

Lättare, starkare, **snålare**





DAF introducerar den nya generationens lastbilar av modellerna CF och XF. Lättare, starkare och snålare. Med helt ny drivlina och optimerad aerodynamik utlovas sju procent lägre bränsleförbrukning. Svensk Åkeritidning har synat nyheterna från Nederländerna..

Text & Foto: Bosse Norvinge

NEDERLÄNDERNA. MX-11- och MX-13-motorerna har vidareutvecklats och optimerats genom hela linjen. Detta tillsammans med en ny växellåda och en ny bakaxelfamilj med fyra utväxlingar anpassade för de nya motorerna gör att drivlinan nu är ännu bättre anpassad att kunna prestera på låga varvtal och bättra på bränsleeffektiviteten. Tillsammans med avancerade programfunktioner, smartare Eco-Roll och farthållare, variabla pumpar för AC, styrservo och olja samt lägre vikt och aerodynamiska förbättringar utlovas 7 procent lägre bränsleförbrukning på nya generationen DAF än motsvarande ur Euro 6-serien.

MOTOREFFEKTERNA OCH VRIDMOMENTEN har höjts i olika grader. Då talar vi om hästkraftsökningar på mellan 10- och 20 hk med undantag av 370-versionen. Vridmomenten har generellt ökats och dessutom med Multi-Torque kan ytterligare newtonmeter kramas ur vid behov på de högsta växeln. Dessutom tas maximalt vridmoment ut redan vid 900 varv/min på de flesta alternativen. Listan på vad som gjorts kan göras lång, men där ingår bland annat nya turboaggregat och ny ventildesign. Förbränningssystemet innefattar nya kolvar, insprutare och högre kompressionsförhållande.

ETT EFFEKTIVARE efterbehandlingssystem med förbättrade komponenter gör

” Listan på vad som gjorts kan göras lång, men där ingår bland annat nya turboaggregat och ny ventildesign.



också sitt. Reningsverket har faktiskt blivit 50 kilo lättare och dessutom minskats i omfång till nästan hälften vilket ger mer plats till exempelvis kranstödben, bränsletankar och verktygslådor.

MEN UNDER KÖRNING ÄR det de förbättrade vridmomentssiffrorna som gör sig mest påmind. Motorerna är mycket dragvilliga på låga varv och verkar må gott nere på 900 varv. Även toppmotorn som nu presterar 530 hk trivs bra på de låga varven trots att den motorn tar ut det högsta vridet på 1000 varv likt sin föregångare på 510 hk. De låga varven innebär förutom att nedväxlingar med ökad bränsleät- ▶

” Under provkörningen upplevdes den nya TraXon-lådan mycket bra.



MX-13	530	390 KW / 530 HP - 2500/2600 NM @ 1000 rpm
	480	355 KW / 483 HP - 2350/2500 NM @ 900 rpm
	430	315 KW / 428 HP - 2150/2300 NM @ 900 rpm
MX-11 Haulage	450	330 KW / 449 HP - 2200/2300 NM @ 900 rpm
	410	300 KW / 408 HP - 2000/2100 NM @ 900 rpm
	370	270 KW / 367 HP - 1800/1900 NM @ 900 rpm
MX-11 Distribution	340	250 KW / 340 HP - 1500 NM @ 900 rpm
	300	220 KW / 299 HP - 1350 NM @ 900 rpm

gång minimeras, också en mycket behaglig ljudnivå i hytten. Motorn går nästan inte att höra. Kraften imponerar i uppförbackarna. Även nedför har förbättringar gjorts genom en märkbart effektivare motorbroms. 20-30 procent bättre än tidigare i siffror. Men för tunga transporter på riktigt kuperat vägnät kanske intardern ändå är att föredra på DAF:en.

TILL CF- OCH XF-SERIEN blir också den senaste generationens automatiska TraXon-växellåda från ZF som standard. 12 växlar är standard men 16 växlar finns som tillval och de nya växellådorna har lägre friktionsförlust, snabbare växlingar och utnyttjar Eco-rollen i högre utsträckning. Dessutom ska den vara 6 dB tystare än AS Tronic-lådan.

UNDER PROVKÖRNINGEN upplevdes den nya TraXon-lådan mycket bra även om lite mer kan göras för att snabba på reaktionen i startögonblicken.

ATT DET ÄR EN DAF UR DEN NYA generationen märks speciellt genom en hel del kosmetiska förändringar. En hel del silverinslag som detaljer på frontspoilern under stötfångaren, på dragbilarnas sidokjolar och på de utvändiga solskydden, där dessutom hytten med medelhögt tak fått ett helt nytt och mer aerodynamiskt solskydd. Den silvriga frontplattan har formats om och försetts med en blankare DAF-logga. Läckert är även demobilarnas nya färgsättning i Jamaica-blått. Nya generationen bjuder alltså inte på någon ny hytt. Men alltså en fullt modern sådan även om många pressverktyg till XF-hytten minner

från tiden då 95-serien lanserades. Det är med andra ord 30 år sedan men att grunden är den samma pekar på att DAF på sin tid lyckades ta fram en tidlös hyttkonstruktion som fungerar bra att bygga vidare på med gott resultat. Fokus på nya DAF är som nämnt att få ner bränsleförbrukningen och för att nå dit här har justeringar gjorts även på hytten. Exempelvis har lite av kylmaskeringen lagts igen och en liten täckbit av gummi satts mellan hörnluftriktaren och strålkastarenheten som tidigare gapade öppet som tillsammans med luftflödesguider bakom grillen ska bättra på luftströmmen runt hytten och få ner luftmotståndet ytterligare.

DE INTERIÖRA FÖRÄNDRINGARNA skäms inte heller för sig. Nya färger på instrumentbräda, säten, sängmadrasser, väggar och gardiner. Väljer kunden någon av Exclusive-modellerna ingår i det paketet instrumentbräda, skinnsäte och läderratt i konjaksbrunt vilket ger en lyxigare känsla. Faktiskt lite premiumbilkänsla bakom ratten även om reglage och strömbrytare ibland känns väl billiga. Reglaget för motorbromsen under ratten anser jag nog är aningen klumpig. Ett plus är i alla fall att alla farthållarfunktionerna nu sköts på ratten. Ytterligare nya reglage finner man som en sektion till det nya automatiskt systemet för temperatur- och klimatkontroll i vilken parkeringsvärmare som tar värmen från motorn kylsystem ingår.

NYTT ÄR OCKSÅ EN PANEL för innerbelysningen som bland annat med ratt kan ställas i tre steg. På bakväggen sitter en vidareutvecklad panel för nödvändiga funktioner när föraren intagit viloläge.

DAF KÄNNS SOM VANLIGT stabil och ger bra vägkänsla, speciellt på den lägre CF-modellen. Men på XF med luftfjädrad framaxel tillsammans med luftfjädrad hytt som det bland annat var på bil-kärva-kombinationen upplevdes det ibland lite svajigt. Många väljer förvisso antingen eller vilket är att föredra. Parabelfjädrad framaxel och komfortfjädrad hytt eller luftfjädrad framaxel tillsammans med standardhyttfjädringen. Styrningen upplevs som exakt men är aningen tungstyrd vid rangering, stadstrafik eller då föraren snabbt ska veva sig igenom en liten cirkulationsplats.

UR FÖRARSYNPUNKT är DAF generellt mycket trevlig att köra. Noteras kan också att förarinformationen förbättrats genom att mer uppgifter från färdskrivaren syns på instrumentklustret.

PÅ ÄGARSIDAN MÅSTE förutom högre bränsleeffektivitet också påpekas att serviceintervallen utökas från 15 000 till 20 000 mil. Detta genom bland annat effektivare filter. Mycket är alltså nytt vilket faktiskt gör det hela till en ny generation även om mycket känns igen, till dess fördel. Produktionen av nya CF och XF inleds under sommaren 2017. ●

