

## DAF XF 440 SPACE CAB

# 11 ou 13 litres : match nul

Le DAF XF n'est ni plus ni moins que le tracteur le plus vendu en Europe, et ce, depuis plusieurs années. Plébiscité par de nombreux chauffeurs, il traverse le temps en toute simplicité. Mais tout l'intérêt de ce test était de comparer les prestations d'un 'petit' moteur de 11 litres par rapport au 13 litres.

Il est bon de se souvenir que la structure de cette cabine date de 1996 ! Depuis, rien que des évolutions visuelles, pas spectaculaires, mais qui cachent pourtant à chaque fois de réelles nouveautés au cœur de la chaîne cinématique. Sous des lignes bien connues, un petit arrêt à l'arrière de la cabine côté chauffeur permet de découvrir furtivement le nouveau système qui permet d'ajuster le déflecteur de toit. Un exemple en la matière puisqu'il est non seulement simple, mais redoutablement efficace, sans risque, au départ du sol. Comment se fait-il que personne n'y avait jamais pensé avant ?

### Habitabilité éprouvée

**Ergonomie.** L'accès au poste de conduite se fait toujours via trois marches dont les deux supérieures sont masquées par la porte (les chauffeurs l'apprécient pour leurs chaussures...). La version Space Cab testée est sans doute la plus représentative de la gamme XF. Elle propose une hauteur intérieure utile de 1735 mm, hauteur qui passe même à 1885 mm devant les sièges compte tenu de la présence du tunnel moteur.

A fois à bord, mention spéciale au volant qui reprend certes de nombreuses fonctions, mais avec plus de goût et de raffinement que

son prédécesseur. Citons ici avec insistance la programmation de la vitesse en descente, un système simple, mais efficace. Les différents boutons présents de part et d'autre de la nouvelle planche de bord arborent certes un style 'berline haut de gamme', mais cela ne change rien à l'impression de simplicité, très appréciée des chauffeurs.

Dans le même ordre d'idées, les rangements à portée de mains prennent place principalement au milieu de la console centrale. Ils sont munis d'un tapis antidérapant, de la célèbre tablette escamotable et d'un vide-poches

profond juste au-dessus du tunnel moteur. En complément, une petite poubelle bien pratique est présente à l'arrière droit du siège chauffeur, tandis que le large cendrier a laissé sa place à des porte-gobelets et des petits espaces discrets dédiés aux (parfois trop) nombreuses cartes de crédit qui font le quotidien des chauffeurs. Au-dessus de la console centrale, les grands espaces alimentent généreusement le volume total de la cabine qui flirte avec les 900 l.

DAF ne transige pas avec le repos du chauffeur et ne l'oblige pas à choisir entre un grand lit confortable ou de l'espace modulaire pour

*De lifting en lifting, cette cabine n'a jamais connu de révolution. Mais à quoi bon ?*



ranger ses affaires. Les dimensions de la couchette du bas (2200x810 x 15 mm) et de celle du haut (2050 x 700 x 10 mm) sont éloquentes. La nuit se fera en toute sécurité grâce au DAF Night Lock exclusif qui protège la cabine contre les intrusions nocturnes.

### Puissances raisonnables

Chez DAF, et cela n'est pas neuf, les puissances proposées aux clients sont très raisonnables. Après plusieurs essais avec des motorisations MX13 de 410 ch, 460 ch et 510 ch, nous avons cette fois essayé le nouveau venu MX11 (10,8 l). Ce bloc se décline en 6 versions, qui vont de 210 à 440 ch. Sur le véhicule que nous avons testé cette fois-ci, les 435 ch sont disponibles sur une plage de 1450 à 1700 tr/min, tandis que le couple est quant à lui de 2100 Nm, obtenu de 1000 à 1450 tr/min. C'est juste 200 Nm de moins que le moteur MX13 de 460 ch, où la plage de couple maxi est même un peu

plus réduite (de 1000 à 1425 tr/min). Le client peut donc choisir en fonction de son travail et des impératifs qui y sont liés comme la nécessité de diminuer le poids total (le MX11 permet un gain de 180 kg en charge utile). Au niveau du freinage, le véhicule était équipé du MX Engine Brake, et en complément d'un ralentisseur supplémentaire (500 kW/680 ch), fruit de la collaboration avec ZF.

**Impressions de conduite.** Une fois en mouvement, les qualités routières habituelles du XF sont vite perceptibles : souplesse et confort. Nous avons déjà apprécié la mélodie de ce MX11 lors d'une première prise en mains et celle-ci s'est rappelée à nos bons souvenirs. La bonne visibilité est due aux vitres latérales d'un seul tenant et aux nouveaux rétroviseurs. Enfin, que dire de l'ordinateur de bord actuel ? Coloré et moderne, il a vite fait oublier son prédécesseur ! Dommage néanmoins de



La planche de bord est devenue moderne ... mais en restant simple !

### COMPARAISON CHIFFRÉE

	Consom. (l/100 km)	Vitesse (km/h)	Eco-quotient (résult. eco)
XF105 460 E5	33,75	81,46	2,414
XF105 460 ATE E5	29,78	80,16	2,692
XF106 460 E6	28,21	82,13	2,911
XF106 440 E6	28,77	82,13	2,855

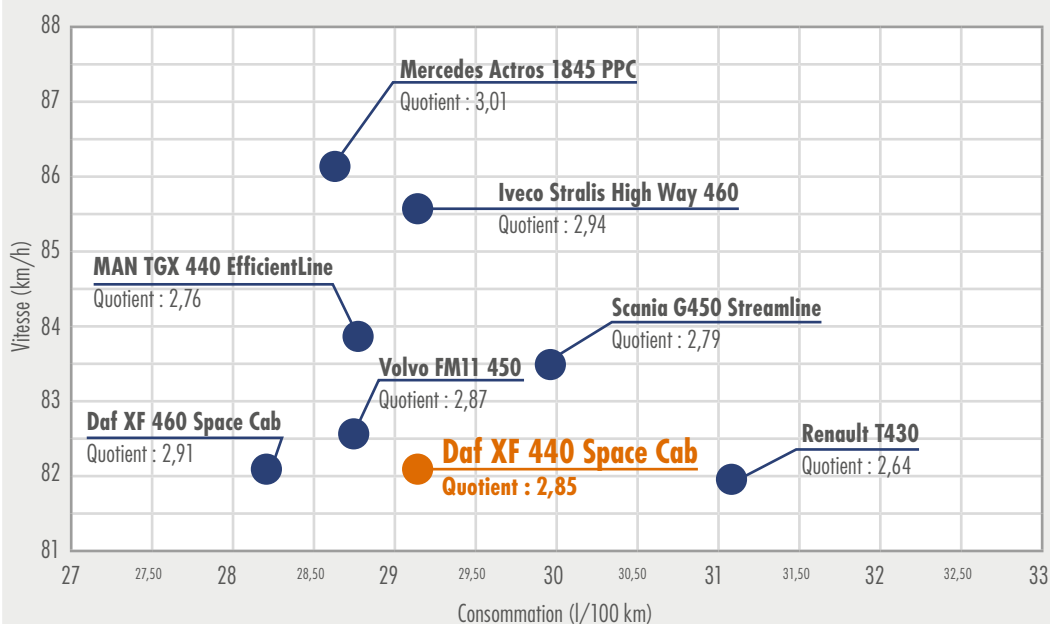
ne pas y avoir accès via le volant.

**Performances.** Boîte automatisée, mode Ecoroll, fonction 'Fast Shift'... le véhicule était logiquement équipé de tout, mais pas bridé à 85 km/h comme un modèle ATE. Seule l'étape 4 a été réalisée lors de ce test, et elle s'est terminée par les résultats suivants : 28,77 l pour une vitesse moyenne de 82,13 km/h,

soit la même vitesse moyenne que le 460 ch de 13 litres et une consommation à peine supérieure. Dans un cas comme dans l'autre, vitesse et consommation sont meilleures qu'avec le XF ATE (limité à 85 km/h). Ces trois véhicules sont à leur tour nettement plus performants que le XF105 460 'normal', avec un gain de 5 litres aux 100 km !

Texte et photos :  
Pierre-Yves Bernard

### RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS



Régler son déflecteur ?  
Simple et sans danger.