

DAF EURO VI RIDE & DRIVE 2013

La jolie musique du MX-11



DAF s'inscrit dans la mouvance actuelle qui consiste à diminuer les cylindrées.

Après le XF fin 2012 à Malaga, DAF avait choisi la Belgique pour inviter les journalistes européens à prendre en mains le reste de la nouvelle gamme Euro VI.

Le LF reçoit une nouvelle calandre plus grande pour obtenir un refroidissement plus élevé. Le pare-chocs est neuf également et reprend un nouveau style d'éclairage. Important pour les décideurs, 430 l de carburant peuvent à présent être embarqués, avec en parallèle, une option pour passer à 50 l d'AdBlue au lieu de 25 l.

Des cinq LF présents, trois étaient équipés du nouveau bloc PX-5 (4 cyl. / 4,5 l), avec 150, 180 et 210 ch. Mention particulière à la plage de couple, qui s'étend de 1200 à 1700, voire 1800 tr/min. De quoi rester dans le vert ! Le bloc PX-7 (6 cyl. / 6,7 l de cylindrée) était

représenté en 250 et en 310 ch. Les points positifs du LF refont vite surface : accès à bord aisé et sécurisé, maniabilité excellente, grande souplesse ou encore une très bonne visibilité à tous niveaux. La nouvelle planche de bord augmente encore le sentiment de qualité perçue. La couchette rabattable dans la version intermédiaire s'avère ici bien pratique s'il faut déloger.

Il subsiste quelques petits bémols : les commandes de boîte toujours placées à droite du chauffeur (espérons les voir rejoindre la planche de bord, en prenant avec elles le frein à main), le pare-soleil en trois parties (pour déployer celui

de droite il faut quitter son siège) ou encore le rétroviseur piéton, au-dessus du pare-brise, qui devient inutilisable si on utilise le pare-soleil central.

Plus léger, plus mélodieux

Changement de catégorie avec le CF propulsé par le nouveau moteur MX-11 qui pèse 180 kg de moins que le MX-13 et se décline en version longue distance en deux choix : 400 ch / 1900 Nm ou 440 ch / 2100 Nm. Ses valeurs de couple s'étalent de 1000 à 1450 tr/min. DAF s'inscrit donc dans la mouvance actuelle qui consiste à diminuer les cylindrées pour une puissance similaire. Au-delà de sa souplesse d'utilisation, nous avons été positivement surpris par son bruit de fonctionnement, à mi-chemin entre un V8 et un véhicule américain.

Sur les différents parcours, nous avons apprécié la nouvelle génération de boîte ZF, encore plus rapide. L'EcoRoll est toujours quant à lui disponible uniquement avec le Cruise Control et forcément les discussions quant à sa pertinence ont repris de plus belle... Autre fait important, le DPA (Driver Performance Assistant), qui attribue des points au chauffeur en fonction de son comportement au volant. Il fait partie intégrante du nouvel ordinateur de bord moderne, intuitif, et très facile d'utilisation grâce aux nombreux symboles qui remplacent les textes. En conclusion, nous avons apprécié ces nouveaux LF et CF, avec une mention spéciale au moteur MX-11, ne fut-ce que pour son bruit, positivement agréable.

Pierre-Yves Bernard