

NELL'IPERSPAZIO

Alla prova dei fatti il DAF XG+, primo camion che sfrutta l'aumento delle quote massime concesse dalle norme europee. Stando ai risultati di questo 480, lo fa nel migliore dei modi. In termini di consumo e di abitabilità, ma non solo



Se solo non fosse diesel! È questo il limite, per modo di dire, più grande del DAF XG+, messo appena un po' in ombra da una nuova mobilità invero con ancora molti punti da approfondire. L'olandese, invece, i limiti li infrange. Almeno quelli di sagoma, essendo il primo camion autorizzato a eccedere le classiche misure di autotreni e autoarticolati finora in circolazione in Europa.

QUASI SEI CON UN LITRO A 80 COSTANTI

Ma infrange anche il record dei consumi più bassi sul nostro percorso: ennesima dimostrazione di quanto la tecnica sia

in grado di progredire pur senza attingere alla fantascienza. Alla velocità costante di 80 km/h l'XG+ 480 ha fatto registrare quasi 6 km con un litro di gasolio e sul percorso si è confermato il più parco di sempre: 3,81 km/l ridotti di poco (3,72) dal modesto fabbisogno di AdBlue, in controtendenza con i concorrenti che invece da questo punto di vista si sono dimostrati quanto mai voraci nelle ultime apparizioni. Vien quasi da chiedersi dove sia il trucco della DAF, anche perché in apparenza la cosa meno nuova del camion è proprio la catena cinematica, con un 13 litri ancora ad aste e bilancieri che, con l'uscita di scena del DC13 Scania, è il più longe- ➔

IN BREVE

Modello	XG+ 480 FT
Allestimento	trattore 2 assi
Motore	6 cilindri - 12,9 litri - 483 CV
Prezzo (euro)	130mila (trattativa, Iva esclusa)



vo della categoria. Intanto dentro, dove non si vede, l'MX-13 è cambiato molto: nuove camere di combustione, rapporto di compressione innalzato e tanti altri affinamenti. In più, d'accordo con il cambio, in 12a marcia regala 150 Nm in più fra i 900 e i 1.150 giri/min, che si traducono in una trentina di cavalli in più nei regimi più frequentati in autostrada.

PASSI LUNGI E BEN DISTESI

Quindi, il merito va condiviso con lo ZF TraXon (peraltro la DAF è l'unica che ha sempre resistito alla tentazione di ribattezzarlo a modo suo, fidandosi dei programmatori di Friedrichshafen) che pare aver raggiunto qui la sua piena maturità in termini di efficacia. Ma, soprattutto, a chiudere la "catena" c'è il ponte con la riduzione più distesa oggi disponibile per un trattore da lungo raggio: la coppia conica 1:2,21 implica che le ruote posteriori facciano quasi un giro ogni due di albero motore! Tradotto nella pratica, il DAF

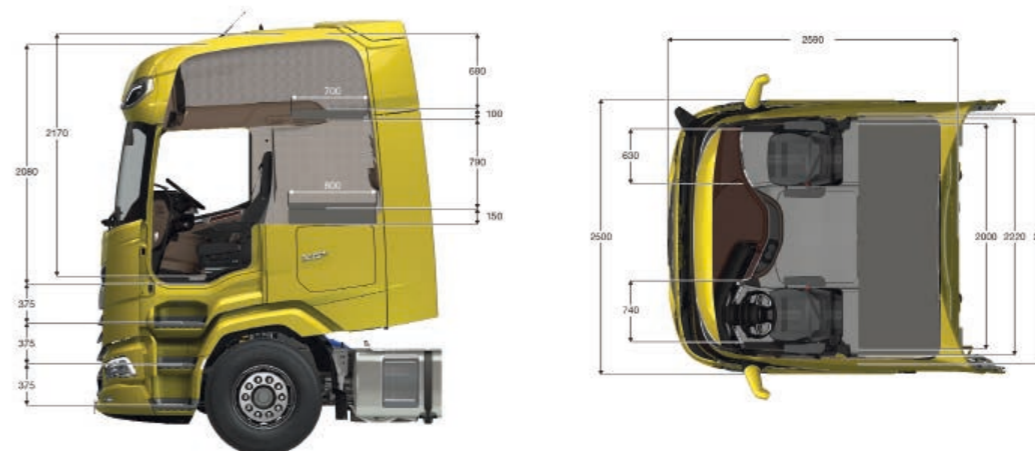


Un giro nello spazio

Sopra una visione panoramica dell'XG+ illuminata da 2,3 m² di vetratura. Il monitor di sinistra è largo 13 cm quello di destra 17. Il tunnel sporge di soli 3 cm. I sedili girano senza mai "inciampare" nel letto inferiore, pur largo 80 cm e spesso 20. La strumentazione digitale da 12,1" è configurabile.

a 80 km/h trotterella a 1.000 giri e questo già spiega molte cose. Tipo: perché ha consumato poco e perché tanto in accelerazione quanto nei test in salita (suppur "sporcati" da condizioni di lancio poco favorevoli) non sia stato un fulmine. Intendiamoci, non è lento: ha fatto una netta scelta di campo, che ci sentiamo di condividere, rinunciando a un briciolo di sprint in favore della percorrenza. E, in questo,

una grossa mano all'XG+ l'ha data l'aerodinamica che gli deriva dall'aver sfruttato i 16 cm in più di sbalzo anteriore per un muso più filante. I risultati del roll test - uno dei nostri rilevamenti più complessi - evidenziano che questo DAF ha bisogno per avanzare a 80 km/h di appena 58 kW-79 CV: addirittura dieci in meno del camion che finora scorreva meglio di tutti. Quindi, non c'è trucco né inganno. Solo



Oltremisura

I nostri rilevamenti coincidono con quelli ufficiali, solo in altezza sul tunnel abbiamo trovato qualche cm in meno (dipende dai riferimenti). La quota più importante, non indicata qui a sinistra, è la distanza interna fra parete posteriore e parabrezza: 2350 mm. La larghezza fra i vetri è di 2370 mm, ridotta a 2220 ai montanti posteriori.



una perfetta alchimia di tutti i fattori che definiscono un camion efficiente.

VISTO DA DENTRO

A favore del Cx hanno giocato le telecamere sostitutive degli specchi, efficaci e pratiche da usare: il monitor di sinistra, grazie all'allungamento della cabina, non rimane troppo vicino per essere facilmente messo a fuoco; quello di destra è fur-

bamente più abbondante (4 cm in più di larghezza, passando da 14" a 17") per una facile inquadratura. Hanno anche limitato i fruscii, cosa che, unita all'assemblaggio accurato e al buon isolamento acustico, ha favorito l'abbassamento della rumorosità. Solo in certe condizioni di vento si è avvertita una leggera vibrazione dello spoiler sul tetto. Per il resto l'XG+ non presta il fianco ad alcuna critica: un camion ben rifini-

to sotto tutti gli aspetti. E con uno spazio in cabina mai visto, sfruttabilissimo grazie al tunnel appena accennato (3 cm), ai sedili entrambi girevoli e a materiali che ci sono sembrati migliori di quelli toccati all'atto della prima presentazione (forse limitati alla preserie). Un appunto lo possiamo fare solamente ai vani sopra al parabrezza, con i laterali un po' ingombrati dalle coperture delle luci sul tetto. Ma il vetro è



GARATTERISTICHE

Dimensioni e pesi

Passo/lunghezza	4.000/6.520 mm
Altezza/larghezza	3.830/2.500 mm
Tara dichiarata/rilevata	7.450/7.550 kg
Peso totale/rimorchiabile	44.000/36.450 kg

Motore

Tipo	MX-13 355 turbo intercooler
N. cilindri/cilindrata	6 in linea/12.899 cm ³
Alesaggio x corsa	130 x 162 mm
Iniezione	common rail Delphi
Distribuzione	24 V aste e bilancieri
Controllo emissioni	EGR + SCR
Potenza	355 kW-483 CV a 1.600 giri/min
Coppia	2.350 Nm (2.500 in 12a) a 900÷1.400 giri/min

Trasmissione

Cambio	automatizzato ZF TraXon
Tipo	12TX2210 12 m+2 RM
Apertura rapporti	da 16,69 a 1,00:1
Ponte/riduzione	SR1344/1:2,21

Sospensioni

Anteriori	balestre paraboliche 8 ton
Posteriori	4 pneumatiche 13 ton

Freni con EBS ed ESP

Anteriori e posteriori	a disco
Ausiliari	freno motore 325 kW Intarder 500 kW-3.500 Nm

ADAS sistemi di ausilio alla guida

Frenata automatica d'emergenza	EBAS-3 con FCW (forward collision warning)
Controlli di sterzo	avviso manten. di corsia senza correzione attiva
Cruise control predict.	basato su GPS
Marcia in folle	EcoRoll
Controllo angoli ciechi	sui due lati con allarmi nei monitor delle retrocamere
Analisi stile di guida	Dpa (driver perform. assistant)
Grado di autonomia	Livello 1

Pneumatici

Anteriori e posteriori	315/70 R22.5
Serbatoio	
Gasolio	490 litri
AdBlue	85 litri

SUL PERCORSO

	Velocità km/h	Consumo l/100 km - km/l
Prima tappa Santhià-Alessandria O. (A26/A21) ¹⁾		
71,6 km	81,08	20,49 - 4,88
Seconda tappa Alessandria O.-Parma (A21/A1) ¹⁾		
142,9 km	80,90	20,68 - 4,84
Terza tappa Parma-La Spezia (A15) ²⁾		
100,4 km	75,36	31,97 - 3,13
Quarta tappa La Spezia-Genova Est (A10) ³⁾		
89,9 km	73,86	33,12 - 3,02
Quinta tappa Genova Voltri-Alessandria O. (A26) ⁴⁾		
69,2 km	74,90	28,72 - 3,48
Sesta tappa Alessandria O.-Santhià (A26/A4)		
70,0 km	85,57	24,05 - 4,16
Totale (alla pompa)		
544,0 km	78,38	26,25 - 3,81

Totale (con AdBlue equivalente)

544,0 km	4,52%	26,85 - 3,72
----------	-------	--------------

Peso in prova (compresa strumentazione)

Trattore + semirimorchio fTr	43.600 kg
------------------------------	-----------

¹⁾un cambio carreggiata; ²⁾ 4 cambi carreggiata; ³⁾6 cambi; ⁴⁾coda

Facciamolo facile

Con poco EGR e un solo turbo fisso, il 12,4 litri MAN portabandiera della generazione degli anni Duemila perde peso e guadagna efficienza.

PREGI

Percorrenze eccezionali

Finiture accurate

Spazio a bordo

DIFETTI

Qualche vibrazione dal tetto

Adas migliorabili

PRESTAZIONI

EcoEfficienza	695,4 g/km CO ₂
Accelerazione da fermo	
400 - 1000 metri	36,65 - 64,18 s
0-60/0-80 km/h	30,53 - 52,08 s
Ripresa da 70 km/h in Drive	
400 - 1000 metri	18,49 - 42,76 s
70-80 km/h	11,74 s
Consumi a velocità costante	
80 km/h	17,7 l/100 km - 5,7 km/l
85 km/h	19,3 l/100 km - 5,2 km/l
Test in salita 1 A26 valico Cisa*	
Velocità min	57 km/h
Marcia - regime	9a - 1.500 giri/min
Test in salita 2 A26 valico Turchino*	
Velocità min	55 km/h
Marcia - regime	9a - 1.400 giri/min
Resistenza aerodinamica roll test	
80 km/h	57,7 kW - 78,5 CV
Rendimento energetico	40,5%
Rumorosità	
80 km/h	64,8 dB(A)
85 km/h	65,0 dB(A)
Picco max in accelerazione	68,0 dB(A)
Diametro di sterzata 5 giri volante	
A destra/a sinistra	16,6/16,4 m

* prestazioni limitate dallo scambio di carreggiata



Quasi un autocarro

Con 4 metri di interasse questo DAF è (Renault Magnum a parte) il trattore con il passo più lungo mai provato. Complice lo sbalzo anteriore maggiorato di 13 cm, il diametro di volta è di circa un metro superiore a quello dei concorrenti. Tuttavia non è quasi mai un problema.



➔ finalmente ampio e questo aiuta nella visibilità diretta. Ecco, a proposito di aiuti alla guida, alla DAF potevano fare qualcosa in più a livello di sterzo: il controllore di corsia è, infatti, privo di qualunque azione automatica sul volante; il cui comando, peraltro, rimane ancora abbastanza "consistente" specie in manovra, ma una volta in movimento non ci si fa più caso e comunque le possibilità di regolazione sono decisamente maggiori rispetto all'XF precedente. Ⓜ