

DAF vinnare – om plå



**EUROPEAN
TRUCK
CHALLENGE**

Svensk Åkeritidnings tekniske reporter Bosse Norvinge representerar nu Sverige i europeiska jämförelsetestet European Truck Challenge. I slutet av förra året sattes fem lastbilar under lupp. En rullade ut som vinnare. DAF XF.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

nboken får styra



Att jämföra 4x2 trailerdragare känns inte så svenskt, det ska erkännas. Men ska man samsas med journalistkompisar från övriga Europa är det bara att rätta in sig i leden.

Bland tillverkarna ställde DAF, Iveco, MAN, Mercedes och Scania upp med bilar. Som 32-tonsekipage fick de sedan bekänta färg på de tyska vägarna söder om Northeim, över de ökända Kasselbackarna och Werratal. De enda stora europeiska tillverkarna som avböjde att ställa upp var förvånande nog Volvo och Renault.

Att summera intrycken från testerna är inte det lättaste, trots noggranna anteckningar, formulär och gemensamma slutsatser. Nuförtiden är det nära jämnt

skägg om man pratar förarkomfort, även om några av deltagarna faktiskt har hytter med många år på nacken. Samma små marginaler var det bitvis vid prestandamätningarna.

Mäter vi dieselekonomi blir Scania 410 tveklöst vinnare. Räknar vi in förbrukningen av Adblue delas dock guldpokalen av DAF XF och Mercedes Actros. Även MAN TGX låg bra till och kan nog i framtiden sticka ut med överraskande fina bränslesiffror när de kan erbjuda gps-styrd farthållare tillsammans med Eco-roll.

2014 års totala vinnare i European Truck Challenge blir ändå DAF!

bosse.norvinge@akeri.se

Deltagande bilar

Samtliga bilar som deltog i ETC 2014 har Euro 6 med effekter på mellan 400 och 440 hästkrafter, och ett vridmoment på runt 2 000 Nm. I stort sett hade alla både gps-styrda farthållare och Eco-rollfunktioner. Samma med den aktiva farthållaren som hittades hos samtliga utom Iveco, som ännu inte hade fått sin. Frirullningsfunktionen fanns på alla testbilarna utom på MAN. Allt medan Scania står med sin frikopplande retarder.



DAF XF har den relativt nya Paccarmotorn MX11 med 10,8 liters cylindervolym, 435 hästkrafter och 2 100 Nm i vrid vid 1 000–1 450 varv/min. Allt tillsammans med växellådan ZF12AS med den nya växlingsstrategin. Deras Eco-roll kom förra året men nytt var PCC – Predictive Cruise Control.



IVECO STRALIS är utrustad med Cursor 11-motorn på 420 hästkrafter och vridmoment på 1 900 Nm vid 900–1 550 varv/min. Växellådan med växlingsautomatik heter Eurotronic och kommer från ZF. Testbilen har också Efficiency-paketet där Eco-roll-funktionen ingår. Men någon gps-styrd farthållare finns inte.



MAN TGX är den klenaste i gänget. D26 betyder en 400-hästares 12,4-liters motor men förbättrad med ny turbo, ny inloppsgeometri i cylindertoppen, optimerad mjukvara och nya kolvringar. I vridmoment bjuder den på 1 900 Nm. Till detta MAN Tipmatic 2 – en ZF tolvstegs växellåda med växlingsautomatik. Tyvärr kan inte MAN erbjuda frirullningsfunktion tillsammans med den gps-styrda farthållaren.



MERCEDES ACTROS är utrustad med OM470LA på 430 hästar, eller 428 för att vara exakt. Vridmomentet ligger på 2 100 Nm. Till drivlinan hör också Powershift 3. Actrosen är välutrustad med modern teknik som Eco-roll och deras gps-styrda farthållare PPC.



SCANIA G 410 har en DC13 på 411 hästkrafter under hytten. Just den av 12,7-litarna som är Euro 6-godkänd med enbart SCR-tekniken. Scania erbjöd det högsta vridmomentet med 2 150 Nm men har å andra sidan relativt låga 411 hästkrafter. Likt de flesta i tävlingen har den både Eco-roll och gps-styrda farthållaren Active Prediction. För att ytterligare sänka förbrukningen är den försedd med frikopplande retarder.

Smått och gott om hytterna

Säkerhetsmässigt gäller de europeiska kraven. Som blågul tillverkare har dock Scania valt att hålla fast vid det tuffare slagprovet – en fördel för de som kör svenskt med andra ord. Med flera fabriker på en och samma plats blir det tydligt att allihop gjort sitt yttersta för att hitta utrymmen för prylar. Alla har rymliga förvaringsfack under sängarna åtkomliga från båda sidorna. I bland annat Mercedes Actros kommer man dessutom åt dessa utrymmen även inifrån. Iveco och Mercedes har också ett mindre tredje fack placerat på förarsidan, över framhjulet.



DAF-HYTTEN moderniserades för ett par år sedan när XF Euro 6 presenterades. Om man sedan vill tolka den som ny eller gammal får väl ligga i betraktarens ögon. Väljer man att kalla den gammal så får vi gå tillbaka till DAF 95 som presenterades redan 1987. Nu nära 30 år sedan även om det mesta är justerat och ändrat sedan dess, och det är till det bättre, för Space Cab-hytten är en bra hytt som trots sin ålder känns helt rätt i tiden. Den känns betydligt ljusare invändigt än de andra, vilket ger en öppen och luftig känsla.



IVECO STRALIS lanserades 2002 men hytten går tillbaka till Eurostar, som pressades fram 1993. Sedan dess har dock en hel del plastdetaljer bytts ut. En efterträdare bör vara på gång snart eftersom den stora Cursor 16-motorn knappt får plats under dagens hytt. Interiören upplevs mörk, plastig och spartansk även om man piffat upp med silverinlägg och skinnstolar. Med 230 centimeter håller Iveco med den längsta sängen. För att få plats har man lånat lite plats i sidoväggarna, om detta inverkar på isoleringen är en annan fråga. Detta var dock inget som märktes under våra körningar. Även hytthöjden är väl tilltagen på Hi-way, åtminstone i bakkant, något som gör att överslafen kan fällas upp helt och hållet.



MAN TGX kom 2001, med andra ord är den nu 14 år men känns fortfarande modern. Testbilen är försedd med XLX-hytten som är stor nog även för de som lever i bilen veckovis. XXL-hytten är volymmässigt större men vad ska man egentligen med alla höga fönster? Bra rattinställning, och reglaget som styr pneumatiken är lätt att hitta. Konsolen med växelreglage och handbroms tar stor plats på golvet bredvid förarplatsen men det viskas om att en ändring är på gång där. Jämfört med de andra trestegshytterna har MAN bra instegssymmetri men får ändå se sig slagen av Scania.



MERCEDES ACTROS, version 4, presenterades efter sommaren 2011. Då som ny modell med helt ny hytt. Streamspace-hytten tillhör de modernaste – och en av de högst placerade med 170 centimeter upp till det plana golvet. Tillsammans med fullbredd skapar det volym. Trots att det inte är modellens top-of-the-line, räknas ändå hytten bland de större i det här gänget. Design och materialval utstrålar status.

Sänglampan tillåter inte föraren att välja åt vilket håll han ska ha huvudet. Mer positivt och förmodligen viktigare är de rikt tilltagna möjligheter att justera in ratten. Sammantaget känns hytten modern, med många fina lösningar för långliggaren även om man höll med den minsta sängen. Men genomgående är att finishen är av högsta klass.

Actros bjuder som sagt på plant golv, vilket medfört fyra steg för att ta sig upp. Mercedes har ändå lyckats bra med att placera instegen som en trappa, snarare än som lodrät stege.



SCANIAHYTTEN är definitivt ingen ungtupp. Den kom i samband med 4-seriens lansering 1996. Scania valde att ställa upp med G-hytten som är något lägre placerad på chassit än R-hytten, med det blev det en högre motortunnel invändigt. I jämförelse med flertalet av de andra känns hytten aningen trång, vilket inte bättas på med den smalaste sängen. Tar man fram mättstocken så hamnar hytten i storlek med DAF XF, som dock känns rymligare. Den gamla Scaniahytten är fortfarande ett föredöme med trappstegen som gör att man i princip kan gå ur hytten istället för att klättra ner. För den som tycker att hytten börjar kännas gammalmodig lär det snart komma nyheter. Nästa år lär det komma något helt nytt från Södertälje.

Backspeglarna fortfarande schabrak

Iveco är den enda i samlingen med pinnen kvar i sidorutan men så lever hytten kvar från första halvan av 90-talet. På DAF försvann den i samband med hyttmoderniseringen, och landade i en kraftigare a-stolpe, något som i sin tur gjorde den aningen mer sikthämmande.

Så detta med backspeglarna. Jumbopplatsen innehas av MAN med onödigt stora plastschabrak till backspegelkåpor, som tillsammans med a-stolparna effektivt klarar av att gömma en hel del för trafiken relevanta föremål. Tyvärr ligger Mercedes Actros inte mycket bättre till, trots att det är en betydligt modernare modell. Här är speglarna visserligen bättre placerade och ger i alla fall en chans att hinna se något mellan a-stolpen och backspegeln på högersidan vilket bara är att glömma på MAN. Närsikten mellan de olika är likvärdig, men då det handlar om fjärrbilar är det inget högprioriterat område. Men ju högre upp man sitter desto sämre närsikt.



Pinnefritt Backspegel höger sidofönster på DAF

Bakom ratten

DAF XF är stabil och trygg på vägen. Retardern som i och för sig utvecklar 500 kilowatt hade dock inte mått dåligt av ytterligare steg för att utöka valmöjligheterna en smula. Testbilen var för övrigt den första med PCC – farthållare med framförhållning. Trots att DAF XF var starkast av alla med sina 440 hästkrafter var känslan att den accelererade lite långsammare än sina motorsvagare konkurrenter, men det beror på en funktion i PCC där den i hastigheter över 40 km/h accelererar upp med något begränsat gaspådrag. Det är i det närmaste omärkligt men sparar bränsle. De förbättrade växlingsstrategierna gör dessutom växlingarna allmänt behagliga med ZF AS Tronic. På landsvägarna med farthållaren inställd på 70 km/h rullar den mest på elvan i 1 100 varv/min.



Iveco Stralis känns robust och redo för sämre öststatsvägar. Jag uppfattar den också som lite bullrigare. Farthållaren sköts via spaken under ratten vilket är avigt när man kommer från de andra bilarna med styrningen från knapparna på ratten. Det var också den enda bilen i sällskapet som inte har någon gps-styrd farthållare men däremot Eco-roll. Ivecon gillade inte att ligga på 900 varv med tolvans växel, utan valde mestadels att gå ner på elvan vilket fick varvräknaren att dansa upp till 1 200 varv/min.



MAN TGX är lättkörd och känns behaglig. I jämförelse med konkurrenterna är det mest framträdande att ratten faktiskt inte sitter mitt framför föraren utan har dragning åt vänster. Men MAN är som sagt lättkörd och farthållaren sköts av stora knappar på ratten. Retardern upplever jag som bäst i klassen utan undantag, även om kylningen stundtals för lite väsen. Motorn har heller inget emot att segdra och protesterar inte ens ner till 850 varv/min vilket imponerar. Bilen vill dock gärna resa sig under acceleration och hoppar ibland över för många steg.



Mercedes Actros känns faktiskt lite vinglig, vilket kan bero på den högre placerade hytten. Man sitter ett steg över de andra, nästan 30 centimeter över Scaniaföraren. Allt verkar väl genomtänkt, men armbågen på dörrhandtaget kan kvitta, det var inget som min arm gillade. Motorn trivs fint på 900 varv/min längs landsvägarna. Däremot hittade Actrosen inte rätt växel vid något trafikljus men annars fungerar Powershift 3 utmärkt.



Scania är en av de bättre när det kommer till vägkänslan. Det kändes som att man var ett med bilen och den bjöd på en trygg vaghållning även när det kurvade till sig. Den hade också den andra versionen Eco-roll och Active Prediction som tänker till ytterligare jämfört med första versionen. Opticruisens växlingar var klanderfria även när man snabbt ville genom en korsning.



Ljugarbänken – favoriten



Några av frontluckorna öppnas inifrån, andra via reglage utifrån. Någon rycks helt enkelt bara upp. Väl bakom luckorna har Iveco och Scania valt den traditionella oljestickan, och på de övriga kollas oljan via instrumentet inifrån. Behöver det fyllas på olja, kyl- eller spolärvätska så väntar olika grader av pedagogisk färgsättning av korkarna utspridda i den saliga röra som ofta möter under luckorna.

På samtliga av testbilarna känns det i grunden tryggt med ordentliga handtag för den som behöver göra rent framrutan eller byta torkarblad. Det finns dock lite att kommentera. På DAF fälls tre luckor upp och fotstegen frigörs. Lösningen känns aningen klen och kräver precision för att sikta in fötterna i hålen. Iveco har två kraftiga steg i grillen mellan lyktorna medan MAN verkar ha försökt sig på något liknande. Det dumma är dock det övre steget som inte verkar konstruerat för att stå på. Mercedes har sitt nedre steg i stötfångaren och nästa nivå är med två mindre utfällbara steg. På Scania räcker det med ett ordentligt steg, men det är så väl tilltaget att smeknamnet Ljugarbänk verkligen gör skäl för namnet. Det är nästan bara att bädda och ta sig en tupplur.

Påbyggnaden

Iveco Stralis utmärker sig direkt. Att klättra upp från höger sida känns avigt, men frågan är om inte Iveco tänkt till? Ju färre moment som behöver göras ut mot trafiken, desto bättre. Faktum är ju att både trailerveven och vändskiveläset också sitter på högersidan.

Tillverkarna har lite olika lösningar på att få undan sidospoileren. På DAF, Iveco, MAN och Scania drar man ut och skjuter vingen framåt, vilket i regel kräver tvåhandsgrepp. Hos Iveco och MAN gick det onödigt trögt. Nu kan det väl ha att göra med att bilarna är nya men lättast var Scania och Mercedes svänger man enkelt in.

DAF, Iveco, MAN och Mercedes har två fotsteg upp till gångbordet, vilket kändes lite överarbetat. Scania enkelsteg känns tillräckligt. Dock får Scania bakläxa för att det inte finns något att hålla sig i. De övriga hade alla någon form av rör att lägga handen på, medan MAN var ett föredöme med ett riktigt trappbräcke.

Sedan måste man bara nämna DAF och deras vevlösning med höj- och sänkbar takspoiler. Man kan ju inte anklaga DAF för att ligga längst fram med egna lösningar men justerbar spoiler kan spara bränsle – bara den används.



Så gick det till

BRÄNSLETESTERNA

Effektjämnt ligger bilarna så likvärdigt det går. Alla fem hade helt nya Goodyear runt om hela ekipagen. Fuelmax S HL 315/70 på styraxeln, Fuelmax D 315/70 på drivaxeln och Fuelmax T 385/65 på trailern.

Testerna utfördes med trailers från Krone, alla utrustade med Carrier kylaggregat Vector 1550.

Vi körde på både motorvägsnätet och på landsvägarna. Här ska också nämnas att max hastighet på de tyska landsvägarna är 60 km/h för lastbilar med totalvikt över 7,5 ton och på motorväg gäller 80 km/h.

Under motorvägskörningarna noterades bränsle- genomströmning och tid mellan mätpunkterna längs vägen, 500 meter mellan varje. Vid hinder, vägarbete eller annat oförutsett räknades aktuell mätsträcka bort. Förbrukningen jämfördes också med noggranna volym- mätningar efter varje teststräcka.

HASTIGHETEN

Bästa siffrorna för genomsnittshastighet plockades hem av Scania. Det är bara på flack motorväg som Scania blir omkörd, och det av Mercedes. Längst tid tar DAF på sig men delar jumboplassen med Iveco i medelkuperad motorväg. Iveco hade också lägst medelhastighet i bergsområdet.

Genomsnittshastigheten i nerkörning räknades ut i kraftiga nerförsbackar. Här är läget omvänt med bästa genomsnittshastigheten för DAF och Iveco. Men frågan är ju hur man ska tolka siffrorna. Håller de med lägre genomsnittshastighet nere farten bättre utför, men hög genomsnittsfart är samtidigt något som alla eftersträvar för bättre ekonomi. Nämnas ska att det i Tyskland i vissa nerförsbackar är 60 km/h som maximal ingångsfart, vilket gällde i den uppmätta backen.

KOSTNADERNA

Att få fram svenska priser på lastbilar har hittills varit svårt, vilket förstås påverkar slutresultatet här.

I Tyskland där testerna utfördes är det lättare, där har vi även fått fram konkreta siffror för service och leasing för bilarna i ETC-testen. Men med maut-, service- och leasingkostnader tillsammans med förbrukningssiffror på både diesel och urealösningen får vi faktiskt fram DAF som en klar vinnare med en månadskostnad beräknad till 1 392 euro tätt följd av Iveco på 1 479 euro. Mercedes kostar 1 749 euro och Scania 1 825 euro. Högst månadskostnad visar MAN med 1 875 euro.

Till 2015 års ETC hoppas vi kunna få tillverkarna att få fram priserna även för Sverige.



POÄNGTABELL

	DAF	Iveco	MAN	Mercedes	Scania
Förarintryck	4	3	4	3	4
Bränsleförbrukning	4	3	3	4	5
Adblueförbrukning	5	3	4	5	2
Service och leasing	5	4	1	3	2
Teknik	3	2	2	3	3
Entré	3	3	3	2	4
Hytt	3	3	3	4	3
Förarplats inställningar	3	2	3	4	4
Reglage	3	2	4	3	3
Sikt	4	2	2	3	4
Dragbilspåbyggnad	3	4	3	4	4
Totalt	40	31	32	38	38

EUROPEAN TRUCK CHALLENGE 2014

Resultat av testkörning med 16 ton nyttolast och 32 ton totalvikt

	DAF XF 440	Iveco Stralis 420	MAN TGX 18.400	Mercedes-Benz Actros 1843	Scania G 410	
BRÄNSLEFÖRBRUKNING						
Total genomsnittsförbrukning	2,99	3,05	3,05	2,99	2,94	l/mil
Testförbrukning	33,44	32,79	32,79	33,44	34,01	km/l
Motorväg totalt	2,88	2,94	2,94	2,88	2,83	l/mil
Motorväg flackt	2,15	2,27	2,27	2,19	2,05	l/mil
Motorväg medelkuperat	2,82	2,84	2,87	2,82	2,83	l/mil
Motorväg kuperat	3,78	3,8	3,76	3,74	3,71	l/mil
Motorväg bergsområde	9,26	8,99	9,09	8,86	8,99	l/mil
Konstant fart 82 km/t	2,22	2,18	2,23	2,19	2,09	l/mil
Landsväg	3,34	3,41	3,41	3,35	3,29	l/mil
Förbrukning av Adblue	0,90	2,20	1,20	0,90	2,30	l/mil
CO2-utsläpp baserat på nyttolast	49,30	50,30	50,20	49,40	48,50	g/tkm
Förbrukning diesel + Adblue	3,08	3,27	3,17	3,08	3,17	l/mil
HASTIGHET						
Motorväg totalt	70,1	70,3	70,6	70,8	71,5	km/tim
Motorväg flackt	77,7	77,9	78,2	78,4	79,2	km/tim
Motorväg flackt	81,4	81,7	81,8	81,9	81,7	km/tim
Motorväg medelkuperat	79,9	79,9	80,3	80,5	81,2	km/tim
Motorväg kuperat	71,7	71,9	72,4	72,6	74,4	km/tim
Motorväg bergsområde	59,9	59,8	60,6	61,9	65,1	km/tim
Nerkörning i bergsområde	73,2	73,2	72,9	72,9	72,9	km/tim
Landsväg	53,1	53,2	53,4	53,6	54,1	km/tim
KOSTNADER						
Mautpliktig körsträcka (Baserat på Tyskland)	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	mil/år
Service och leasing (48 månaders beräkningsperiod)	1 392,00	1 479,00	1 875,00	1 749,00	1 825,00	euro/mån
Service och leasing i svenska kronor (kurs 945,11) per mån.	13 155,93	13 978,18	17 720,81	16 529,97	17 248,26	kr/mån
Däckskostnad	531,62	531,62	531,62	531,62	531,62	kr/mån
Autobahnmaut per (Tyskland)	14,65	14,65	14,65	14,65	14,65	kr/mil
Dieselpriis	10,40	10,40	10,40	10,40	10,40	kr/l
Adbluepris	4,25	4,25	4,25	4,25	4,25	kr/l
Fasta omkostnader	18,62	19,37	22,97	21,83	22,59	kr/mil
Rörliga kostnader	43,76	44,8	44,2	43,66	43,76	kr/mil
Sammanlagda kostnader	62,38	64,17	67,39	65,5	66,35	kr/mil



DAF har jobbat mycket med sin XF och fyllt den med senaste tekniken, och för PCC – Predictive Cruise Control var det premiär. Bränsleförbrukningen var bland de lägre och totalekonomin den bästa.



IVECO känns lite ålderdomlig. Hytten har hängt med länge nu. Plastig känsla interiörmässigt men generellt verkar Iveco enkel och robust i positiv bemärkelse. Ivecon hade ingen gps-styrd farthållare vilket troligen gör den till den störstige i gänget.



MAN ger ett gott körintryck. Enkla och tydliga reglage där design gett vika till förmån för funktion. Effektiv retarder. Förbrukningen var lite hög, troligen för att bilen saknade Eco-roll eftersom den inte kan kombineras med den gps-styrda farthållaren.



MERCEDES försöker leva upp till att vara ett premiummärke vilket man lyckas bra med. En mycket bra långfärdshytt att bo i där hög finish och exklusivitet präglar inte bara interiören utan helheten. Actros visar fina förbrukningssiffror – och i kuperad terräng de bästa.



SCANIA har en välbeprövad produkt full med senaste tekniken. Bland de bättre när det gäller vägkänsla vilket ger trygghet. Dieselförbrukningen var den lägsta men hög Adblueförbrukning, ett resultat av att enbart SCR-tekniken används – vilket drar upp totalförbrukningen.