



DAF XF 440 Spacecab

Flott, leise & sparsam

Der XF kann im Wettbewerbsvergleich locker vorne mitfahren

Mit extrem niedriger Fixkostenbelastung und gutem Dieserverbrauch ist der DAF XF 440 ein Kostenkiller ersten Ranges. Kein Sparmodell ist die Spacecab-Kabine. Hier wird Raum mit Komfort ganz groß geschrieben.

Die Zweigleisigkeit ist in der Branche nicht unüblich: DAF, Daimler, Iveco und Renault bieten in ihren Fernverkehrsmodellen neben den 13 l großen „Universalmaschinen“ auch leichtere 11-l-Triebwerke an. Im Falle des DAF XF 440, der jetzt zum ersten Mal die **güterverkehr**-Teststrecke unter die Räder nahm, bringt die gegenüber dem weit verbreiteten MX-13-Motor um 2,1 l kleinere Antriebsquelle einen Nutzlastvorteil von immerhin 180 kg. Der MX 11 genannte, 10,8 l große Sechszylindermotor erreicht seine Nennleistung von 435 PS (320 kW) bereits bei 1450/min. Bei derselben Drehzahl endet die höchste Motorzugkraft von 2100 Nm,

32,6 l ist ein Spitzenwert im Wettbewerb

unter Volllast abrufbar ab 1000 Touren. Mit diesen Eckwerten und einem feinstufigen Zwölfganggetriebe aus der vollautomatisch agierenden AS-Tronic-Familie von ZF im Antriebsstrang, schwingt sich der XF 440 auf der Teststrecke zu großen Taten auf. Besonders bei Zuggewichten diesseits der vollen Auslastung fährt der brandneue Euro-6-Motor allem Anschein nach voll in seinem Element. So erreicht einerseits die festgestellte Fahrleistung stramme 74,1 km/h und liegt damit oberhalb des Klassenvergleichswertes. Andererseits schrammt der Testverbrauch von 25 l/100 km nur die Winzigkeit eines unbedeutenden zehntel Liters

an dem bisherigen Bestwert von 24,9 l/100 km vorbei. Faktisch kann der DAF XF 440 bei Teilbeladung also extrem sparsam bei zugleich sehr frischem Tempo bewegt werden. Dass dazu bis auf Weiteres noch einiges an Mitarbeit durch den Kraftfahrer erforderlich ist, sei nicht verschwiegen. Immerhin ist die Wunderwaffe „GPS-Tempomat“ bei DAF in der Mache, die das Unternehmen auf der IAA im September erstmals unter dem Namen Predictive Cruise Control (PCC) vorgestellt hat. Aber auch bei voller Gewichtsauslastung auf dem Test-Trailer erreicht der Testwagen bei einer Startmasse von 38,9 t das Klassenziel voll und ganz. Denn in Zeiten

purzelnder Dieserverbräuche – wer hätte das vor Beginn der Euro-6-Ära gedacht – scheinen Rekordfahrten an der Tagesordnung zu sein. So auch jetzt beim 440er. Noch nie hat ein DAF-Truck im **güterverkehr**-Test weniger als 33,5 l/100 km konsumiert. Und das war schon ein Euro-6-Exemplar. Die bis dahin geprüften Euro-5-Versionen waren im Mittel noch mit heute schon sehr gestrig wirkenden 35 l unterwegs. Da ist der neue Saubermann mit seiner 10,8-l-440-PS-Maschine ein ganz anderes Kaliber: 32,6 l/100 km bei sehr flotten 72,7 km/h. In der fortlaufend wachsenden Euro-6-Testdatenbank bedeutet das Platz sechs von 18 für den DAF XF 440. Natürlich wurde auch dieser Volllast-Testverbrauch nach den **güterverkehr**-Regeln ermittelt. Heißt: Solange es keine Fahrerassistenz durch vorausschauende Geschwindigkeits- und Getriebesteue-

Die Fahrleistungen sind sehr erfreulich

Kraftstoffverbrauch und Fahrleistung DAF XF 440

		Teillast	Mittelwert Euro 6 Teillast*)	Volllast	Mittelwert Euro 6 Volllast*)
Zug-GG im Test	(t)	25,6	25,7	38,9	39,1
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km)	20,1	20,8	24	24,2
	(km/h)	82,1	81,9	82	81,9
Autobahn mittelschwer: 60 km	(l/100 km)	24,2	25,2	31,7	31,8
	(km/h)	82,3	81,8	81,8	80,8
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km)	33,3	32,6	45	44,3
	(km/h)	78,4	77,5	72,1	72
Autobahn gesamt: 154 km	(l/100 km)	24,4	24,9	31,4	31,3
	(km/h)	81,4	80,9	79,7	79,2
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km)	27,4	28,6	37,9	37,5
	(km/h)	53	53	52,4	52,1
Test gesamt: 188,5 km	(l/100 km)	25	25,6	32,6	32,5
	(km/h)	74,1	73,8	72,7	72,3
Bergmessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	81	76,3	109,2	106,2
	(km/h)	77,7	74,7	62,2	60,9
Gefällemessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	0	0,5	0,4	0,5
	(km/h)	73,2	73,2	70	73,2
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km)	18,3	19,3	20,6	22,2
	(km/h)	80	80	80	80
CO ₂ -Emission	(g/tkm)	53,2	54,5	34,4	34,3
Reichweite bei 8 Stunden Lenkzeit	(km)	592,9	590,2	581,8	578,6
Zeitbedarf für 520 km Wegstrecke	(h:mm:ss)	07:04:17	07:02:25	07:14:25	07:11:17

*) Mittelwerte aus fünf seit Juli 2013 veröffentlichten Einzeltests

Quelle: Hans-Jürgen Wildhage

rung gibt, muss der Fahrer ran. Im Umkehrschluss bedeutet dies: Der Verbrauchsvorteil eines DAF XF 440 mit GPS-CC wird im regulär gefahrenen **güterverkehr**-Test kaum durchschlagen, dafür aber umso mehr in der Alltagspraxis. Für die obligatorische Kostenbetrachtung hat der Niederländer schon heute die besten Karten. Der vergleichsweise sehr bescheidene Dieseldurst – 28,8 l/100 km im rechnerisch kombinierten Mittel aus voller und halber Fahrzeugauslastung – ist eine gute Basis für den Lastwagen aus Eindhoven. Für den deutschen Markt fügt DAFs Deutschland-Dependance dann noch eine Service-Leasing-Rate dazu, die sich sehen lassen kann: 1454,43 € pro Monat. Noch einmal fast 100 € pro Monat weniger als die bislang „billigste“ Euro-6-Sattelzugmaschine. Dass dabei ein Kostenbestwert herauskommen muss, dürfte klar sein. 75,9 ct/km war bisher Benchmark, jetzt liegt die Latte bei 74,8 ct/km. Wobei die Betrachtung der vollen Kosten immer mit ein wenig Fingerspitzengefühl erfolgen sollte. Marken wie DAF, Iveco oder MAN nehmen die Spielregeln der **güterverkehr**-Rahmenbedingungen immer ein wenig ernster als beispielsweise Scania. Oder gar Volvo, wo

gar keine Zusammenarbeit in der Fixkostenbetrachtung erfolgt. So bleibt der Dieserverbrauch weiterhin die wichtigste Stellgröße in der Kostenbetrachtung und damit bei der Fahrzeugbeschaffung. Und natürlich die Fahrerfakten. Denn die Maschine ist nur so gut, wie ihr Bediener. Das ist

so und wird auf Sicht so bleiben. Womit der Fahrbarkeit wie auch der Kabine ihre Bedeutung zukommt. Das Spacecab-Fahrerhaus der DAF-XF-Baureihe ist diesbezüglich über jeden Zweifel erhaben. Platz gibt es hier reichlich und der Geräuschkomfort sucht seinesgleichen. Jedenfalls tönt

die neue 10,8-l-Maschine bei jeder Betriebsdrehzahl ausgesprochen dezent ins Kabineninnere. In Sachen Fahrzeugbedienung sind ein paar Eigenheiten aus der DAF-Philosophie leicht zu billigen. Ebenfalls als akzeptabel entpuppte sich das Motorbremsvermögen der vergleichsweise kleinen Ma-



Der Sechszylinder erreicht seine Nennleistung und zugleich sein maximales Drehmoment bereits bei 1450/min⁻¹



Das Advanced Emergency Braking System (AEBS) bremst das Fahrzeug im Notfall selbstständig und – falls erforderlich – vollständig ab

**Wirtschaftlichkeitsberechnung
DAF XF 440**

	Teillast	Mittelwert Euro 6 Teillast*)	Volllast	Mittelwert Euro 6 Volllast*)
Nennleistung (PS)	435	437	435	437
Nenn Drehmoment (Nm)	2 100	2 140	2 100	2 140
Verkehrsart	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	25,6	25,7	38,9	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)	1 454,43	1 716,80	1 454,43	1 716,80
Reifen ²⁾ (€/Monat)	56,3			
Verbrauch Diesel (l/100 km)	25	25,6	32,6	32,5
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	0,7	1	0,9	1,3
Autobahnmaut (ct/km)	15,5			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,60			

Auswertung

Feste Kosten je Einsatztag ³⁾ (€/Tag)	105,75	118,87	105,75	118,87
Feste Kosten je km (ct/km)	20,3	22,8	20,3	22,8
Variable Kosten je km (ct/km)	44,8	45,8	54,5	54,6
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	65,1	68,6	74,8	77,5
Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm)	5,3	5,5	3	3,1

Der Kostenberechnung zugrunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 Energiespar-Leichtlaufreifen
 Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zugrunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (10 Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen

1) Quelle: DAF Trucks Deutschland, Frechen; Preisstand: Juni 2014

2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer

3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten

*) Mittelwerte aus fünf seit Juli 2013 veröffentlichten Einzeltests

Tabellen: Hans-Jürgen Wildhage

Als Fazit lässt sich festhalten: Die Leichtigkeit, mit der ein DAF XF 440 sogar den 40-Tonner über die Kasseler Berge bewegt, ist schon beeindruckend. Besonders der ganz feine Motorlauf sucht seinesgleichen. Dass so viel Laufkultur mit so niedrigem Dieserverbrauch und feinsten Euro-6-Abgasgüte darstellbar ist, verwundert und erfreut zugleich. Schließlich wissen wir von früher, dass sparsame Motoren besonders hart, also laut, verbrennen müssen. Seit die Euro-6-Maschinen am Markt sind, wird das Gegenteil bewiesen. Vielleicht nicht von allen Fahrzeugherstellern gleichermaßen, aber von DAF auf jeden Fall. Dass der Probewagen – wieder einmal – ohne den Retarder zum Test antrat, muss man hinnehmen. Zeitgemäß finden wir es nicht. Zum einen, weil dann die monatliche Rate für den Servicevertrag höher ausfällt und der Restwert des Fahrzeugs niedriger zu bewerten ist. Vor allem aber, weil teure technische Assistenzsysteme wie der Abstandsregeltempomat ohne die leistungsstarke Hydrobremse gar nicht richtig funktionieren. Auch geht viel von der an sich sehr hohen Fahrkultur des kräftigen 440-PS-Motors allein dadurch wieder verloren, dass die – für sich betrachtet feine – Motorbremse nun einmal nach Drehzahl lechzt. Das passt einfach nicht zum Fahrstil der gedrückten Drehzahl, im Testwagen konsequent dargeboten mit einer sehr langen Achsübersetzung von 2,53. Da dreht der Motor bei Tempo 80 mit weniger als 1 100 Touren. Das reicht selbst an kurzen Gefällen bei Weitem nicht zum Motorbremsen. Dem Retarder hingegen langt das Tempo aus. Drehzahl braucht der erst bei längeren Einsätzen.

Hans-Jürgen Wildhage ■



Angenehm leise und komfortabel fährt es sich in der Spacecab-Kabine

Schon bei 1 500/min⁻¹ sind 215 kW (290 PS) Bremsleistung abrufbar, bei 2 000/min⁻¹ stehen 430 PS an. Das reicht bei Fahrzeugauslastung deutlich unter dem Maximalwert sogar auf der anspruchsvollen **güterverkehr**-Teststrecke. Bei vollem Gewicht an Bord hingegen wird der Sekundärretarder dann deutlich vermisst. In der Kostenbetrachtung wird die stufenlos regelbare Hydrobremse deshalb wie üblich als obligatorisch angesetzt.