahorrar la máxima cantidad de combustible posible es disponer de al menos diez reducciones finales (de 3.46:1 a 7.21:1, según el tandem). Las reducciones finales más rápidas generan regímenes del motor aún más bajos para optimizar la eficiencia del combustible.

Para reducir al máximo los costes de funcionamiento, el intervalo para cambiar el aceite de la caja del eje de los tandems no es inferior a tres años ni 450 000 kilómetros.

Gama de chasis más amplia

Además de los nuevos ejes, DAF también añade a su gama una serie de nuevas configuraciones de los ejes.

Nuevo CF y XF 8x4 con tandem de doble tracción y eje trasero arrastrado director

El FAW, que estará disponible de fábrica a finales de año, es un producto nuevo de la amplia gama de camiones de cuatro ejes con tracción sencilla y doble. Se trata de un rígido CF o XF de cuatro ejes con un tridem, que está formado por el tandem

SR1360T con reducción simple o el tándem HR1670T con reducción de cubo, y un eje trasero arrastrado director detrás.

El nuevo chasis del FAW 8x4 cuenta con una MMA técnica de 37 toneladas y se puede maniobrar con gran precisión gracias al eje trasero arrastrado director. El diámetro de giro es solo de unos 7,8 metros, lo que convierte al FAW 8x4 en el vehículo ideal para transportar cargas de peso o tamaño elevado hasta zonas de obras con poco espacio. El nuevo chasis se puede utilizar a la perfección como volquete, para una superestructura con grúa de carga trasera o para un conjunto de grúa de carga con sistema de brazo de gancho.

Nuevo CF 10x4

En colaboración con Estepe (empresa holandesa asociada), ahora DAF ofrece un volquete de servicio pesado CF 10x4, que ha sido diseñado especialmente para trabajos pesados y dispone de dos ejes delanteros dirigidos de 10 toneladas, un eje trasero director de 10 toneladas dirigido hidráulicamente, que además se puede elevar, y el tándem HR1670T con reducción de cubo y suspensión neumática.

La

carga útil neta de este modelo especial, que se utilizará principalmente para transportar cargas pesadas de arena, grava y piedra, es de aproximadamente 30 toneladas, mientras que su MMA es de 49 toneladas. A pesar del gran número de ejes, el diseño inteligente permite que siga habiendo espacio suficiente para un depósito de combustible de 350 litros.

XF FTM: unidad tractora de remolque 8x4 con trídem

La unidad tractora de remolque de transporte pesado basada en la última generación del XF no se ha presentado a la prensa internacional por el momento. Este FTM es una unidad tractora de remolque 8x4 con tándem SR1360T o HR1670T de doble tracción y eje trasero director, que en conjunto forman un trídem. El impresionante XF es ideal para aplicaciones de transporte especializadas en las que las masas combinadas pueden aumentar hasta 120 toneladas. El uso de un solo eje delantero y tres ejes traseros permite aprovechar al máximo las cargas del eje sin sobrepasar los límites legales.

El chasis del XF FTM tiene una distancia entre ejes de 4,65 metros y se caracteriza por su estructura relativamente compacta y una MMA técnica de 41 toneladas. De este modo, ofrece ventajas significativas en cuanto a capacidad de maniobra y colocación de la quinta rueda, en combinación con el alcance normalmente limitado del cuello de los remolques/semirremolques especiales.

El XF FTM es una unidad tractora de remolque de cuatro ejes disponible en diferentes configuraciones. La primera es una versión del eje delantero de 8 toneladas con un eje trasero director de 8 toneladas y el tándem HR1670T de 21 toneladas con reducción de cubo, perfecto para una MMA de 34 toneladas. En segundo lugar, el XF FTM también está disponible con un eje delantero de 9 o 10 toneladas (novedad), un eje trasero director de 8 toneladas y ejes tándem de 26 toneladas con reducción de cubo. La carga máxima neta de la quinta rueda de ambos modelos es de aprox. 24 y 31 toneladas, respectivamente.

Nuevo rígido XF 8x2 con dos ejes delanteros dirigidos

El FAX es un rígido 8x2 con dos ejes delanteros dirigidos (de 8 o 9 toneladas) y un eje trasero arrastrado director (de 7,5 toneladas) detrás del eje accionado. Esta versión ya está disponible como CF y ahora también se puede solicitar como XF.

Igual que su modelo CF análogo, el XF FAX garantiza unas MMA de hasta 37 toneladas. Su eje trasero arrastrado director proporciona la máxima capacidad de maniobra, una característica ideal para la distribución de materiales de construcción y aplicaciones que requieren montar una grúa de carga pesada detrás de la cabina, por ejemplo.

LF y CF Construction

DAF seguirá ofreciendo versiones Construction de los modelos LF y CF, sobre todo para camiones que suelen conducirse fuera de la carretera. Incorporan un parachoques y una rejilla de diseño específico, un ángulo de aproximación de 25° y una excelente distancia al suelo de 32 (LF) o 40 cm (CF), lo que permite conducirlos en cualquier terreno. Además, todos los modelos DAF Construction están equipados con una placa de acero de 3 milímetros de grosor para proteger el radiador. El

peldaño especial detrás de la puerta y la barandilla del techo del CF Construction agilizan y facilitan la supervisión de la carrocería de carga o la carga en sí.

El CF Construction está disponible como unidad tractora de remolque FTT 6x4 y modelo rígido FAT 6x4 o FAD 8x4, ambos con tandem de doble tracción y el último con dos ejes delanteros dirigidos. Los CF Construction están equipados de serie con un modo de conducción fuera de carretera especial de la transmisión TraXon para optimizar el rendimiento del cambio en terrenos complicados. Los cambios de marcha son extremadamente rápidos para garantizar la máxima tracción en regímenes de motor elevados.

El LF Construction está disponible con un chasis de 19 toneladas. Es evidente que el LF Construction ofrece las mismas ventajas que todos los modelos LF, por ejemplo: una gran carga útil gracias al bajo peso neto, una capacidad de maniobra sin precedentes, una excelente visibilidad gracias a la ventana opcional de la puerta del acompañante, un punto de entrada bajo y una alta eficiencia del combustible.

Cadenas cinemáticas DAF: potentes y eficientes

Par máximo a baja velocidad: las propiedades especiales de la última generación de cadenas cinemáticas de PACCAR se aprovechan al máximo en aplicaciones del sector de la construcción. El par máximo de los potentes motores PACCAR MX-11 de 10,8 litros y PACCAR MX-13 de 12,9 litros de los modelos CF y XF de DAF (con una potencia de 220 kW/299 CV a 390 kW/530 CV) se alcanza a regímenes inferiores a 1000 rpm. Si unimos esta característica a las cajas de cambios automatizadas TraXon de 12 y 16 velocidades de última generación, se consigue un rendimiento excelente en cualquier situación. El CF de DAF también está disponible con el motor PACCAR PX-7 de 6,7 litros y una potencia de entre 172 kW/234 CV y 239 kW/325 CV.

Los vehículos Construction de la serie LF se accionan mediante los potentes motores PACCAR PX-4 de 3,9 litros y PACCAR PX-5 de 4,5 litros de cuatro cilindros, y PACCAR PX-7 de 6,7 litros de seis cilindros, que ofrecen una potencia entre 115 kW/156 CV y 239 kW/325 CV. La amplia gama de cajas de cambios es

SF 5001.05 (02.08)

increíble e incluye opciones manuales, automatizadas o totalmente automáticas de 5, 6, 9 o 12 velocidades, lo que permite especificar la cadena cinemática óptima para todos los usos.

La TDF adecuada para cada aplicación

La gran variedad de tomas de fuerza (TDF) para el accionamiento de volquetes, hormigoneras y grúas es fundamental en el sector de la construcción.

Para empezar, DAF suministra una TDF del motor ligeramente inclinada a la derecha en los motores MX-11 y MX-13, que funciona con montaje directo de la bomba o con una conexión con brida, proporciona un par continuo de 800 Nm y una potencia máxima de 1000 Nm, y es ideal para aplicaciones pesadas, como hormigoneras o vehículos de recogida de residuos.

Además, en el PACCAR MX-11, DAF ofrece una versión ligeramente inclinada a la izquierda con montaje directo de la bomba, que también está instalada directamente en el motor y tiene un par de 250 Nm y una potencia máxima de 400 Nm. Esta TDF es adecuada para aplicaciones ligeras, como estabilizadores extensibles, y para sistemas de volcado.

A su vez, hay disponible una amplia gama de TDF a la caja de cambios para el accionamiento de sistemas de volcado, compresores y grúas de carga. Del mismo modo, existe la posibilidad de montar una TDF indirecta con conexión de bomba en la parte delantera. Esta TDF ligera tiene una potencia de 20 kW o 35 kW y es idónea para accionar sistemas de brazo de gancho o volquetes.

Gran facilidad de fijación de serie

Para facilitar al máximo la fijación, DAF coloca de fábrica algunos de los módulos para carrocerías (BAM) en la posición correcta. De esta forma, el carrocerero puede instalar, por ejemplo, una grúa de carga pesada, un volquete o un sistema de entrega de contenedores de forma rápida y eficaz. Además, el amplio patrón de barrenación del voladizo trasero del chasis permite montar rápidamente plataformas elevadoras, grúas, un travesaño de remolque o la protección antiempotramiento

trasera. Así se reducen los costes y se pueden utilizar los camiones en menos tiempo.

Del mismo modo, DAF ofrece numerosas opciones para manejar la superestructura desde la cabina y viceversa. Por ejemplo, es posible controlar parámetros como el régimen del motor desde la superestructura, ya sea por medios analógicos o a través del sistema de bus CAN.

Servicios

Como cualquier transportista, los operarios del sector de la construcción deben poder confiar en que sus vehículos ofrezcan el mayor tiempo de actividad posible.

Para ello, DAF ha desarrollado servicios específicos, como los contratos de reparación y mantenimiento DAF MultiSupport para vehículos de construcción. Otro producto nuevo de la gama es el avanzado "paquete de tiempo de actividad". Los operarios que seleccionen este paquete mejorado pagarán una tarifa inicial de hasta un 5 %* menos por su contrato total MultiSupport (del vehículo correspondiente).

Los vehículos con el paquete de tiempo de actividad tienen garantía de movilidad, lo que significa que un camión con problemas técnicos volverá a ponerse en marcha en un plazo de ocho horas. Si no es así, se ofrecerá una compensación económica de 300 euros por cada día** que transcurra sin poder utilizar el camión.

DAF también está mejorando sus servicios específicos. La DAF Academy ha creado cursos de formación especiales para conductores del sector de la construcción, en los que se les enseña a conducir de la forma más económica y eficiente posible prestando especial atención a las funciones fuera de carretera del camión. Después de la entrega, el conductor recibe una amplia formación sobre el camión con el equipamiento de serie en la que se hace especial hincapié en las funciones específicas del vehículo de construcción.

El sistema de gestión de vehículos DAF Connect permite a los transportistas supervisar en línea el rendimiento de sus flotas en cualquier momento para garantizar la máxima eficiencia. De este modo, es posible programar las tareas de mantenimiento activamente. Otra característica útil para los operarios del sector de la construcción es que pueden saber en todo momento y con precisión cómo se

utilizan el camión y la superestructura (mediante las horas de funcionamiento de la TDF). Así se pueden reducir los costes y aumentar el tiempo de actividad.

A su vez, DAF Transport Efficiency supone el mejor suministro posible de componentes por parte de PACCAR Parts, que no solo suministra recambios DAF originales y recambios para motores PACCAR por medio de los concesionarios DAF, sino que también ofrece un surtido inigualable de recambios universales para camiones, equipos de remolque y superestructuras, como hormigoneras, grúas y soportes, a través de la gama TRP para todas las marcas, la cual celebra su aniversario este año. Solo en la sección de sistemas hidráulicos, TRP distingue entre unos 1000 sistemas diferentes que se pueden encontrar en los vehículos de construcción.

DAF es líder europeo en unidades tractoras de remolque y pretende fortalecer notablemente su presencia de cara al futuro en el segmento de los rígidos y, por lo tanto, en el sector de la construcción. La clave de su éxito es la excelente gama de camiones con una solución específica para cada aplicación, que resultan fiables, eficientes, muy cómodos y fáciles de manejar para los conductores. Estos camiones líderes también están respaldados por los mejores servicios del sector, que incluyen servicios específicos para vehículos de construcción.

DAF Trucks N. V. , una filial de la compañía americana PACCAR Inc., uno de los mayores fabricantes de camiones pesados del mundo, es un fabricante líder de camiones de peso ligero, medio y pesado. DAF fabrica una gama completa de unidades tractoras y camiones, que se adaptan perfectamente a todas las aplicaciones de transporte. DAF también es un proveedor de servicios líder: contratos de reparación y mantenimiento MultiSupport, servicios de financiación por parte de PACCAR Financial y servicios de entrega de recambios de primera categoría de PACCAR Parts. Además, DAF desarrolla y fabrica componentes como ejes y motores para otros fabricantes de autobuses y autocares en todo el mundo. DAF Trucks N. V. tiene instalaciones de producción en Eindhoven (Países Bajos), Westerlo (Bélgica), Leyland (Reino Unido), Ponta Grossa (Brasil) y más de 1100 concesionarios y puntos de servicio en Europa y otros continentes.

Eindhoven, abril de 2019

Nota solo para los editores

Para obtener más información:
DAF Trucks N. V.
Corporate Communication Department
Rutger Kerstiens, +31 (0)40 214 2874
www.daf.com

*) Aplicable a todos los países en los que está disponible el paquete de tiempo de actividad complementario

**) Hasta un máximo de 15 días