

Novas variantes de chassis, novos eixos

## **A DAF expande a sua gama no segmento da construção**

**De modo a poder disponibilizar às Empresas deste mercado um veículo concebido de forma ainda mais específica de acordo com as suas necessidades, a DAF Trucks está a expandir a sua gama para incluir várias configurações de veículo novas, incluindo um rígido 8x4 com tandem de tracção dupla e eixo de reboque traseiro direccional. A Fabricante de camiões Holandesa apresenta também um eixo dianteiro de 10 toneladas que a própria desenvolveu e fabricou, bem como um eixo de reboque de 7,5 toneladas completamente novo. Os novos produtos destacam a intenção da DAF em expandir a sua gama no segmento dos rígidos, a pensar particularmente nos veículos de construção.**

- Gama de eixos expandida
  - Novo eixo dianteiro de 10 toneladas
    - Evita a sobrecarga com cargas parciais
    - Para utilização com Gruas de Carga pesadas colocadas atrás da cabina
  - Novo eixo de reboque de 7,5 toneladas
    - Estrutura do eixo ultra-rígida moldada por injeção
    - Peso inferior
    - Capacidade de carga estática de 26 toneladas
- Novas configurações de veículo
  - Rígidos CF e XF 8x4 FAW com tridem de tracção dupla e eixo de reboque traseiro direccional
    - Carga útil de até 27 toneladas
    - Excelente manobrabilidade
    - Círculo de viragem muito pequeno

- Rígido CF 10x4 com tandem de tracção dupla e eixo motriz traseiro direccional
  - Chassis basculante para utilização pesada
  - Conversão pela Estepe
  - PBV de 49 toneladas
  - Carga útil líquida de aproximadamente 30 toneladas
- Rígido 8x2 com dois eixos dianteiros direccionais e eixo de reboque traseiro direccional também disponível agora como um XF
  - PBV de 37 toneladas
- Camião XF 8X4 FTM para transporte especializado
  - Pesos combinados de até 120 toneladas
  - Capacidade de carga técnica de 41 toneladas
- Os Serviços DAF proporcionam a máxima eficiência de transporte a operadores no segmento da construção

"2018 foi um ano histórico para a DAF", afirma Richard Zink, director de marketing e vendas, e membro do Conselho de Administração da DAF Trucks. "Terminámos o ano como a segunda maior marca de camiões na Europa, com uma quota de mercado de 16,6% na classe de pesados. Fomos líderes de mercado em nada menos do que sete países, produzimos um número recorde de 67 000 camiões e fomos novamente a maior marca de importação na Alemanha, o maior mercado de camiões da Europa. Além disso, a DAF tem sido líder incontestável no segmento dos tractores na Europa há vários anos."

A empresa tem planos para um maior crescimento. "É por isso que pretendemos tornar-nos num concorrente ainda mais destacado no segmento dos rígidos e dos veículos de construção", continua Zink. "Trata-se de um segmento com um potencial de crescimento considerável para a DAF. Fornecemos uma gama forte de chassis e eixos robustos, sistemas de transmissão eficientes e cabinas confortáveis. A DAF disponibiliza o melhor camião para cada aplicação."

### **Novos eixos**

A DAF tem desenvolvido e fabricado os seus próprios eixos desde 1958. Por

consequente, estes eixos estão perfeitamente adaptados às diversas variantes de chassis que a empresa fornece. Os eixos produzidos pela DAF caracterizam-se pelo elevado nível de fiabilidade e longa duração da assistência, baixa fricção interna e peso reduzido, tudo isto resulta em custos operacionais reduzidos e cargas úteis elevadas.

### **Novo: eixo dianteiro de 10 toneladas**

Além dos eixos dianteiros existentes de 7,5, 8 e 9 toneladas, a DAF também fornecerá uma versão de 10 toneladas no CF e no XF a partir da segunda metade deste ano. Isto é de particular interesse para aplicações no segmento da construção, onde a parte dianteira do camião recebe bastante carga, por exemplo, quando uma Grua de carregamento é colocada directamente atrás da cabina. O novo eixo dianteiro de 10 toneladas apresenta uma suspensão parabólica com três molas e evita o risco de sobrecarga com cargas parciais. O novo eixo dianteiro de 10 toneladas está disponível para versões do CF e do XF com um eixo dianteiro simples e um motor PACCAR MX-11 ou MX-13.

### **Novo: eixo de reboque de 7,5 toneladas com montagem simples**

A DAF apresenta também um novo eixo de reboque de 7,5 toneladas com pneus simples. Este apresenta uma nova caixa do eixo moldada por injeção, com ainda mais rigidez e robustez e uma redução de peso de 10 quilogramas. A capacidade de carga estática foi aumentada em nada menos do que 25%, para 26 toneladas, uma consideração importante caso a carga seja suportada por breves momentos no eixo mais recuado durante a carga e a descarga.

Nos transportes de construção, o novo eixo de reboque de 7,5 toneladas é ideal para utilização em rígidos para trabalhos menos pesados, tais como sistemas de entrega de contentores e para o transporte de pedras, estando o camião equipado com uma grua na parte traseira. Na Alemanha, este tipo de eixo de reboque é também frequentemente montado em camiões com sistemas de carroçaria de substituição BDF, predominantes no país. O novo eixo de reboque também está disponível nas variantes de tractor do CF e do XF, uma funcionalidade útil na utilização para reboque de carregadores baixos e para pesos combinados que excedam as 44 toneladas, por exemplo.

### **Eixo tandem de tracção dupla para CF e XF**

Para camiões 6x4 e 8x4 CF e XF que são conduzidos regularmente em situações de todo-o-terreno ou que necessitam de tracção adicional, a DAF oferece a opção de tandems de tracção dupla de baixa manutenção.

A primeira é o SR1132T, um tandem de 19 toneladas com redução simples, molas e travões de disco ou de tambor. utilizado em betoneiras leves 8x4, particularmente popular na Grã-Bretanha e Irlanda.

Para trabalhos mais pesados, a DAF fornece variantes de 21 e 26 toneladas com redução simples. Este tandem de redução simples, o SR1360T, está equipado com travões de disco e suspensão pneumática, sendo instalado em rígidos e tractores de reboque de três e quatro eixos.

A gama DAF também inclui um tandem de 21 e 26 toneladas com redução do cubo: o HR1670T, que pode ser equipado com suspensão pneumática ou molas e apresenta travões de tambor. Este conjunto é ideal não só para utilização pesada, mas também serve para aplicações em todo-o-terreno.

Um factor importante para obter a melhor economia de combustível possível é a disponibilidade de pelo menos dez reduções finais (de 3,46:1 a 7,21:1, dependendo do tandem). As reduções finais mais rápidas produzem velocidades do motor ainda mais baixas para obter a máxima eficiência de combustível.

Para conseguir os custos operacionais mais baixos possíveis, o intervalo de mudança de óleo na caixa do eixo dos tandems é de três anos ou 450 000 quilómetros.

### **Gama de chassis expandida**

Além de uma nova série de eixos, a DAF está também a adicionar várias configurações de eixo novas à sua gama.

### **Novo: CF e XF 8x4 com tandem de tracção dupla e eixo de reboque traseiro direccionado**

Um novo produto na vasta gama existente de camiões de quatro eixos com tracção simples e dupla é o FAW, que estará disponível de fábrica no final deste ano. Este é

um rígido CF ou XF de quatro eixos com um tridem, constituído pelo tandem SR1360T com redução simples ou pelo tandem HR1670T com redução do cubo, e um eixo de reboque traseiro direccionado atrás.

O novo chassis 8X4 FAW tem um PBV técnico de 37 toneladas e, graças ao eixo de reboque traseiro direccionado, pode ser manobrado com grande precisão. O círculo de viragem é de apenas cerca de 7,8 metros, tornando o 8X4 FAW ideal para transportar cargas grandes ou pesadas em locais de construção onde existe relativamente pouco espaço. O novo chassis pode ser utilizado como um camião basculante, para uma superestrutura com um guincho de carregamento traseiro ou para uma combinação de guincho de carregamento com um sistema de braço de gancho.

#### **Novo: CF 10x4**

Especialmente concebido para trabalhos pesados, a DAF, em colaboração com a sua congénere Holandesa, Estepe, oferece agora um camião basculante pesado 10x4 CF com dois eixos dianteiros direccionados de 10 toneladas, um eixo motriz traseiro de direcção hidráulica de 10 toneladas, que também pode ser elevado, e o tandem HR1670T com redução do cubo e suspensão pneumática.

A

carga útil líquida desta variante "especial", que será utilizada principalmente para transportar cargas pesadas de areia, gravilha e pedra, é de aproximadamente 30 toneladas, enquanto o PBV é de 49 toneladas. Apesar do grande número de eixos, o design inteligente garante que ainda existe espaço suficiente para um depósito de combustível de 350 litros.

#### **XF FTM: tractor de reboque 8x4 com tridem**

O tractor de reboque de transporte pesado com base na última geração do XF ainda não foi revelado à imprensa internacional especializada. Este FTM é um tractor de reboque 8x4 com tandem SR1360T ou HR1670T de tracção dupla e eixo motriz traseiro direccionado, os quais em conjunto formam um tridem. O impressionante XF é ideal para aplicações de transporte especializadas, nas quais os pesos combinados podem totalizar as 120 toneladas. A utilização de um eixo dianteiro simples e três

eixos traseiros significa que as cargas dos eixos podem ser totalmente exploradas sem exceder as cargas dos eixos legalmente permitidas.

O chassis do XF FTM tem uma distância entre eixos de 4,65 metros e caracteriza-se pela construção relativamente compacta e por um PBV técnico de 41 toneladas. Isto oferece vantagens significativas em termos de manobrabilidade e colocação da quinta roda, em combinação com o alcance muitas vezes limitado do pescoço dos reboques especiais.

O XF FTM é um tractor de reboque de quatro eixos disponibilizado em várias configurações. A primeira, é uma versão com eixo dianteiro de 8 toneladas, com um eixo motriz traseiro de 8 toneladas e o tandem HR1670T de 21 toneladas com redução do cubo, ideal para um PBV de 34 toneladas. Em segundo lugar, o XF FTM também está disponível com um eixo dianteiro de 9 ou 10 (novo) toneladas, eixo motriz traseiro de 8 toneladas e eixos tandem de 26 toneladas com redução do cubo. A carga máxima líquida da quinta roda de ambos os modelos é de aprox. 24 e 31 toneladas, respectivamente.

### **Novo: rígido XF 8x2 com dois eixos dianteiros direccionais**

O FAX é um rígido 8x2 com dois eixos dianteiros direccionais (8 ou 9 toneladas) e um eixo de reboque traseiro direccional (7,5 toneladas) atrás do eixo de tracção. Esta versão já está disponível como CF e agora também pode ser encomendada como XF.

Tal como acontece com o CF comparável, o XF FAX garante um PBV de até 37 toneladas. O seu eixo de reboque traseiro direccional assegura a máxima manobrabilidade, ideal na distribuição de materiais de construção e, por exemplo, quando um guincho de carregamento pesado é montado atrás da cabina.

### **LF e CF Construction**

A DAF continuará a fornecer as versões Construction do LF e do CF, especialmente para camiões que são regularmente conduzidos em situações de todo-o-terreno. Dispõem de um pára-choques e uma grelha especificamente concebidos, um ângulo

de aproximação de 25° e uma distância ao solo generosa de 32 (LF) ou 40 (CF) centímetros, o que significa que podem ser conduzidas em todo o tipo de terreno. Além disso, todos os modelos DAF Construction estão equipados com uma placa de aço com 3 milímetros de espessura para proteger o radiador. Um degrau especial atrás da porta e uma calha no tejadilho da construção do CF permitem ver de forma rápida e fácil a carroçaria ou a carga.

O CF Construction está disponível como tractor de reboque 6x4 FTT e rígido 6x4 FAT e 8x4 FAD, ambos com tandem de tracção dupla e o último com dois eixos dianteiros direccionais. As versões CF Construction estão equipadas de série com um modo todo-o-terreno especial da transmissão TraXon , para um óptimo desempenho de mudanças em terreno desafiante. As mudanças de velocidades são extremamente rápidas para garantir a máxima tracção a elevadas velocidades do motor.

O LF Construction está disponível com um chassis de 19 toneladas. É evidente que o LF Construction oferece as mesmas vantagens que todos os modelos LF: por exemplo, uma carga útil elevada graças ao peso líquido reduzido, manobrabilidade sem precedentes, excelente visibilidade a toda a volta graças à janela opcional na porta lateral do acompanhante, um baixo ponto de entrada e uma elevada eficiência de combustível.

### **Sistemas de transmissão DAF: poderosos e eficientes**

Binário máximo a baixa velocidade: as qualidades particulares dos sistemas de transmissão PACCAR de última geração são ideais para aplicações na indústria da construção. O binário máximo dos robustos motores de 10,8 litros PACCAR MX-11 e de 12,9 litros PACCAR MX-13 nos DAF CF e XF (com potências de 220 kW/299 CV a 390 kW/530 CV) atinge o nível máximo a velocidades do motor abaixo das 1000 rpm. Em combinação com a mais recente geração de caixas de velocidades automáticas TraXon de 12 e 16 velocidades, é garantido um excelente desempenho em qualquer circunstância. O DAF CF também está disponível com o motor de 6,7 litros PACCAR PX-7 com potências entre 172 kW/234 CV e 239 kW/325 CV.

Os veículos de construção da série LF são accionados pelos poderosos motores de quatro cilindros PACCAR PX-4 de 3,9 litros ou PACCAR PX-5 de 4,5 litros, e de seis cilindros PACCAR PX-7 de 6,7 litros, com potências de 115 kW/156 CV a 239 kW/325 CV. A vasta gama de caixas de velocidades é impressionante: com 5, 6, 9 ou 12 velocidades, opções manual, automática ou totalmente automática, o excelente sistema de transmissão pode ser especificado para qualquer fim.

### **A PTO correcta para qualquer aplicação**

A existência de uma vasta gama de tomadas de força (PTO) para operar camiões basculantes, betoneiras e guinchos é extremamente importante no segmento da construção.

Para começar, a DAF fornece uma PTO do motor na posição de 1 hora em ambos os motores MX-11 e M-X13. Esta funciona com a montagem de bomba directa ou com um prato de transmissão, possui um binário contínuo de 800 Nm e uma potência de pico de 1000 Nm, sendo ideal para utilização em aplicações pesadas, tais como uma betoneira de cimento ou betão ou em veículos de recolha de resíduos.

No PACCAR MX-11, a DAF oferece também uma versão na posição de 11 horas com montagem de bomba directa. Esta é também montada directamente no motor e tem um binário de 250 Nm e uma potência de pico de 400 Nm. Esta PTO é ideal para aplicações leves, tais como a extensão de estabilizadores e para sistemas de inclinação.

Existe também uma vasta gama de PTO da caixa de velocidades disponíveis para operar sistemas de inclinação, compressores e guinchos de carregamento. Além disso, é possível montar na parte dianteira uma PTO indirecta com uma ligação de bomba. Esta PTO leve tem uma potência de 20 kW ou 35 kW e é ideal para operar um sistema de braço de gancho ou um camião basculante.

### **Extremamente fácil de fixar caixas de carga de série**

Para proporcionar a melhor facilidade de fixação, a DAF coloca algumas variantes dos módulos de fixação de carroçaria (BAM) nas posições correctas na fábrica. Isto

permite ao construtor da carroçaria instalar, por exemplo, um guincho de carregamento pesado, um sistema de entrega de contentores ou um sistema basculante de forma rápida e eficiente. Além disso, um vasto padrão de orifícios no ressalto traseiro do chassis permite uma montagem rápida de monta-cargas, guinchos, um membro cruzado da barra de engate ou protecção traseira contra encaixe. Isto reduz os custos e assegura uma colocação em funcionamento mais rápida dos camiões.

Além disso, a DAF disponibiliza imensas opções para controlar a superestrutura da cabina e vice-versa. Por exemplo, parâmetros como a velocidade do motor podem ser controlados a partir da superestrutura, quer por meios analógicos ou através do bus CAN.

### **Serviços**

Tal como qualquer empresa de transportes, os operadores no segmento da construção precisam de poder contar com o maior tempo operacional possível dos seus veículos. Por conseguinte, a DAF desenvolveu serviços específicos, tais como os contratos de reparação e manutenção da DAF MultiSupport, para veículos de construção. Uma nova adição à gama é um "pacote Uptime" avançado. Os operadores que optarem por este pacote melhorado pagam agora uma taxa de lançamento até 5%\* inferior pelo seu contrato MultiSupport total (no respectivo veículo).

Os veículos com o pacote Uptime têm mobilidade garantida. Isto significa que um camião que esteja a ter problemas técnicos voltará sempre à estrada no prazo de oito horas. Se não for o caso, é oferecida uma compensação financeira de 300 euros por dia\*\* por cada dia que o camião não esteja disponível.

A DAF está também a melhorar os seus serviços específicos. A Academia DAF desenvolveu cursos de formação especiais para condutores para o segmento da construção, que instruem os condutores sobre como conduzir da forma mais económica e eficiente possível, com especial atenção para as funções todo-o-terreno do camião. O condutor recebe sempre instruções detalhadas aquando da entrega do camião, com particular enfoque sobre as funções específicas do veículo de construção.

O sistema de gestão de veículos DAF Connect permite às transportadoras monitorizar o desempenho das suas frotas online a qualquer momento para assegurar a máxima eficiência. Isto permite agendar proactivamente os trabalhos de manutenção. Uma funcionalidade particularmente útil para os operadores no segmento da construção é que estes têm sempre uma descrição exacta de como o camião e a superestrutura (através das horas da PTO) estão a ser utilizados. Isto pode ajudar a reduzir os custos e a aumentar o tempo operacional.

A eficiência de transporte da DAF também se traduz no melhor fornecimento possível de componentes pela PACCAR Parts, que não só fornece peças DAF e peças de motor PACCAR originais através de concessionários DAF, mas também oferece uma gama inigualável de peças universais para camiões, equipamento de reboque e superestruturas, incluindo para betoneiras, gruas e suportes, através da gama All Makes da TRP, que celebra este ano um aniversário marcante. Só na área de sistemas hidráulicos, a TRP já distingue cerca de 1000 sistemas diferentes que é possível encontrar em veículos de construção.

*A DAF é líder no mercado europeu em tractores de reboque e, no futuro, pretende reforçar consideravelmente a sua presença no segmento dos rígidos e, por conseguinte, no segmento da construção. A chave do seu sucesso é uma forte gama de camiões com soluções especificamente concebidas para cada aplicação: fiável, eficiente e com o máximo conforto e facilidade de operação para o condutor. Estes camiões líderes são também apoiados pelo melhor serviço na indústria, com serviços específicos para o segmento da construção.*

**A DAF Trucks N.V.**, representante da empresa americana PACCAR Inc., uma das maiores produtoras de camiões pesados do mundo, é produtora líder de camiões ligeiros, médios e pesados. A DAF fabrica uma gama completa de tractores e camiões, disponibilizando o veículo adequado para cada aplicação de transporte. A DAF é ainda um fornecedor líder de serviços, incluindo contratos de reparação e manutenção MultiSupport, serviços financeiros da PACCAR Financial e um serviço de disponibilização de peças de primeira classe com a PACCAR Parts. Além disso, a DAF desenvolve e fabrica componentes, como eixos e motores, para fabricantes de autocarros e camionetas de passageiros em todo o mundo. A DAF Trucks N.V. tem instalações de produção em Eindhoven, nos Países Baixos, em Westerlo, na Bélgica, em Leyland, no Reino Unido e em Ponta Grossa, no Brasil, e mais de 1100 concessionários e pontos de assistência espalhados pela Europa, e não só.

Eindhoven, Março/Abril de 2019

***Nota apenas para os editores***

Para mais informações:  
DAF Trucks N.V.  
Corporate Communication Department  
Rutger Kerstiens, +31 (0)40 214 2874  
[www.daf.com](http://www.daf.com)

\*) Em todos os países nos quais o pacote suplementar Uptime está disponível

\*\*\*) Até um máximo de 15 dias