



In der 460-PS-Version der MX-Maschine bietet der DAF sehr ordentliche Fahrleistungen

Foto: Martin Heying (Bild modifiziert)

DAF XF 460 Euro 6 Space Cab

Schnäppchen mit Abstrichen

Am deutschen Markt für schwere Lkw fährt DAF in der „Euro-5-Klasse“ unverändert vorne mit. Beim Ranking der Indienststellung von Trucks nach der Euro-6-Norm sind die Niederländer bislang aber nur unter „ferner liefen“ dabei. Das soll sich mit dem DAF XF 460 ändern.

DAF hat bis auf den letzten Drücker gewartet und seinen Kunden lieber noch so lange wie möglich Euro-5-Wagen verkauft. Rein betriebswirtschaftlich zumindest so lange keine schlechte Entscheidung, wie die Gesamtbetriebskosten mitspielen. Betrachtet man unter den Einzelkomponenten die Position Autobahnmaut, dann geht die Rechnung für Euro-5-Fahrer wohl auf, bis es eine Neuregelung der Mautklassen gibt. Käme es in der geplanten Fahrzeugnutzungsdauer hingegen zu einer Verordnung, welche die Schere zwischen dem Euro-5- und einem zukünftigen Euro-6-Satz weit spreizt, dann

Im Mischbetrieb unterbietet der XF die magische 30-l-Marke

stunden der Euro-6-Betreiber recht schnell besser da. Denn bei der Kostenkomponente Diesel- und Adblue-Verbrauch kommen die neuen Euro-6-Lastwagen gleich zu Beginn ihrer Karriere ganz gut über die Kunden. Mercedes-Benz und Scania haben hier schon mit zum Teil sehr beachtlichen Resultaten vorgelegt und der getestete DAF XF 460 zeigt, dass er zumindest den Anschluss halten kann. Das belegen die in der nebenstehenden Tabelle aufgeführten Testergebnisse der Messfahrten mit voller sowie mit halber Gewichtsauslastung. Nimmt man daraus die Mittelwerte wird deutlich: Der DAF fährt in der Praxis

ganz locker vorne mit. Sein kombinierter Verbrauch errechnet sich zu 29,6 l/100 km und bleibt damit um einen halben Liter unter dem Wert der Vergleichsgruppe. Die dazu gehörige Fahrleistung erreicht bis auf zwei Zehntel km/h den Wettbewerbswert, was faktischen Gleichstand signalisiert. Den kleinen Verlust, der nur von testsystematischer Bedeutung ist, fängt sich der im Prüfbetrieb ohne Retarder ausgestattete Niederländer einzig an kräftigen Gefällestrecken ein, wo die verstärkte Motorbremse mit 40 t Gesamtzugmasse einfach nicht richtig fertig wird. Bei den Gesamtkosten steht der XF 460 dann sehr gut da. Das beachtliche Ergebnis von 71,9 ct/km im Kombiwert aus Teil- und Vollastanalyse liegt um 2,7 ct/km oder 3,6%

unter dem entsprechend errechneten Wettbewerbswert. Ergebnisführend ist hier neben dem günstigen Diesel- und Adblue-Verbrauch natürlich auch die Fixkostenseite. DAF Deutschland ruft für einen gemäß der **güterverkehr**-Spezifikation ausgestatteten Sattelschlepper freundliche 1545 € je Monat auf. Das ist im Wettbewerbsumfeld ein Schnäppchen, mit dem sich im Einsatz täglich 9,20 € auf die Konkurrenz einsparen lassen. Beim Fahrpersonal macht sich der große Holland-Laster ohnehin zumeist viele Freunde. Die Kabine Space Cab gilt als eine der geräumigsten am Markt und wer dem Personal noch mehr Gutes tun will, der packt das weiter erhöhte Super Space Cab auf das Chassis. Zwischen den Vorderrädern arbeitet die sogenannte MX-Maschine mit 12,9 l Hubraum. Das Dieselöl wird mittels Common-Rail Einspritzanlage dosiert und erreicht mit zwei Pumpen

einen Druck an den Einspritzdüsen von bis zu 2500 bar. Zudem ermöglicht das CR-System getaktete Vor- und/oder Nacheinspritzungen. Das schafft Freiräume in der Gestaltung des Brennverlaufs, Grundvoraussetzung für weitere Fortschritte beim Kraftstoffverbrauch und bei der Absenkung der Motor-Rohemissionen. Um die Euro-6-Limits zu erfüllen, verwendet DAF die Kombination aus verschiedenen Abgasnachbehandlungstechnologien, beispielsweise einen SCR-Katalysator und einen aktiven Rußpartikelfilter. Zusätzlich zur katalytischen Entstickung des Abgases wird eine Abgasrückführung eingesetzt. In der 460-PS-Version der MX-Maschine bieten 2300 Nm sehr ordentliche Fahrleistungen. Dabei wirkt der Antriebsstrang bei gleichen Kenndaten wie bei der alten Euro-5-Version leiser und kräftiger zugleich. Insgesamt zeigt der Testwagen, dass DAF den Weg von Euro 5 zu Euro 6 konsequent und augenscheinlich gründlich gegangen ist. In Sachen Früherfüllung der jetzt verbindlichen Abgasnorm ließen die Niederländer dabei andere gerne vorausfahren. Doch nun, da sich mit den alten Euro-5-Wagen in Europa kein Geschäft mehr machen lässt, scheinen die Nachfolge-

Wirtschaftlichkeitsberechnung DAF XF 460

| | Teillast 26,3 t | Mittelwert Euro 6*) | Volllast 39,1 t | Mittelwert Euro 6*) |
|--------------------------------------|-------------------------------|------------------------|--------------------|------------------------|
| Nennleistung (PS) | 460 | 457 | 460 | 457 |
| Nenndrehmoment (Nm) | 2 300 | 2 275 | 2 300 | 2 275 |
| Verkehrsart | Gewerblicher Güterfernverkehr | | | |
| Betriebsart | Sattel-Kfz | | | |
| Zuggesamtgewicht im Test (t) | 26,3 | 25,9 | 39,1 | 39,1 |
| Bruttogewicht der Ladung im Test (t) | 12,4 | | 25 | |

Basisdaten

| | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|
| Nutzungsdauer (Monate) | 48 | | | |
| Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr) | 125 000 | | | |
| Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr) | 100 000 | | | |
| Service-Leasing ¹⁾ (€/Monat) | 1 589,00 | 1 851,75 | 1 589,00 | 1 851,75 |
| Reifen ²⁾ (€/Monat) | 56,3 | | | |
| Verbrauch Diesel (l/100 km) | 25,7 | 26,8 | 33,5 | 33,6 |
| Verbrauch AdBlue (l/100 km) | 0,7 | 1,1 | 0,9 | 1,4 |
| Autobahnmaut (ct/km) | 15,5 | | | |
| Preis Diesel (€/l) | 1,26 | | | |
| Preis AdBlue (€/l) | 0,6 | | | |

Auswertung

| | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Feste Kosten je Einsatztag ³⁾ (€/Tag) | 112,48 | 125,61 | 112,48 | 125,61 |
| Feste Kosten je km (ct/km) | 21,6 | 24,1 | 21,6 | 24,1 |
| Variable Kosten je km (ct/km) | 45,8 | 47,3 | 55,7 | 56,2 |
| Feste und variable Kosten je km (ct/km) | 67,3 | 71,5 | 77,3 | 80,3 |
| Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm) | 5,4 | 5,8 | 3,1 | 3,2 |

Der Kostenberechnung zugrunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiesparreifen 6-fach 315/70-22.5
Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zugrunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (zehn Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen
 1) Quelle: DAF-Trucks Deutschland, Frechen; Preisstand: März 2014
 2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer
 3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7 926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten
 *) Mittelwerte, errechnet aus vier seit 2012 veröffentlichten Einzeltests
 Quelle: Hans-Jürgen Wildhage



Das Space Cab-Fahrerhaus ist durchdacht und gilt als eines der geräumigsten am Markt

modelle gut gerüstet für die Saubermann-Ära im Gütertransport auf der Straße. Am Lenkrad des niederländischen Lkw wird jedoch schnell klar, wer die wirklich guten Verbrauchswerte aus dem Wagen heraus kitzeln muss: der Fahrer. Denn im Gegensatz zu Mercedes-Benz und Scania hat DAF – wie Iveco, MAN, Renault und Volvo auch – noch keinen Fahrerassisten-

ten an Bord, der automatisch vorausschauendes Fahren möglich macht. Die leicht renovierte ZF AS-Tronic bringt zwar schon einmal eine Freilauf-Funktion mit, doch mehr als ein Ausblick darauf, wie sich ein DAF XF in Zukunft wird pilotieren lassen, ist das nicht. Erst der fein justierbare Vortriebs- und Bremsstempomat, der mittels GPS- und Kartenunterstützung so

Dem DAF fehlt ein intelligenter GPS-Tempomat

Erst der fein justierbare Vortriebs- und Bremsstempomat, der mittels GPS- und Kartenunterstützung so

Fotos: Martin Heying



Die mechanische Verriegelung Night Lock soll Lkw-Fahrer des Nachts vor Einbrüchen und Raubüberfällen in ihren Fahrerhäusern schützen



Der Arbeitsplatz ist aufgeräumt und die Zusammenfassung von Bedientastern in übersichtliche Dreiergruppen erhöht die Zugriffssicherheit

etwas wie Streckenkenntnis bekommt, macht beste Streckenverbrauchswerte ein gutes Stück weniger abhängig von der Kraftfahrer-Performance. Von einer schlichten Rolleinrichtung

wie hier in der AS-Tronic dargestellt, darf man sich keinen messbaren Vorteil beim Kraftstoffverbrauch versprechen. Diese Technik ist vollkommen auf die Mitarbeit des Fahrers angewie-

sen. Wie wenig das bringt, hat die Testmannschaft mehrfach mit den „alten Eco-Rollern“ von Mercedes, Renault und Volvo ausprobiert: Nullkommanichts. Erst mit der eingebauten

Streckenkenntnis kommen die Vorteile zum Tragen. Daran sollte DAF schnellstens arbeiten – noch sind die Plätze hinter Mercedes-Benz und Scania nicht vergeben. Hans-Jürgen Wildhage

Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung DAF XF 460

| | | Teillast 26,3 t | Mittelwert Euro 6 *) | Δ | Volllast 39,1 t | Mittelwert Euro 6 *) | Δ | 75%-Auslastung **) 32,7 t | Mittelwert Euro 6 *) | Δ |
|-------------------------------------|------------|--------------------|-------------------------|--------|--------------------|-------------------------|---------|------------------------------|-------------------------|---------|
| Zug-GG im Test | (t) | 26,3 | 25,9 | (%) | 39,1 | 39,1 | (%) | 32,7 | 32,5 | (%) |
| Autobahn leicht: 62 km | (l/100 km) | 20,8 | 21,6 | - 3,7 | 25 | 25,2 | - 0,7 | 22,9 | 23,4 | - 2,1 |
| | (km/h) | 81,9 | 81,9 | - 0,1 | 81,9 | 81,9 | - 0 | 81,9 | 81,9 | - 0 |
| Autobahn mittel-schwer: 60 km | (l/100 km) | 25 | 26,3 | - 5,1 | 32,8 | 33,2 | - 1,3 | 28,9 | 29,8 | - 3 |
| | (km/h) | 82 | 81,8 | + 0,3 | 81,3 | 81,1 | + 0,3 | 81,6 | 81,4 | + 0,3 |
| Autobahn schwer: 32 km | (l/100 km) | 33,4 | 33,9 | - 1,4 | 45,6 | 45,5 | + 0,3 | 39,5 | 39,7 | - 0,4 |
| | (km/h) | 77,8 | 77,7 | + 0,1 | 71,8 | 72,8 | - 1,3 | 74,7 | 75,2 | - 0,6 |
| Autobahn gesamt: 154 km | (l/100 km) | 25,1 | 26 | - 3,4 | 32,3 | 32,5 | - 0,7 | 28,7 | 29,3 | - 1,9 |
| | (km/h) | 81,1 | 81 | + 0,2 | 79,4 | 79,5 | - 0,2 | 80,2 | 80,2 | + 0 |
| Landstraße: 34,5 km | (l/100 km) | 28,4 | 30,2 | - 6,0 | 38,9 | 38,6 | + 0,8 | 33,7 | 34,4 | - 2,2 |
| | (km/h) | 52,7 | 53,3 | - 1,2 | 52,3 | 52,5 | - 0,3 | 52,5 | 52,9 | - 0,7 |
| Test gesamt: 188,5 km | (l/100 km) | 25,7 | 26,8 | - 4,0 | 33,5 | 33,6 | - 0,4 | 29,6 | 30,2 | - 2 |
| | (km/h) | 73,8 | 73,9 | - 0,2 | 72,5 | 72,7 | - 0,2 | 73,1 | 73,3 | - 0,2 |
| Bergmessung: 8,5 km (max 8 %) | (l/100 km) | 81,3 | 79,2 | + 2,6 | 109,7 | 109 | + 0,6 | 95,5 | 94,1 | + 1,5 |
| | (km/h) | 76,7 | 77,4 | - 0,9 | 62,8 | 63,4 | - 0,9 | 69,1 | 69,7 | - 0,9 |
| Gefällemessung; 8,5 km (max 8 %) | (l/100 km) | 0,9 | 0,7 | + 23,1 | 2,2 | 0,4 | + 421,0 | 1,6 | 0,6 | + 168,7 |
| | (km/h) | 72,2 | 72 | + 0,3 | 69,4 | 72,4 | - 4,2 | 70,8 | 72,2 | - 2 |
| Minimalverbrauch: 10 km | (l/100 km) | 19,3 | 20,2 | - 4,6 | 22,4 | 22,4 | + 0,1 | 20,9 | 21,3 | - 2,1 |
| | (km/h) | 80 | 80 | + 0 | 80 | 80 | + 0 | 80 | 80 | + 0 |
| CO ₂ -Emission | (g/tkm) | 54,7 | 57 | - 4 | 35,4 | 35,5 | - 0,4 | 41,8 | 42,6 | - 2 |
| Reichweite bei 8 Stunden Lenkzeit | (km) | 590,4 | 591,6 | - 0,2 | 580 | 581,3 | - 0,2 | 585,2 | 586,4 | - 0,2 |
| Zeitbedarf für 521 km Wegstrecke | (h:mm:ss) | 7:3:35 | 7:2:44 | + 0,2 | 7:11:10 | 7:10:12 | + 0,2 | 7:7:22 | 7:6:28 | + 0,2 |

*) Mittelwerte, errechnet aus vier seit 2012 veröffentlichten Einzeltests
 **) Mittelwerte, errechnet aus den Einzelmessungen mit halber und voller Auslastung

Quelle: Hans-Jürgen Wildhage



Es gibt Preissysteme, die sind maßgeschneidert: Der neue Aral VorteilsPreis.

Sichern Sie sich tagesgenau den Aral VorteilsPreis für LKW Diesel. Deutschlandweit. Genau abgestimmt auf Ihren Fuhrpark.



Alles super.