



Finslipning



Än så länge är det ont om nya modeller från DAF. Men visst händer det saker i det lilla. Svensk Åkeritidning samlar nyheterna.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Flest nyheter kommer med minstingen LF som främst erbjuds som den tystare Silent-versionen. LF förses också med LED-bakljus och den 12-stegade AS Tronic-lådan som tillval. Inom tempererade transporter är nu även 4,5-liters PX-5-motorn förberedd för den kompakta vattenkylda 22,5 kW Frigoblock-generatorn.

De 3-axliga CF-vagnarna erbjuds med den lättare PX-7-motorn och CF och XF megadragare finns nu i två kopplingshöjder.

Över hela linjen har vindavvisarna och lyftriktarna optimerats för att bättre passa byggnationerna och flera av förarstödsystemen har blivit standardutrustning.

Mer information kan nu visas direkt i centraldisplayen framför föraren. Uppgifter kopplade till byggnationen som varningar om utfällda kranstödben och liknande hamnar direkt i blickfånget. Ett nytt förarassistanssystem med förbättrad poängräkning för föraren lockar till att jaga poäng i att köra bränsleekonomiskt och trafiksäkert. I displayen visas förutom körtid och raster även veckovila och räknar även på förkortade nattvilar. Då systemet mer integrerats med färdskrivaren sker också språkvalet i displayen automatiskt baserat på förarkortet och behöver därför inte ställas in manuellt.



DAF LF 180 FA 4x2 Silent

Lill-DAF för distributionstransporterna matas med en hel del nytt i form av LF 2016 Edition. Som standard utrustad den med avancerat nödbromssystem, kollisionsvarning, adaptiv farthållare, filvarningssystem på modellerna från 8 tons totalvikt och med luftfjädrad bakaxel.

Ett par förbättringar är adresserade användarna av volymekipage som ökar nere i Europa.

Med nya tankvolymerna på upp till 1 240 liter har man i gränsöverskridande trafik bättre möjlighet att kunna ladda upp med bränsle där det är som billigast. Dessutom införs längre axelavstånd på upp till 6,9 meter på LF vilket medger lastlängder på över 9 meter.

På bränslebesparingsområdet har drivlinorna

optimerats genom förbättrad mjukvara samt bättre värme- och luftreglering i avgasrenings-systemet på 4,5-liters PX-5-motorn. Detta ska ge upp till 5 procent bättre förbrukningssiffror enligt tillverkaren. Till 6,7-liters PX-7-motorn kan den 12-växlade AS Tronic-lådan väljas till, vilket ger lägre varvtal med tätare växlingar vilket även det ger bättre förbrukningssiffror.

4 procents lägre bränsleförbrukning kan tillskrivas det nya spoilerpaketet som ger bättre aerodynamik med den förhållandevis smala LF-hytten till breda byggnationer.

Men något som är intressant är de tysta modellerna. Och efter CF och XF Silent som tidigare lanserats utökas nu programmet även LF där högre krav ställs på bullernivån. Det var också DAF LF Silent som vi passade på att prova i form

av en 75-tons LF 180 FA med 184 hästkrafter och den automatiserade AS Tronic 6-växlade växel-lådan. Alltså en liten behändig sak vilket märks i stadstrafik där den passar som handen i handsken. Svänggraden är förvånansvärt god och tack vare vidareutvecklade spegelarrangemang har närsikten förbättrats betydligt. Men så var det ju tystheten som man gärna ville prova. Det tysta läget aktiveras enkelt med en knapptryckning. Och det är faktiskt inget avancerat underverk som sker och heller inte att man märker någon skillnad. Inte som att någon stoppar en kudde i avgasröret precis. Det är under acceleration som de högre ljudnivåerna framträder och det har man enkelt rått bot på genom att bilen växlar vid 1600 istället för 1900 varv/min, och det räcker i princip för att bilen ska bli tyst och uppfylla villkoren för certifieringen som en tyst lastbil. Och det alltså med en diesellastbil. Intresset är stort och kraven ökar i Holland. Även i Sverige finns intresset men olyckligt nog har man i många fall missuppfattat saken och skriver i gasmotorkrav i upphandlingarna, och missar att det faktiskt finns tysta diesellastbilar. En diesel ger ju fördelar på andrahandsmarknaden och är självfallet lättare att hitta bränsle till.

Och att den i tysta lägen skulle bli tröttare märks heller inte. 180-hästaren med 6,5 tons bruttovikt var förvånansvärt pigg och kvick. I det tyst-läget kändes körningen dessutom mer avkopplande då den växlar tidigare och inte var- var upp så mycket.



DAF CF 310 FAS 6x2

DAF CF med PX-7-motor finns nu också till de 3-axlade CF-modellerna. Då är det modellerna med tilläggsbeteckningarna FAR, FAN och FAS, vilket står för fast eller tvångsstyrd stödaxel med enkelmontage eller den traditionella 6x2-boggin med dubbelmontage för de tyngre uppgifterna.

Paccars PX-7 är en 6,7-litersmotor på 283 eller 314 hästkrafter, till vilken som standard en 9-växlad manuell följer och som tillval den 12-växlade automatiserade AS Tronic-lådan.

Tanken med PX-7-motorn i CF är att få ner vikten då motorn väger drygt 500 kg mindre än MX-11.

Vi provade en krokväxlare med stora boggin och 314 hästkrafter. Bruttovikten låg på 26 ton och det var i mina ögon lite väl tungt för PX-7-an. Det var ett väldigt växlande och den kämpade ofta på höga varv och hade det svårt att hålla tempot. Även ute på motorvägen tog det en evinnerlig tid att ta sig upp till 80 km/h. Men jag kan nog tänka mig att CF 310 passar bra inom transporter av VVS- och byggvaror där det inte alltid rullar med fulla och tunga lass. Då med styrbar stödaxel och med gods-kran där PX-7 kan få ner framaxeltrycket en smula.

XF DAF XF460 FT 4x2

På flaggskeppet XF passade man på att visa den speciellt låga megadragaren med en kopplingshöjd på endast 91 centimeter, vilket ger en inre höjd i trailern på tre meter där totalhöjden är satt till fyra meter.

Och så enkelt som att bara släppa ur lite tryck ur bälarna är det inte heller utan en hel del bitar samverkar till att få ner kopplingshöjden. Vändskivan bygger 140 mm vilket är 22 mm lägre än på vanliga megadragare. Men den mest avgörande punkten är de extrema lågprofil-däcken i 45-profil. Bak är det 315/45R22.5 och på framaxeln 375/45R22.5 som DAF tillsammans med Goodyear utvecklat och som under det närmaste året bara kommer att finnas till DAF. 45-profilsdäcken på framaxeln ger bättre utrymme mellan chassiramen och trailern men för att ytterligare skydda gångbordet från skador vid manövrering vid lastkajer och på färjelandgångar har man monterat en kraftig skyddsbalk på chassiramens ovansida.



För att megadragarna kördynamik inte ska äventyras har bakaxelgeometrin ändrats. Momentstag, infästningar och ok har omkonstruerats helt, men fortfarande kan megadragaren upplevas som aningen svajig och vinglig i vissa lägen. Men i stort kändes den bra på vägen. En bra, och för megadragare ibland nödvändig fines, är lyftknappen som med ett knapptryck

tillfälligt höjer dragbilen i hastigheter under 30 km/h. Bra när farthinder ska äntras eller man ska in på färjor. Med 45-profilsdäck lyfter den 35 mm lastad och 60 mm olastad och med högre profil höjs den 60 mm lastad och 85 mm olastad, och kommer man över 30 km/h återgår den till normalhöjd.

bosse.norvinge@akeri.se

