



*Holländare*  
för hårda tag



DAF breddar med fler och fler axelkonfigurationer och eventuella luckor fylls upp från generalagentens sida. När pressen bjöds på tur saknades nyheterna. Men Svensk Åkeritidning passade på att känna lite på stryktåliga Constructionbilarna i väntan på de blågula axelkonfigurationerna.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Fleraxlingarna har nyligen presenterats från DAF och vår importör erbjuder oss ytterligare axelkonfigurationer, så i sammanhanget kändes nog DAF:s presskörning i Belgiska Ardennerna mer som en repetition av förra årets nyheter, även om fokus denna gång låg på att köra jämnlastarna. Demoflottan representerades av ett urval XF, CF och LF med olika byggnationer och de fyra Euro 6-motorerna med flera effektalternativ. I gänget saknades de senast presenterade fleraxliga varianterna, men det ska ju också påpekas att just axelkonfigurationerna inte gör så stora skillnader i körintrycken.

Jag valde att titta närmare på deras Constructionserie som innefattar CF-modellerna som jämnlastare, en traditionell treaxling med tandemdriven boggi (FAT) eller densamma som dragbil (FTM), samt fyraxlingen med dubbla styrande framaxlar (FAD).

Constructionseriens stötfångare i stål med frontbåge-look, den tre millimeter tjocka hasplåten för att skydda kylaren underifrån och det annorlunda rutmönstret i grillen förmedlar tillsammans ett uttryck av robusthet samtidigt som det också ska möjliggöra en oömmare hantering. En rak framaxel ger 40 centimeters markfrigång och 25 procents angreppsvinkel vilket ger fordonen hög framkomlighet utan att vara allhjulsdrivna.

Minst i gänget är modellen LF som 4x2 (LA) för 19 tons totalvikt med PX-7-motorn på 220 upp till 310 hästkrafter. Den är dock inte riktad till de tuffaste anläggningstransporterna, men däremot lämplig som kommunbil och liknande. Markfrigången ligger här på 32 centimeter och lika bra angreppsvinkel som CF.

De Constructionbilar som ställdes till förfogande för köreventet var dels CF 460 FAD 8x2 med MX-13-motor, 9-tons dubbla styrande parabelfjädrade framaxlar och 27-tons trapetsfjädrad boggi. Den andra var CF 400 FAT 6x4 med MX-11-motor, 8-tons parabelfjädrad framaxel och 21-tons trapetsfjädrad boggi. Dessutom också LF 280 FA 4x2 med PX-7 motor. Parabelfjädring vilade detta chassi på, men jag valde att lägga fokus på CF Construction den tid som gavs till praktiska övningar på några runda med stadskörning, lite landsväg och grusväg i kuperade Ardennerna.

Den höga markfrigången innebär höjd upp till trappsteget och hyttgolvet, så att klättra i och ur många gånger under en arbetsdag kan bli ansträngande. Men så är ju inte den typen av körning som bilarna riktar sig till inte förknippad med mycket spring upp och ner.



För att på ett tryggt och behagligt sätt kunna kika över flakkanten på lasset finns som tillval ett rejält fotsteg på framskärmen bakom dörröppningen. En ledstång löper utmed hyttaket att hålla sig i.

Tyvärr är mitt intryck att CF-modellerna som kördes var lite väl bullriga. När de ansträngdes så gick de hårt, speciellt 460-hästarnas MX-13. Men så har ju CF-hyttan hängt med en del år och under tiden inte isolerats i lika snabb takt som hyttutvecklingen annars gått.

Olika förarsystem som filvarningssystem, adaptiv farthållare och kollisionvarningssystem fanns i utrustningslistan men det var inget som kändes direkt nödvändigt att prova under denna provkörnings slinga.

AS-Tronic växellådan var enkel att manövrera med vridreglaget för fram och back samt krypkörning. Manuella upp- och nedväxlingar sker med spaken till höger under ratten, för övrigt samma spak som motorbromsen.

Men det var svårt att smyga mellan parkerade bilar och i tät stadstrafik. Där går den oroligt och växlar hårt, varvas mycket och är svår att bromsa försiktigt, lite grann ketchup-effekt både vid gaspådrag och vid inbromsning. Den betar sig inte riktigt som man kan önska vid igångsättningen och speciellt uppväxling till tvåan hade kunnat gå betydligt smidigare. Det

rycker och lever vid uppväxlingen, men vidare upp i registret går uppväxlingarna galant. Och ner också för den delen.

Constructionbilarna tenderar till att vara aningen tungstyrda i låga farter, särskilt fyraxlingen som efter en arbetsdag med mycket vevande på ratten nog kan framkalla mjölksyra i armarna. Mycket stabilt gick det i alla fall med de parabel/trapetsfjädrade CF-modellerna. Med dessa, och speciellt då fyraxlingen, kunde man lätt tro att det skulle ruska ordentligt för varje hjul som klättrade över brunnlocken, men så var inte alls fallet. De svävade behagligt över ojämnheter trots järnfjädringen. Men nu var det gott lass i baljorna också.

DAF:s utökade utbud innefattar nu ett flertal fyraxlade CF och XF jämnlast och dragbilar för special- och tungtransporter. Övervägande är det versioner med dubbla styrande framaxlar men även tridemversioner. CF-modellerna finns som 8x2 med dubbla styrande framaxlar på åtta eller nio ton, antingen FAX med lyftbar boggi eller FAC med styrbar boggi.

Som fabriksbyggda tridemvarianter erbjuds CF FAQ, med styrd 7,5-tonns pusheraxel framför drivaxeln och styrd löpaxel bakom, eller FAK, även den med pusheraxel men då framför en traditionell lyftbar boggi för både CF och XF.

På menyn finns också FTM, en 8x4 dragbil med pusheraxeln framför en tandemdriven boggi.

Mer populär i anläggningskörning på vår marknad är som bekant tridembilar i form av tandemdriven boggi med styrande stödaxel bakom boggin, men något sådant erbjuds inte direkt från produktionslinan i Holland. Däremot har importören Cosmo Truckcenter tagit fasta på detta och kan nu erbjuda dessa axelkonfigurationer med hjälp av axlar från Glnaf. Men mer om det vid ett annat tillfälle.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)