

Prova su strada



REGOLARE
INTENSO
CRITICO



17°/25°
min/max



DAF XG+ 480 FT EURO VI E

Olandese extra-long

14 - 07 2022

www.vietrasportiweb.it

Diesel consumato = 111,080 litri.

Urea consumata = 2,750 litri pari al 2,554%
del gasolio rabboccato (107,650 litri).

Peso combinazione = 43.750 chilogrammi.
Cabina XG+, motore Euro VI E da 355 kW
passo 4.000 millimetri, fabbricato in Olanda.

Prezzo incluso di optional e al netto di Iva: n.d.

Emissioni
CO₂
620,8 g/km



Medie orarie & consumi

	km	hh:mm km/h	km/l (l/100)
Milano Assago (109 m)		1h15'	4,38
Casei Gerola (72 m)	74,4	59,5	(22,79)
Casei Gerola (72 m)		30'	4,46
Diram. A7-A26/A26 (146 m)	40,3	80,6	(22,44)
Diram. A7-A26/A26 (146 m)		30'	2,87
Passo Turchino (279 m)	37,8	75,6	(34,87)
Passo Turchino (279 m)		34'	5,88
Savona Autoporto (12 m)	38,7	68,3	(17,00)
Savona Autoporto (12 m)		46'	3,81
Bivio A7/A12 (69 m)	48,0	62,6	(26,25)
Bivio A7/A12 (69 m)		12'	1,25
Passo Giovi (435 m)	13,1	65,5	(79,82)
Passo Giovi (435 m)		1h27'	7,15
Milano Assago (100 m)	109,6	75,6	(13,99)

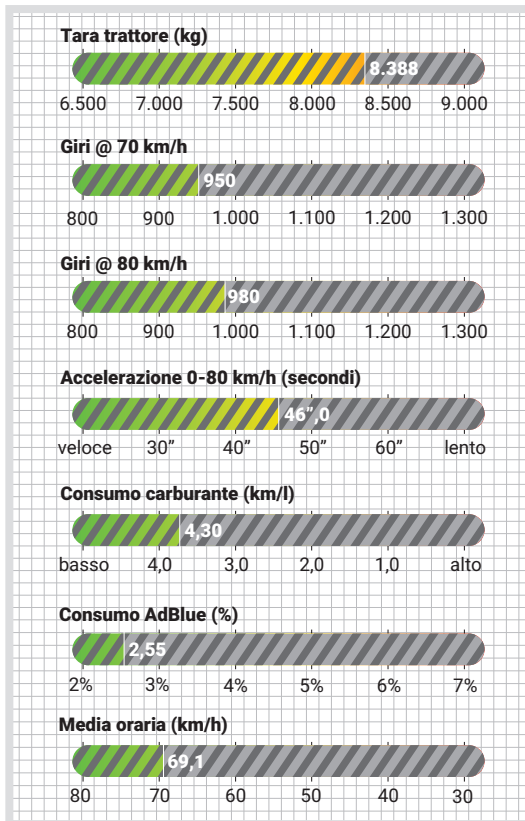


Statale



Autostrada

Telemetria



Da Guinness il trattore da 483 Cv con cabina XG+ top di gamma della Casa di Eindhoven che supera la soglia dei 4 chilometri per litro di gasolio. Molto contenuti i dispendi di AdBlue

di Gianenrico Griffini



Interni

Una panoramica dell'abitacolo Xg+ del trattore in prova.

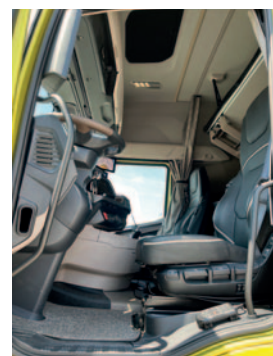
A fianco, il cluster strumenti, basato su un display a colori da 12 pollici, e la leva multifunzione posta sul lato destro della colonna dello sterzo.

Permette la selezione della modalità di marcia, l'attivazione del freno motore e la scelta del programma di cambiata.

Nella fila centrale, la videata del Daf Corner view, del Daf digital view system e un vista degli interni dal lato conducente.

Sotto, la brandina superiore in posizione ripiegata con la scaletta di accesso e i vani portaoggetti ricavati sopra il parabrezza.

In quello al centro è visibile un micro-onde per il riscaldamento dei pasti durante le soste. Il veicolo in prova monta sedili top di gamma Xtra Leather Air girevoli.



Con uno score di 4,30 chilometri per litro di gasolio consumato e con un dispendio di urea molto contenuto, pari al 2,55 per cento del carburante utilizzato in prova, il Daf Xg+ Ft 480 dotato di motorizzazione Mx 13 da 483 Cv mantiene sul percorso di *Vie&Trasporti* le promesse fatte all'esordio della nuova generazione di veicoli. Il risultato è ancora più significativo se si tiene conto che è stato conseguito con la cabina top di gamma Xg+ (caratterizzata da una superficie frontale e, quindi, da una resistenza all'avanzamento maggiori rispetto agli abitacoli di minori dimensioni) e in presenza di numerosi cantieri con limiti di velocità a 60 chilometri l'ora per i mezzi di massa totale a terra superiore alle 12 tonnellate. Di fatto, il Daf Xg+ Ft 480 si colloca al primo posto per consumi fra i trattori dotati di propulsori di potenza compresa fra 450 e 480 Cv e a un'incollatura dal campione dei pesanti stradali, il Man TgX 18.510 da 510 Cv equipaggiato, però, con una cabina da flotta.

Alla guida

Il merito del risultato conseguito dal pesante stradale della Casa olandese è dovuto a molteplici fattori. Il contributo maggiore alla riduzione dei consumi rispetto alla precedente generazione (circa il 6,3 per cento) arriva dal miglioramento dell'aerodinamica dell'abitacolo. Che si estende anteriormente di 160 mm e posteriormente di 330 mm, a fronte di un allungamento del passo a 4.000 mm, nel caso del trattore del test, e prevede telecamere esterne al posto dei tradizionali specchi retrovisori. In precedenza l'interasse era, invece, di 3.800 mm. L'allungamento della cabina è stato reso possibile dall'introduzione della normativa Ue 2015/719 - che la Casa olandese ha sfruttato per prima - sulle masse e dimensioni dei veicoli e delle loro combinazioni.

Il nuovo regolamento prevede, infatti, che possa essere superata la lunghezza massima precedentemente ammessa di 16,5 metri per migliorare l'efficienza aerodinamica, la sicurezza e il comfort di bordo. Ciò a patto che vengano rispettati due vincoli. Prima di tutto, la modifica dell'abitacolo deve riguardare anche le altre caratteristiche salienti del camion, dalla barra paraincastro anteriore, agli specchi retrovisori e la fanaleria. In secondo luogo, l'autoarticolato deve rientrare nella fascia d'ingombro tradizionale, costituita da una corona circolare con raggio interno di 5,3 metri ed esterno di 12,5 metri. L'inclinazione del frontale, la rastremazione (con 20 gradi d'inclinazione) dei componenti laterali dell'abitacolo e dei lamierati delle portiere, il parabrezza ricurvo, lo spoiler sul tetto, il deflettore dell'aria inferiore (Aero bottom plate) per convogliare il flusso incidente sotto il telaio e le te-

Metro & bilancia

Le misure rilevate..

Altezza interna	2.170
Larghezza interna utile/vetro a vetro)	2.220/2.350
Profondità (utile/max)	2.250/2.350
Altezza sul tunnel	2.120
Larghezza tunnel	830
Spessore tunnel	50
Altezza 1° gradino	365 ^(*)
Altezza 2° gradino	375
Altezza 3° gradino	375
Altezza 4° gradino	-
Altezza 5° gradino	-
Altezza pavimento da terra	1.490 ^(*)
Larg. cuccetta inf. (utile/max)	800/850
Lunghezza cuccetta inferiore (utile/max)	2.100/2.100
Distanza tra cuccetta inferiore e tetto	1.570
Larghezza cuccetta superiore (utile/max)	700/700
Lunghezza cuccetta superiore (utile/max)	2.050-2.050
Distanza tra cuccetta superiore e tetto	680
Altezza porta	1.550
Larghezza porta (utile/max)	800/950

(*) Con pneumatici 315/70.

..e quelle calcolate

Volume totale interno cabina m ³	11,984
Volume utile interno cabina m ³	11,019
Volume totale tunnel centrale m ³	0,042
Volume totale gavoni e vani m ³	0,729
Volume totale cuccetta inferiore m ³	2,802
Volume utile cuccetta inferiore m ³	2,638
Volume totale cuccetta superiore m ³	0,976
Volume utile cuccetta superiore m ³	0,976
Volume totale zona relax m ³	7,392
Rapporto tra volume utile e totale ^(*)	0,919

(*) A rapporto maggiore, corrisponde una maggiore abitabilità interna reale dell'abitacolo



Esterni



Il lato sinistro del trattore in prova. Gli scomparti esterni, dotati di sportelli di 555x402 mm, hanno una capienza totale di 520 litri.

L'allungamento dell'abitacolo ha portato a un incremento dell'interasse, che è adesso di 4.000 mm.

A fianco, in alto, il prolungamento verso il basso della portiera per migliorare l'aerodinamica e la telecamera anteriore del sistema Daf Corner view.

Al centro, una vista anteriore del veicolo, che permette di apprezzare la collocazione delle telecamere esterne in sostituzione degli specchi tradizionali, l'assale di trazione e la botola sul padiglione dell'abitacolo. Sotto, i gruppi ottici anteriori e il radar frontale del dispositivo di anti-collisione (Aebs di terza generazione).



Iecamere esterne hanno determinato, nel complesso, una riduzione del 19 per cento della resistenza aerodinamica.

Un altro contributo importante all'abbattimento dei dispendi di gasolio (2,6 per cento, secondo i dati forniti dal costruttore olandese) viene dagli aggiornamenti del motore Mx-13 e del sistema di post-trattamento dei gas. Il propulsore, in particolare, adotta nuovi iniettori e un nuovo turbocompressore a geometria variabile (Vgt), mentre per la riduzione degli ossidi d'azoto (NOx) può contare su un dosatore di urea più efficiente e prestazionale. Il tutto a fronte di una riduzione di peso di circa 12 kg, che riguarda anche l'unità di minore cilindrata, l'Mx-11. L'Mx-13 è un propulsore multicoppia in grado di sviluppare 2.500 Nm in presa diretta (cioè con l'automatizzato Zf TraXon in dodicesima marcia), rispetto al valore standard di 2.350 Nm. L'aspetto interessante, ai fini della riduzione dei consumi, sta nel fatto, che la coppia di picco è disponibile già attorno ai 900 giri al minuto. Questa caratteristica, insieme al rapporto al ponte di 1:2,21, alla modalità di funzionamento



Le misure **rilevate**

Pneumatici

Sono Goodyear Fuelmax 315/70 R 22.5 Classe A (per resistenza di rotolamento), con indice di carico 156/150 e codice velocità L davanti, e 315/70R22.5 156/150 L (Classe A) dietro. Il semirimorchio monta le 385/55 Goodyear con indice di carico 160.

Battistrada (mm)

Trattore anteriore (sx/dx)	8,0/8,0
Trattore posteriore (sx/dx)	9,0/9,0
Semirimorchio ant. (sx/dx)	9,5/9,5

Pressioni (bar)

Trattore anteriore (sx/dx)	9,0/9,0
Trattore posteriore (sx/dx)	8,0/8,0
Semirimorchio ant. (sx/dx)	8,5/8,5

Masse (kg)

Tara	8.388(*)
Tara su asse anteriore	5.689(*)
Tara su ponte posteriore	2.699(*)
Carico utile su ralla	9.612
Peso totale a terra	18.000

(*) Con serbatoio gasolio da 430 litri e AdBlue da 85 litri pieni, più conducente a bordo.

Ingombri (mm)

Lunghezza	6.520
Larghezza	2.550
Altezza massima da terra	3.993
Passo	4.000
Sbalzo anteriore	1.530
Sbalzo posteriore	990
Carreggiata anteriore	2.050
Carreggiata posteriore	1.820
Altezza da terra filo sup. telaio	970
Distanza da retro cabina a estremità telaio	3.590
Avanzam. ralla min/max	520
Diametro di volta	16.600

Design

Il progetto stilistico delle cabina della nuova generazione di Daf è dovuto a Bart van Lotringen, Direttore del centro stile della Casa olandese.

Truck **HIT**

PRESTAZIONI A CONFRONTO (Tir da 450 a 480 Cv)

Camion	Potenza kW/Cv	Coppia Nm	Consumo km/l	AdBlue %	Velocità km/h	Acceler. 0-80 km/h	Peso kg	Index performance	Pubbl. n°
Iveco S-Way As440S48 T/P Euro VI D	353/480	2.300	4,06	7,123	69,1	48",00	43.700	390,1	843
Daf Xf 480 Space Cab Ppc Euro VI	355/483	2.500	3,80	5,019	69,4	53",00	43.800	389,0	826
Daf Xg+ 480 Ft Euro VI E	355/483	2.500	4,30	2,554	69,1	46",00	43.750	409,0	861
Mercedes-Benz Actros 1845 Ls StreamSpace Euro VI D	330/449	2.200	3,98	4,561	71,6	45",00	43.100	398,7	835
Scania R 450 Highline Ap Euro VI	331/450	2.350	4,03	8,469	69,6	45",00	43.700	386,1	812
Renault Trucks T 480 High Sleeper Euro VI D	353/480	2.400	3,89	8,152	70,3	47",00	43.800	383,4	847

L'index performance tiene conto di consumo gasolio, eventuale AdBlue e media oraria. A indice maggiore corrisponde una migliore prestazione.

Sottopelle



Una vista del motore a sei cilindri in linea di 12,89 litri di cilindrata Mx-13 da 483 Cv, installato sul trattore del test. A destra, il lato caldo del propulsore con il turbo a geometria variabile (Vgt) e il supporto del sistema di scorrimento all'indietro della cabina (Daf Programmed cab displacement system) in caso di collisione frontale con un altro veicolo. Al centro, l'isolamento termoacustico della sezione inferiore dell'abitacolo, il carter del cambio automatizzato Zf TraXon a 12 rapporti, il cinematisma dello sterzo e il radiatore frontale del trattore. Sotto, il lato sinistro del propulsore con le connessioni alla centralina motore e il rail del sistema d'iniezione e un particolare del turbocompressore a geometria variabile.



Eco e alle funzioni avanzate del TraXon - Cruise control predittivo di nuova generazione, EcoRoll intelligente e controllo della velocità di discesa - consentono il downspeeding della catena cinematica, cioè il funzionamento a bassi regimi in un ampio ventaglio di condizioni operative. Ma non è tutto. L'Mx-13 ha anche un freno motore migliorato, che produce una coppia di rallentamento superiore del 20 per cento rispetto alla precedente generazione. Caratteristica, questa, che consente di fare a meno del retarder idraulico secondario integrato al cambio.

In cabina

Sul trattore in prova è montata la cabina Xg+ top di gamma della nuova generazione di veicoli della Casa olandese. Grazie agli allungamenti anteriori e posteriori consentiti dalla nuova normativa Ue, l'abitacolo ha una volumetria di 12,5 metri cubi, valore che rappresenta un benchmark nel comparto dei pesanti stradali.

L'Xg+ offre un'altezza utile interna di 2.220 mm, che si riduce di circa 50 mm in corrispondenza del (poco invasivo) tunnel centrale. Il cluster strumenti è basato su un display a colori da 12 pollici, con tre possibili livelli di informazione - da quello basilico al più complesso - che possono essere selezionati dal conducente agendo sui comandi al volante.

Nella sezione centrale dello schermo sono riportate le indicazioni relative al traffico, alla navigazione e alle avvertenze dei sistemi di sicurezza. Per l'infotainment è, invece, disponibile un touch screen da 10,1 pollici, nel caso del veicolo in prova di livello Exclusive.

Linea esterna

L'esterno cabina è caratterizzato dalla presenza delle telecamere del sistema di visione digitale, chiamato Daf digital view system, che rimpiazz-

La meccanica

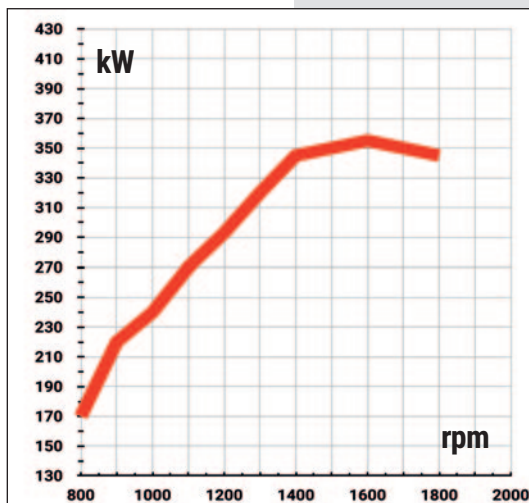
Specifiche Motore

Marca e modello	Daf Mx-13
Architettura	6 cilindri in linea
Alésaggio x corsa (mm)	130x162
Cilindrata (cc)	12.899
Rapporto di compressione	18,5:1
Distribuzione	aste e bilancieri
Valvole per cilindro	4
Aspirazione (turbo/intercooler)	Holset Vgt/sì
Sistema d'iniezione	common rail
Pressione d'iniezione (bar)	2.500
Peso a secco (kg)	1.314
Capacità coppa dell'olio (l)	46*
Potenza (kW(Cv)/giri)	355(483)/1.600
Potenza specifica (kW(Cv)/l)	27,5(37,45)
Coppia (Nm/giri)	2.350/900-1.400 - 2.500/900-1.250**
Coppia specifica (Nm/l)	193,81
Riserva di coppia (%)	19,0
Consumo specifico (g/kW-h @ giri)	n.d.
Inquinanti (omol./sistema)	Euro VI E/Egr+Doc+Scr+Dpf

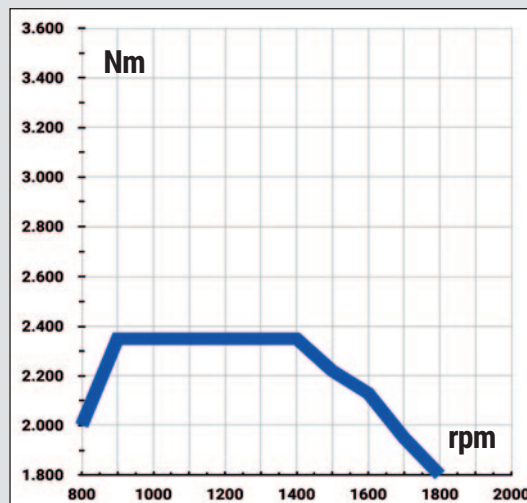
*52 litri con intervallo di assistenza prolungato. **In 12a marcia



Potenza



Coppia

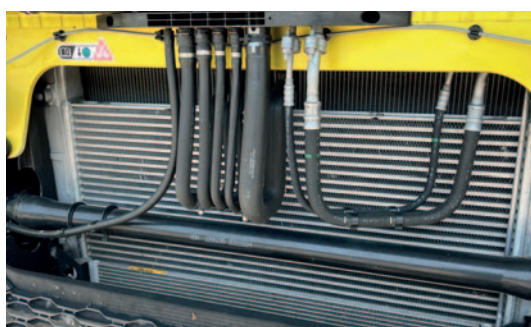


Sopra, il motore Mx-13 che equipaggia il veicolo in prova. Rispetto alla precedente generazione il propulsore presenta una testa e un monoblocco ridisegnati e altre importate migliorie per ridurre gli attriti interni. A fianco, le curve di potenza e coppia del propulsore. Che, in presa diretta, eroga 150 Newtonmetro in più rispetto allo standard.

Manutenzione



Il Daf Xg+ 480 Ft con la cabina inclinata per la manutenzione e le operazioni di controllo dei livelli dei fluidi. A destra, la calandra sollevata con gli elementi laterali completamente aperti e il serbatoio dell'AdBlue, collocato sopra il parafrangente anteriore sinistro. Al centro, il serbatoio del fluido del circuito di raffreddamento, la zona retrocabina con il bocchettone del serbatoio dell'additivo e il comando dello staccabatterie, e la presa d'aria frontale. In basso, un particolare del radiatore anteriore e il contenitore del sistema di post trattamento dei gas. Il basso consumo di urea sta a testimoniare che il motore si affida al sistema di parziale ricircolo del gas (Egr) per contenere gli NOx



za gli specchi esterni laterali. In cabina di guida, oltre ai due display a colori fissati ai montanti anteriori (quello di sinistra è da 12,5 pollici, mentre a destra è da 15 pollici per compensare la diversa distanza dal posto guida), c'è un terzo schermo rettangolare da 10 pollici posizionato sopra il display di destra. Quest'ultimo serve a riportare le immagini del dispositivo Daf corner view, che sostituisce gli specchi lato marcia-piede e per la visione anteriore.

La meccanica

Il trattore in prova monta il motore multi-coppia a sei cilindri in linea Mx-13 di 12,89 litri di cilindrata, in grado di sviluppare 483 Cv. La coppia massima in 12a marcia è di 2.500 Nm, nell'intervallo da 900 a 1.125 giri al minuto. Il propulsore, conforme allo Step E della normativa antinquinamento Euro VI, presenta, oltre ai nuovi iniettori, una testata e un monoblocco ridisegnati e un turbocompressore di nuova generazione.

Con queste migliorie la massima pressione di accensione raggiunge i 265 bar. Sull'Xg+ 480 Ft è installato il cambio automatizzato Zf TraXon a 12 rapporti, dotato di nuove funzionalità, con l'ultima marcia in presa diretta. L'assale posteriore, che ha un'efficienza incrementata, richiede livelli di lubrificante più contenuti. Migliorato anche il sistema di raffreddamento passivo, che minimizza il ricorso alla ventola frontale e, quindi, l'assorbimento energetico richiesto. Anche le pinze freno sono di nuova generazione.

N.B.: tutte le prove di Vie&Trasporti sono eseguite nel pieno rispetto del Codice della Strada. Essendo test d'uso, che simulano una normale giornata di lavoro, sono anch'essi soggetti a fattori contingenti, quali le condizioni meteorologiche e la situazione del traffico. Ovviamente imprevedibili. Per consentire al lettore di conoscere meglio le condizioni in cui è stata eseguita la prova su strada, Vie&Trasporti pubblica il 'bollone' Meteo & traffico, comprendente le informazioni relative al tempo e alla situazione stradale incontrate durante il test.

La meccanica

Trasmissione

È montato il cambio automatizzato Zf TraXon, 12TX2210 DD a 12 rapporti con l'ultimo in presa diretta. Il camion della prova adotta un freno motore potenziato. Il rapporto al ponte del veicolo del test è di 2,21, studiato per l'utilizzo di pneumatici ribassati in 315/70 R 22.5 sull'anteriore e posteriormente.

Marcia

Rapporto

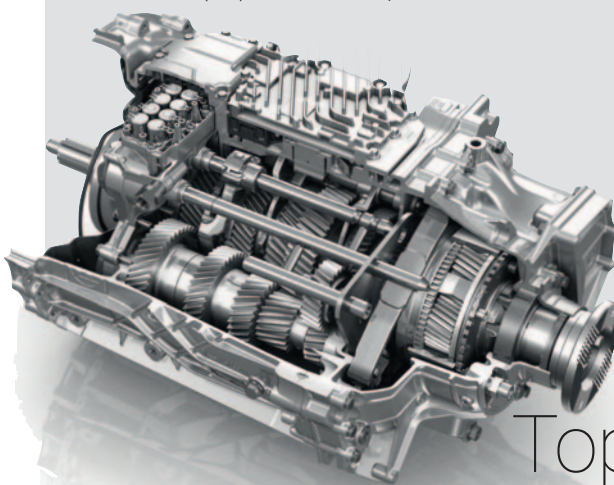
1a	16,69	8a	2,83
2a	12,92	9a	2,17
3a	9,93	10a	1,68
4a	7,68	11a	1,29
5a	5,89	12a	1,00
6a	4,57	Retro 1-2a	15,54-12,03
7a	3,66		

Sospensioni

Anteriori a balestre paraboliche (l'assale è un 163N), adatte a un carico massimo di 8,0 tonnellate. Sono integrate da ammortizzatori idraulici e da una barra stabilizzatrice. Sul ponte SR1343 a singola riduzione sono da 13 tonnellate sono pneumatiche a quattro soffietti, con ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice.

Freni

Doppio circuito frenante, tutto dischi, a controllo elettronico (Ebs). L'impianto include le funzioni di antibloccaggio in frenata (Abs) e di antipattinamento in accelerazione (Asr). Freno motore potenziato con freno motore tradizionale.



Top GEAR

LE CAMBIATE IN SALITA MINUTO PER MINUTO

Camion Marca e modello	Passo del Turchino dislivello 133 m.		Passo dei Giovi dislivello 366 m.	
	N° cambiate complessive	Marcia più bassa km/h @ giri	N° cambiate complessive	Marcia più bassa km/h @ giri
Iveco	7	10 ^A	2	10 ^A
S-Way As440S48 T/P EEuro VI D		65 @ 1.400		55 @ 1.200
Daf	10	9 ^A	4	9 ^A
Xf 480 Space Cab Pcc Euro VI		47 @ 1.150		50 @ 1.000
Daf	6	9 ^A	4	10 ^A
Xg+ 480 Ft Euro VI E		60 @ 1.100		55 @ 1.150
Mercede-Benz	14	9 ^A	5	10 ^A
Actros 1845 Ls StreamSpace Euro VI D		45 @ 1.500		58 @ 1.200
Scania	9	10 ^A	5	10 ^A
R 450 Highline Ap Euro VI		65 @ 1.100		62 @ 1.080
Renault Trucks	10	10 ^A	4	9 ^A
T 480 High Sleeper Euro VI D		65 @ 1.300		46 @ 1.000

Nella tabella il numero di cambiate complessive effettuate nei tratti di salita ripida, la marcia più bassa utilizzata e la velocità minima a cui è stata affrontata, nonché i relativi giri/minuto