

DAF XG+ 530

Coup de maître

C'est de côté que l'on se rend le mieux compte de l'allongement de la cabine du DAF XG+.



En juin 2021, DAF lance sa nouvelle gamme de camions lourds, couronnée par le XG+. Le pari relevé par DAF d'être le premier à mettre à profit la nouvelle réglementation européenne, qui permet de construire des cabines aux dimensions plus généreuses à condition que l'aérodynamisme soit amélioré, était un vrai coup de poker. Pari plus que réussi !

Pierre-Yves Bernard

Avec ses 16 cm de longueur en plus, le DAF XG+ définit de nouvelles lignes mais il offre aussi 33 cm de profondeur en plus au chauffeur. En quatre ans, cette nouvelle cabine a déjà été améliorée sur le plan aérodynamique, même c'est quasiment invisible à l'œil nu.

Ligne cinématique. Les moteurs MX 11 et MX 13 ont encore été optimisés avec un nouveau turbo, de nouveaux pistons, une nouvelle pompe à eau ou encore un compresseur d'air modifié. Mais le point sur lequel l'attente était la plus forte concerne les injecteurs. Trop longtemps, ils ont été une source de soucis et d'immobilisations. DAF a réagi avec de nouveaux injecteurs pour le millésime 2025. En parallèle, DAF adopte aussi le procédé

Miller sur le système d'injection. Ce n'est pas réellement neuf car le système date des années 50 : il autorise une ouverture plus longue de la chambre de combustion grâce au profil spécial des cames qui actionnent les soupapes d'admission, avec pour conséquence positive une réduction des pertes d'énergie grâce à une diminution du taux de compression apparent.

Une cabine de rêve

Cabine. L'accès à bord est identique aux trois modèles XF, XG et XG+, via trois marches. Le tunnel moteur est encore présent mais de façon très relative (5 cm). Au total, la cabine XG+ propose un volume jamais atteint : 12,5 m³ avec une hauteur intérieure de



Un poste de conduite qui est devenu une référence.



L'impression de place à l'intérieur de la cabine est tout simplement royale.

2105 mm ! Le surcroît de profondeur profite aussi aux couchettes et aux espaces de rangement, qu'ils soient classiques comme les coffres latéraux accessibles de l'extérieur ou le frigo. Les couchettes peuvent recevoir différents réglages pour faire de sa cabine un véritable salon.

Au niveau ergonomie, DAF s'est installé comme référence car les nouvelles dimensions permettent à tous les chauffeurs de trouver une position idéale de conduite et le recul possible du siège y est pour beaucoup. Sur la génération précédente, certains chauffeurs de grand gabarit étaient mal installés car DAF n'a jamais transigé avec la qualité de la partie repos. Ce dilemme fait maintenant partie du passé.

Avec ses 12,5 m³, la cabine du XG+ surpasse la concurrence.

Le volant moderne reprend beaucoup de commandes et toutes les commandes de conduite sont maintenant regroupées à gauche. Autre point majeur qui ravit les chauffeurs : le volant est réglable à souhait dans différents axes. Avec 16 cm de bonus, la planche de bord est révolutionnaire dans ses dimensions, sans pour autant choquer les amateurs de simplicité. La partie plane est plus vaste, il y a plus de rangements avec par exemple un nouveau tiroir coulissant sous le vide-poches en partie centrale. Et pour les habitués, pas de panique, la légendaire tablette est toujours bien présente !

Visibilité au top

La visibilité est excellente grâce au pare-brise qui profite d'une ligne de ceinture plus basse et a du coup gagné 33 % de surface. Mais cela ne s'arrête pas là, puisque la surface des vitres latérales a augmenté de 15 %. Ces valeurs peuvent encore être renforcées avec le choix optionnel d'une vitre dans la porte côté convoyeur. Avec un siège passager de type 'cinéma' et donc repliable, la visibilité est vraiment au top.

Impressions de conduite. L'écran principal du tableau de bord propose une nouvelle disposition des informations : le compte-tours reste bien à droite et se présente sous la forme d'un D majuscule. L'écran configurable au départ du volant propose trois niveaux d'informations mais attention (c'est un bon point pour la sécurité), certaines commandes sont volontairement empêchées pendant la conduite.

Les habitués de DAF doivent s'habituer à trouver les commandes de boîte sur une manette à droite du volant, comme chez bon nombre de concurrents. C'est la meilleure solution, simple et efficace. Au-delà de l'excellente visibilité et du confort de conduite, signalons encore les très bonnes performances du frein moteur

MX Brake. Sa capacité de retenue (360 kW * 490 ch) permet d'éviter le ralentisseur classique et de gérer en sécurité les différents reliefs pentus.

Performances. Lors du premier test, réalisé en 2022 avec la même cabine mais en version 480 ch, nous avons consommé 26,31 l et réalisé une vitesse moyenne de 83,60 km/h. C'était déjà un gain de deux litres par rapport au XF106. Depuis, les

concurrents sont régulièrement descendus sous la barre de 26 litres. Et malgré des conditions de circulation loin d'être idéales, le XG+ 530 l'a fait aussi : 25,64 l /

100 km à une vitesse moyenne de 81 km/h. Ces chiffres correspondent tout à fait aux promesses de DAF et gagner une nouvelle fois 3 % en consommation. Promesse tenue !

Conclusion. L'histoire du poids lourds se souviendra longtemps du coup de poker magistral de DAF ! Avec les nouvelles améliorations, les limites sont encore repoussées. Mais pourquoi DAF reste-t-il si seul sur cette voie ?

Bon à savoir

- > Millésime 2025 : nouvelles améliorations !
- > Une cabine hors norme pour les chauffeurs
- > Étonnante inaction de la concurrence.

Fiche technique

- > **Moteur :** MX-13 / 6 cylindres
- > **Cylindrée :** 12,9 litres
- > **Cabine :** XG+
- > **Puissance :** 390 kW / 530 ch / 1600 tr/Min
- > **Couple maximum :** 2700 Nm / 900 * 1125 tr/Min
- > **Transmission :** TraXon 12TX2620
- > **Frein :** Disques / EBS
- > **Empattement :** 4 000 mm
- > **Rapport :** 2.05
- > **Frein moteur :** MX Brake / 360 kW / 490 ch