



הנסיכות של המלכה האם

אחרי שהוצגה המלכה האם של דאף ה-XF הגיע הזמן להציג את הנסיכות החדשות ה-CF והנסיכה הקלה LF. היצרנית ההולנדית עברה לתקן יורו 6 משודרגת בבית מלוכה חדש. נציג 'רכב ותחבורה' הוזמן להשקה בבליה. < דובי זכאי, בליה

ההולנדית (בשליטת חברת 'פאקאר' האמריקאית) ניצלה את החלפת התקן ליוורו 6, ובאותה הזדמנות שהוחלף המנוע גם מבנה הקבינות ועד קביעת סטנדרטים חדשים למיקום לוגו החברה, שונו. המנועים החדשים תכננו מחדש כדי לענות לתקן וגם להגיע לחיסכון של 5-10 אחוז בתצרוכת הדלק. חיסכון אדיר במושגי צריכת הדלק.

שיפורים ושדרוגים

אחרי שהעיתונאים ואנחנו כבר נהגנו ב-XF החדשה, המלכה האם, הגיע זמן של הנסיכות, ה-LF משאית חלוקה קלה, והכבדה יותר ה-CF. כאמור ביום שטוף שמש יצאנו לנסיעות ארוכות, במסלול מיוחד בין הכבישים היפים באזור הרמה הגבוהה של בליה, לטעום את המשאיות. ה-LF משאית שיעודה למשימות הפצה עירונית ובין עירונית, נחשבת כמשאית חלוקה בינונית. המשאית פותחה בבריטניה ומיוצרת שם. ל-LF שני סרנים והיא במשקלים של 7.5 טון ועד לכבדה במשפחה 19 טון. המנועים בנפח של 4.5 ל' ו-6.7 ליטר שפורו כדי לעמוד בתקן יורו 6. המנועים בתקן החדש תופסים מעט יותר נפח, חייב עיצוב חדש של תא הנהג חדש שהוסיפו מרחב לקבינה. יש אומרים שתאי הנהג החדשים מזכירים סלון ביתי, הכוונה שהנהג שמבלה שעות רבות בתא הנהג יקבל משהו מהביתיות גם בעבודה. ההגה מרושת בכל

תעודת זהות
משאית דאף LF - משאיות חלוקה.
משקלים: 7.5 - 19 טון.
תקן: יורו 6.
מנועים: 6.7 ליטר.
כ"ס: 310, 220.
משאיות כבדות CF
משקלים: 44-18 טון.
תקן: יורו 6.
מנועים: 10.8 ליטר, 12.9 ליטר.
כ"ס: 510, 440, 410, 290.

השוואות. אם הרכב מחובר למערכת דיווח חיצוני באינטרנט - הרי שגם בעל החברה רואה איך נוהג הנהג שלו. תודעת החיסכון בצריכת דלק עברה כקו החלטה בין יצרני המשאיות. כל יצרן, בדרכו ניסה לצמצם את צריכת הדלק. חיסכון באחוזים בודדים מתבטא בכסף רב בקצה השנה. התקן החדש שיינס לאירופה ולאורך בתחילת שנת 2014 חייב את היצרנים להרבה שינויים. מערכות הקיור, הטיפול בגזי פליטה, חייבו את היצרנים למקום גדול יותר למנוע ולמערכת הקיור, שינוי זה הביא את היצרנים למהלכים של עיצוב ושינוי המשאיות שמוצגות עתה בכל רחבי העולם. גם חברת "דאף"

ית מבודד, על כביש צדדי, במדחנות המיוערים בהרי הארדנים, במזרח בליה. בין היערות הצפופים נחה עיירה יפיפיה, שמה ספה. עיירה מתוקה שבה בתי מלון ומעיינות מרפא. בימים כתיקונם הבית הבודד על הכביש הצדדי, מסעדת בשרים משובחת, עם כמה חדרי אירוח בקומה העליונה ובירה מחבית תוצרת בית. אבל ביום שטוף השמש הזה המקום שימש לכינוס קולני של עיתונאים מארצות שונות. עיתונאים בדרך כלל אנשים רציניים, ערכו השוואות קולניות, כמו תחרות של ילדים. במה התעסקו עיתונאי הרכב? ומי מבין העיתונאים השיג את הציון הטוב ביותר?

נהיגה חסכונית

הוסיפו שהיה כך היה; משאיות 'דאף' החדשות מצוידות בלוח שעונים, שבטבורו שעון אחד שממכר את הנוהגים. בשעון גרף פשוט, צבעו ירוק שהולך ומתארך. שעה שהנהג נוהג בצורה חסכונית, הנהג מקבל ציון באחוזים וכל אחד רוצה להמריא באחוזי הנהיגה הנכונה. וכך, מי מבין העיתונאים שסיים את נסיעת המבחן, נכנס לחדר ההיסב, בבית הכפרי, והכריז בקול על האחוזים המשובחים שלו. או אז הוא מגלה שבחדר הגדול יש טובים ממנו. כך הצליחה בקלות רבה חברת 'דאף' להפוך קבוצה של עיתונאים, ואני מניח גם את הנהגים, לסחרחרת של



פיאט דובלו מקסי, 105 כ"ס

המסחריות הקטנות נכנסו לחיינו בסערה לפני כ-15 שנה, הברלינגו שהיה חלוץ ברכב האחוז. הקלות המס, החזר המע"מ הביאו הרבה מאוד כלי רכב לשוק. בינתיים האוצר סכר את הפרצה, היום אין החזר מס על מסחריות קטנות ולכן גם כמות הרכבים שנמכרו ירדו. רק מי שזקוק לרכב מסחרי קטן קונה אותו. מאז אותם המסחריות שופרו, עוצבו והפכו להיות מקבילות נוחות לרכב משפחתי. אחרי זמן היצרנים חשבו איך להגדיל את שטח המטען למסחרית, חלק מהיצרנים פשוט מתחו את הגוף, הזיזו במקצת את הציר האחורי, בפיאט דובלו השקיעו בעיצוב, נראה שהוצמד מתכנן מיוחד להאריך את החלק האחורי, וכך שהתוצאה במציאות יפה מאוד ונוחה.

את הרכב לקחתי באזור התעשייה של חולון באתר של 'איווקו', מאז המיזוג בין פיאט לאיווקו כאן ביתם של הרכבים המסחריים של פיאט. 35 ס"מ ההבדל בין הדובלו הרגיל למקסי, נפח תא המטען הוגדל ל-1050 ליטר ועם קיפול המושבים מגיע הנפח ל-4000 ליטר, סך הכל האורך 4,740 מ' (לעומת 4,390 בדגם הרגיל אפשר להעביר בו סחורות נפח, או לחלופין מתאים לחמישה נוסעים.

הישיבה מאוד נוחה ואפשר להגביה את המושב, שישה הילוכים עם חייווי בלוח השעונים מתי להעלות או להוריד הילוך, ההילוכים עוברים בקלות. צריכת הדלק, (סולר), בנסיעה בין עירונית כמעט 21 ק"מ לליטר ובצריכה עירונית פחות כשניים שלושה ק"מ. למרות האורך הנוסף היא מתנהלת על הכביש בקלילות, מאוד נעים לנהוג בה. רעש המנוע לא חודר לתא הנוסעים ומיזוג האוויר מצוין, מתפזר היטב בכל הרכב, ברגע שהמזג מופעל רעש המנוע נשמע. שתי דלתות צד והכניסה והיציאה מהמושב האחורי נוחה מאוד. הגה מתכוונן ונוח לאחיזה. יש תאים רבים חלקם פתוחים יש ידיה להשענת היד על הדלת, מאוד נוח.

המנוע, דיזל טורבו, מסילה משותפת עם מדגש ומצנן ביניים שמספק 105 כ"ס ב-4000 סל"ד, שישה הילוכים ידניים למרות האורך רדיוס הסיבוב יחסית 12.5 מ'. ואחרי כל הנתונים המבטיחים שאספנו נסיעת המבחן.

רגע לפני שזינקנו למסלול נסיעת המבחן צרפנו את שני בוגרים בעלי משקל בינוני למושב האחורי, המנוע מפתח 105 כ"ס ועם ארבעת הנוסעים אני מניח שהדרך לא תהווה בעיה לרכב. המסלול טיפס להר הנגב, שם לכבישים צרים בדרך למעבר הגבול בניצנה, היושבים במושב האחורי מדווחים שהישיבה נוחה, לא מורגש הקפיצות וגם המיזוג בסדר, הם יושבים גבוה ומרווח נוח לרגליים. גם סביבות תא הנהג נוחה, הראות מסביב מצוינת המראות טובות, החלפת ההילוכים קלה, מיקום הידית נוח. הנסיעה בכבישי הר הנגב, מעלה העצמאות בדרך למצפה רמון עשיתי פעמיים בירידה הרכב נבלם מצוין בעזרת הורדת ההילוכים ואת המעלה הפיאט הארוכה בלעה בקלות.

פיאט דובלו מקסי, 105 כ"ס מחיר: 115,000 - 150,000 שקל.



ידני. למעט משאית אחת כל המשאיות היו עם תיבת הילוכים רובוטית, עם יחסי העברה שונים. למרבה הצער גם חלק מהעיתונאים דילגו עליה. המאפיין בכל הדגמים העיצוב, מתכנני המשאיות הקפידו על ניקיון עיצובי, איחוד המראה של כל הדגמים, חזית אחידה, גריל כהה מעליו בצורה בולטת הלוגו של 'דאף' ממש מתחת לחלון. העיצוב האחד מאפשר זיהוי מהיר של המשאיות. העיצוב נקי גם מבפנים.

נסיעות מבחן

כאמור נסיעות המבחן היו בכבישים הצדדים של הרי בלגיה, במקום שאינו נותן הנחות ברוחב הכבישים ותנאי השטח עליות ומורדות. המשאיות היו עמוסות במשקל מקסימלי. משאית ה-LF, גלתה נכונות רכה, הגה מאוד נוח עליה וירידה קלה מאוד, נהיגה מאוד נוחה וראות טובה על הסביבה, מראות מצוינות, מערכת הבלימה טובה מאוד מאפשרת הורדת הילוכים תוך כדי בלם מנוע, הגיר ידני ששה הילוכים ואחד אחורי. הישיבה נוחה גם לנוסע מושב נוח. הנסיעה מאוד שקטה המנוע שקט ומגיב היטב גם לעליה קשה.

משאיות ה-CF היו בתצורה של גור תומך, (סימטריילר), שלוש מדרגות נוחות מעלות אל הקבינה, חלק מהקבינות היו מפוארות וחלקן קבינות יום למנוחה קלה. הישיבה נוחה וגם המעבר לתא השינה נוח. מערכת תיבת ההילוכים הרובוטית, אינה מחייבת מאמץ בנהיגה התפעול ממש בקצות האצבעות, יש אפשרות לשליטה ידנית בהעברת ההילוכים אך עדיף גם על פי היצרן להשאיר את הרגלי הנהיגה למחשב. הישיבה מאוד נוחה והשליטה על כל המערכות נעשית דרך ההגה. בתוך הקבינה נשמר השקט, והרעש נותר בחוץ. המנועים חזקים וגם עליות קשוחות סוחבים מצוין. תיבת ההילוכים אינה מדלגת מהילוך להילוך אלא שומרת על מהירות והילוך נמוך במורדות. אפשרויות בלימה בעזרת ריטארד, שלושה מצבים בשילוב בלימת אגוז משאירים את המשאית בבלימה נכונה, נהג טוב יכול להשתמש במערכות וכמעט ואין צורך בשימוש בבלמים.

כפתורים ומתגי הבקרה, לוח מחוונים פשוט, נטול צעצועים מיותרים, נקי ומעוצב.

השיפורים בשני הדגמים לא נגעו רק למנוע, והקבינה, גם השלדה זכתה להתייחסות בכבוד ראש, מערכות הקירור ופליטת הגזים דרשו שינוי מחשבה ושינוי בשלדה, ובהזדמנות זו גם הצליחו להפחית במשקל השלדה.

משאיות ה-CF, בטווח משקלים של 44-18 טון, מגיעים בתצורה של גור תומך או משאית אחודה, שלוש אפשרויות בחירת קבינה מפוארת ופחות מפוארת. ה-CF מוכרת כמשאית של עבודה, פחות יצוגית מאחות הגדולה ה-LF, גם כאן הכניסו שינויים לקבינה מפנקת יותר, עליה קלה יותר למשאית, שקט בחלל הקבינה, והפחית את משקל של השלדה.

נתקן יורו 6 מחויב את היצרנית להפחית את פליטת תחמוצת החנקן, (NOX) ב-77 אחוזו ופליטת חלקיקי הפיח ב-66 אחוז. המנוע חייב לעמוד בסטנדרטים במשך שבע שנים או לחילופין 700,000 ק"מ, בנוסף פותחו מערכות בקרה ובדיקה במידה ויש שינוי תוך כדי נסיעה המערכת תזהיר את הנהג.

בהכנסת הנתקן הקודם, יורו 5, חלק גדול ממדינות אירופה הלכו לקראת הרוכשים בהקלות במיסוי ועוד הקלות כדי להפחית את לתרום להפחתת הזיהום, הפעם הנתקן החדש יורו מעט מדינות נתנו הקלות לרוכשים. בישראל לא נתנו הקלות לא בתקן הקודם ולא ביוור 6, היבואנים מצטיידים במשאיות בתקן יורו 5, כל משאית שנכנסת לגבולות הארץ עד תחילת 2014, מחירן של משאיות אלה זול בכ-10,000 אירו מהמשאיות בתקן יורו 6.

ניקיון עיצובי

כל המשאיות שהמתינו לעיתונאים היו בצבע כתום, והמצלמה מאוד מחבבת את המשאית היפה. המשאיות הכבדות, ה-CF, בשורה ארוכה בצד הכביש, רובן בתצורת גור תומך עמוסות במשקל מלא, מיכליות ומשאיות הובלת עפר, משאיות להובלת קונטיינרים וליישומים שונים. כמו שהאירופאים אוהבים המשאיות הסמי-טריילר היו מצוידות בסך אחורי אחד. ניתן לבחון משאיות עם כמה תיבות הילוכים, אוטומטי או