

Trucker

Beruf | Technik | Leidenschaft

10/2021

SONDERDRUCK



ERSTE FAHRT

Ballsaal auf Rädern



© TRUCKER/G. Grünig

Der Neue ist sparsamer, leichter, vor allem aber viel größer als der Vorgänger. Entwicklungsziel war neben höherer Effizienz ein Maximum an Fahrkomfort



© DAF Trucks

Der XC hat ein um 33 Zentimeter verlängertes Fahrerhaus und ist noch mal 12,5 Zentimeter höher



XG mit (fast) ebenem Boden, Option: das Bordsteinfenster

© DAF Trucks



Schon der XF ist größer als der Vorgänger mit Super Space Cab

© DAF Trucks



Ballsaal auf Rädern

Mit dem neuen XG+ bringt DAF einen um 33 Zentimeter längeren Lkw, der Platz ohne Ende bietet. Doch im ersten Test auf der Straße überzeugt bereits der „kleine“ XF.

Was lange währt, wird endlich gut, weiß der Volksmund. Im Falle des DAF – der erste 95, auf dem auch noch der aktuelle XF 105 basiert, wurde 1987 vorgestellt – muss der neue Truck also verdammt gut sein.

Schon beim ersten Rundgang fällt die gepfeilte Front mit ihrer rund fünf Grad messenden Neigung auf. Die Kombination aus verbesserter Aerodynamik (19 %), optimiertem Antriebsstrang samt angepasster Kühlung, weniger Gewicht (-175 kg) sowie einem innovativen GPS-Tempomaten soll im Endeffekt knapp über zehn Prozent Verbrauchsvorteil bringen – was in einem folgenden Test zu beweisen ist ...

Schon jetzt überzeugt der Neue durch einen niedrigen Einstieg mit nur drei Stufen. DAF erkaufte sich das gute Entree über 17 (XF) respektive fünf (XG/XG+) Zentimeter Motortunnel. In der Praxis verschmerzbar. Für viele Fahrer sogar ein Vorteil, weil der „Dreck“ im Fußraum bleibt und sich nicht in der Kabine verteilt.

Das erste Aha-Erlebnis garantiert die Lenkradverstellung. Ohne nachgemessen zu haben, subjektiv die neue Benchmark im Lkw-Bereich. Von horizontal aufgerichtet bis nahezu vertikal abgesenkt, dabei noch in der Tiefe weit verstellbar, findet wirklich jeder Fahrer die passende Position – selbst wenn das Wohlstands-

bäuchlein bereits eine ausgeprägte Wölbung aufweist.

SO LEISE WIE DER NEUE DAF WAR NOCH KEIN ANDERER LKW BISHER

Das nächste sehr angenehme Erlebnis liefert der Dreh am nach wie vor konventionellen Zündschlüssel. Zunächst glaubt man, die Startposition nicht gefunden zu haben. Erst der Blick auf den Tourenzähler verdeutlicht, dass der Sechszylinder schon läuft. Auch da setzt der Niederländer Maßstäbe. Bislang war noch kein Truck leiser.

Etwas weniger positiv ist der Eindruck im zunächst gefahrenen XF 430 beim Anfahren. Nach Vorwahl am Drehschalter ▶



Sehr gute Rundumsicht und ein tolles Kamerasystem



Die optionale Relax-Liege bietet einzigartigen Komfort

rechts am Lenkrad setzt sich der DAF nur träge in Bewegung. Noch immer favorisieren die Eindhovenener eine „Eco“-Einstellung, die so etwas wie Fahrspaß erst gar nicht aufkommen lässt. Mehr Spaß

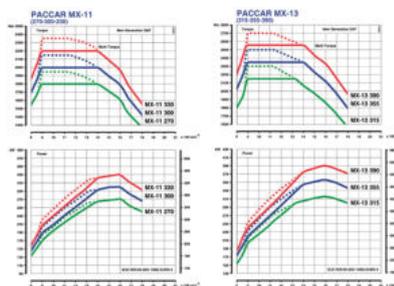
bereitet die Bedienung. DAF hat eine gute Lösung gefunden, verzichtet weitgehend auf digitale Gimmicks, die nur ablenken, und hat die Hauptfunktionen der Fahrzeugbedienung ins Lenkrad verlegt – links

die Fahrfunktionen, etwa den Tempomat, rechts die Kommunikation. Überhaupt lassen sich alle Primärfunktionen, etwa die Heizung, die Lautstärke des Radios oder auch die Durchströmung der Lüfterdüsen, manuell einstellen. Andererseits ist der Neue innovativ genug, dass er Apple Carplay oder die Android-Connectivity bietet. Das Verbinden mit dem Smartphone, für das es auch ein integriertes Lade-Pad gibt, oder die flinke Verbindung mit Google Maps gelingen angenehm rasch.

Mehr Dampf bei 900 Touren

Die grundsätzlichen Leistungseinstellungen und Hubräume bleiben erhalten, aber alle Motoren warten künftig mit 50 bis 100 Nm zusätzlichem Drehmoment (und damit 20 % mehr im Hauptfahrbereich) auf. Bis 483 PS gibt es im jeweils höchsten Gang dieses Plus. Beim 530er mit Overdrive-Getriebe (max. 2700 Nm) im Elften und Zwölften. DAF hat außerdem die Motorbremse überarbeitet und will damit den Kunden den Verzicht auf einen Intarder schmackhaft machen. Bei den Testfahrten in Spanien machte sich die bessere Bremsleistung zwar bemerkbar, im üblichen Gefälle ist die Talfahrt mit 40 Tonnen aber keinesfalls ohne Beibremmung möglich. Auf Leistungen jenseits der 530 PS will DAF auch künftig verzichten.

GG

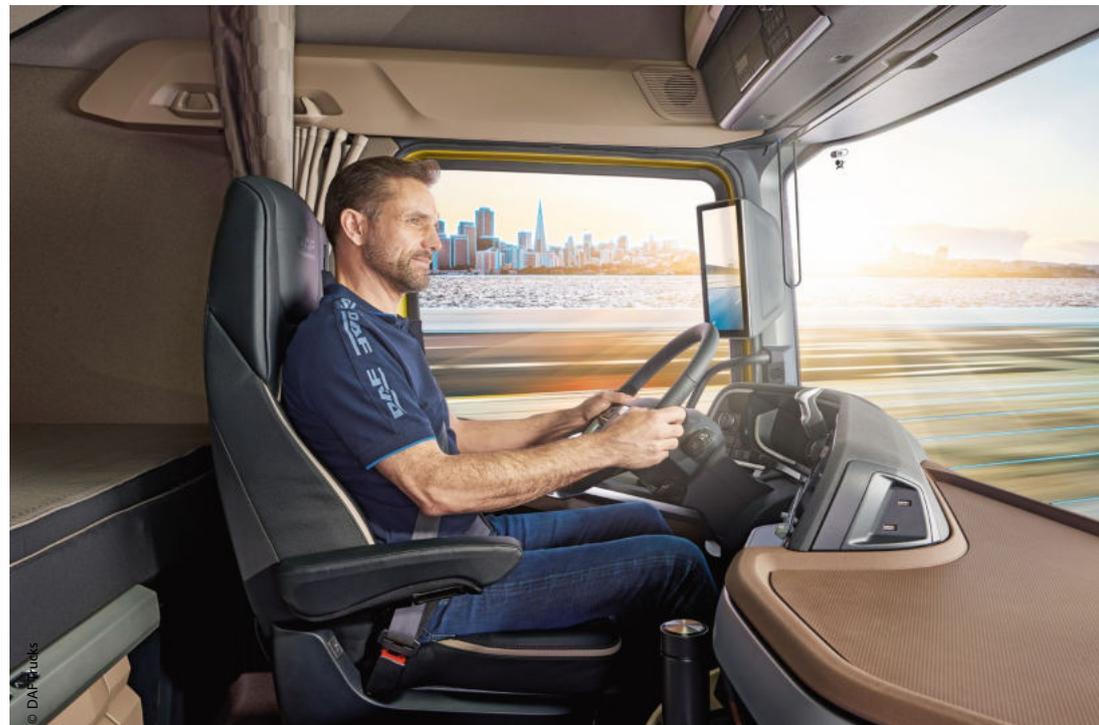


Elf- und 13-Liter-Motor mit 367 bis 530 PS

DAF VERZICHTET OPTIONAL AUF ALLE SPIEGEL – WAS GUT KLAPPT

In Fahrt glänzen XF und Co. dank Kamerasystem durch ein bislang nicht gekanntes niedriges Geräuschlevel. Selbst die zum Vergleich herangezogene Version mit Spiegeln – hier lässt DAF den Kunden die Qual der Wahl – ist angenehm leise. Beide Versionen bieten auch dank der tief heruntergezogenen Scheiben eine hervorragende Übersicht. Gute Idee am Rande: das optionale Fenster in der Beifahrertür, das nicht mal die Funktionalität des Fensterhebers einschränkt. Die Kombi aus Fenster, Kamerasystem und akustischem Warnsystem bietet maximale Sicherheit, wenn es darum geht, beim Abbiegen Fußgänger oder Fahrradfahrer zu erkennen.

© TRUCKER.G. Grünig



Sitzposition und Lenkradverstellbereich setzen neue Benchmarks

Die Bildschirme für die Kameras sind perfekt in die A-Säulen integriert, gefallen durch hohe Auflösung, und der DAF-Werksfahrer versichert, dass man keinesfalls die von anderen Herstellern bekannten „Lichtblitze“ bei LED-Scheinwerfern wahrnehmen würde. Wie schon bekannt, schwenkt das Kamerabild bei der Kurvenfahrt bzw. beim Rangieren mit, lässt sich manuell nachjustieren und ist zudem gestochen scharf.

Die überarbeiteten Traxon-Getriebe – ein manuelles Getriebe wird es künftig nicht mehr geben, dafür wurde die Funktionalität der „Automatik“ unter anderem mit einem Kriechmodus sowie einer automatisierten Gangwahl beim Anfahren erweitert – schalten leidlich schnell. Die Ruckzuck-Gangwechsel von I-Shift oder Opticruise erreicht die ZF-Schaltbox aber nach wie vor nicht.

Auch ein Grund, warum man in der anspruchsvollen Topografie in Spanien, wo DAF die Neuen vorgestellt hat, nicht das Gefühl hat, mit einem 430er üppig motorisiert zu sein. Zwar gibt es mehr Drehmoment (s. Kasten), der Fahrer ist aber mehr als einmal versucht, den Knopf für „Eco off“ zu drücken, um ein paar Zehnteliter Diesel in zusätzlichen Vortrieb umzuwandeln. Immerhin hat DAF

auf Wunsch vieler Fahrer die Eco-off-Funktion jetzt ein wenig lebhafter ausgelegt. Damit drehen die Sechszylinder bis rund 1800 Touren, ehe das Getriebe schaltet, und es wird auch deutlich früher zurückgeschaltet.

DAS FAHRWERK IST SAGENHAFT UND HAT CITROËN-QUALITÄT

Passend zum angenehmen Geräuschkomfort haben die Niederländer dem Fahrkomfort maximale Priorität eingeräumt. Wer jemals Citroën DS gefahren hat, fühlt sich beim Ritt selbst über schlechteste Straßen an den Fahrkomfort der hydropneumatischen Federung der „Göttin“ erinnert. Wenn dann noch eine Luftfederung an der Vorderachse montiert ist, ist einem der Fahrbahnzustand schon fast egal. Bei der optimierten Lenkung ist DAF fast ein wenig übers Ziel hinausgeschossen. Deren Bedienkräfte sind so gering, dass sie um die Mittelage fast schon ein wenig gefühllos wirkt. Am besten legt man beide Hände, die Arme abgestützt auf die beiden Lehnen, leicht auf und lässt den DAF seinen Weg selbst finden.

Eine aktive Spurbinding bietet DAF noch nicht, die soll aber zeitnah kommen. Der Spurwarner bleibt aber dezent im Hintergrund und nervt tatsächlich nur

im Notfall. Auch der Notbremsassistent soll jetzt bis 80 km/h Eigengeschwindigkeit stehende Hindernisse detektieren und noch vor dem Crash zum Stehen kommen. Wir waren allerdings nicht unfroh, das bei den ersten Testfahrten nicht ausprobieren zu müssen.

Generell haben die Entwickler in den neuen Kabinen und unabhängig von der Variante an alles gedacht, was Fahrer erfreut: bis zu zwei Kühlschränke in Schubladen, exzellente Betten, zahlreiche Ablagen, pflegeleichte Oberflächen und natürlich den traditionellen großen Tisch zum Ausziehen – nicht zu vergessen, optionale Drehsessel für Fahrer und Beifahrer bzw. einen Kinostuhl für die Beifahrerseite, wenn das Bordsteifenster montiert ist.

Last but not least ein Wort zu XG und XG⁺: Mit 2,03 Metern Stehhöhe bietet bereits der XG Platz in Hülle und Fülle. Beim XG⁺ sind es 2,15! Meter, plus das 80 Zentimeter breite Bett. Riesige Außenstauflächen haben sie alle, die erfreulicherweise so tief positioniert sind, dass auch kleinere Fahrer gut damit klarkommen.

Summa summarum versetzt der neue DAF tatsächlich einige Maßstäbe. Ohne jetzt allerdings unken zu wollen, er macht dies nicht bei den Assistenzsystemen, und teurer wird er auch noch. **GG**