



Der XF 105 mit Zentralachsanhänger im besten Kleid. Motorwagen und Hänger sind ideal mit Windleitblechen versehen. Ein schmucker Anblick, den man so selten auf deutschen Straßen sieht

DAF XF 105.510

## Holländer in voller Montur

DAF schickt dieses Mal einen 510 PS starken Motorwagen samt durchladefähigem Zentralachsanhänger zum Verbrauchstest. Dank Vollverkleidung rundum und nur 750 mm „Luft“ zwischen vorne und hinten konnte das Gespann in Sachen Verbrauch durchaus punkten.

Dieses Mal unterwegs waren wir mit einem DAF XF 105.510 SSC, wobei die letzte Buchstabenkombination für „Super Space Cab“ steht. Das ist bei DAF die Luxuskabine für den Fernverkehrereinsatz. Sie bietet immerhin eine Innenraumhöhe von 2105 mm, rund 370 mm mehr als beim Space Cab. Ungewöhnlicher als die

Kabine ist jedoch, dass es sich bei diesem Testfahrzeug um einen Motorwagen mit zweiachsigem Zentralachsanhänger handelt. Sonst stehen eher Sattelzugmaschinen und gelegentlich einmal ein Gliederzug (vgl. **güterverkehr** 9/2011) auf dem Speisezettel in unserem Testprogramm. Das ganze Gespann ist auf 40 t

ausgeladen. Der Motorwagen besitzt neben der Lenk- und Antriebsachse eine nicht angetriebene aber zwangsgeleitete, liftbare Nachlaufachse. Der Zweiachser hinter dem DAF ist durchladefähig, d. h. die Kombination entspricht im Wesentlichen jenen Fahrzeugen mit denen z. B. holländischen Blumenhändler gerne ihre Tulpen nach Deutschland transportieren. Allerdings waren Motorwagen und Hänger vollverkleidet – etwas, das man so selten in Deutschland sieht. Die ungewöhnliche Verkleidung des gesamten Gespanns mit Windleitblechen dient der Spriteinsparung, führt gelegentlich aber auch zu Nachteilen beim Tanken, wie wir selbst erleben mussten. Manche Planer von Tankanlagen berücksichtigen

offensichtlich nicht, dass Fahrzeuge mit Seitenblechen mehr Raum an der Zapfsäule benötigen. Denn oftmals verdecken bei diesen Lkw die strömungsgünstigen Bleche AdBlue- und Dieseltank sowie die dazu gehörigen Einfüllstutzen. Vor dem Tanken müssen sie entsprechend weg- bzw. hochgeklappt

werden. Sind die Tankspuren zwischen den Säulen eng geplant, wie beispielsweise

**Der DAF erweist sich als angenehm leises Fahrzeug**

bei der Tankanlage Brohltal Ost an der A61, wird es knifflig. Steht der Zug in der Spur nicht möglichst weit rechts, dann reicht der Platz nicht, um das Blech hochklappen zu können. So ist es uns geschehen und wir durften das Gespann noch einmal zurücksetzen und erneut vorziehen. Abgesehen von der kleinen



Beim Betanken wird es eng, die hochgeklappten Seitenbleche lassen nur wenig Raum

Rangieraufgabe an der Tankstelle verlief unsere Testrunde über die A61 und A48 sowie über die Landstraßen der Eifel zwischen Wehr und Nürburgring sehr entspannt. Ende September erwischten wir mit unserer Tour auch noch einen der wenigen schönen Spätsommertage, die der Monat dieses Jahr zu bieten hatte. Stahlender Sonnenschein und die Außentemperatur stieg im Laufe des Tages von 18,5 auf rund 25 Grad. Auch die allgemeine Verkehrssituation auf den beiden Autobahnen blieb die ganze Zeit über sehr entspannt, so dass wir die gesamte Strecke zügig durchfahren konnten.

85 km/h war als Reisegeschwindigkeit angestrebt. In den Baustellen, die vor allem auf der A48 mehrere Kilometer lang sind, konnten wir aufgrund des geringen Verkehrs oft die dort erlaubten 80 km/h fahren. Im Ergebnis verbrannten wir auf unserer Runde (354 km) im Durchschnitt 42,36 l Treibstoff bei einem Durchschnittstempo von 75,05 km/h. Auf der Autobahn kamen wir auf 39,58 l und 79,49 km/h. Die Landstraße über die nicht zu unterschätzenden Steigungen der Eifel schlug mit 50,18 l und 64,88 km/h zu Buche. Die spannende Frage ist

### In puncto Technik sind die Holländer state of the art

sicherlich, braucht das Zentralachsgespann gegenüber einem Sattelzug gleicher Gewichtsklasse (und ebenfalls rundum mit Windleitblechen versehen) mehr Kraftstoff und wenn ja wie viel? Die unter etwa gleichen Bedingungen gefahrenen Sattelzüge eines anderen Herstellers mit 420, 480 und 620 PS benötigten, bezogen auf die Gesamtstrecke, im Schnitt 38,49 l, 40,24 l und 41,25 l (71,48/76,21/75,52 km/h). Damit schlägt sich das Gespann recht tapfer. Wohl gemerkt im vollverkleideten Gewande und mit nur 750 mm Abstand zwischen

Motorwagen und Hänger. Insgesamt erweist sich der DAF unterwegs als ein angenehm leises Fahrzeug (67 dB bei 85 km/h). Auch der Fahrtwind piff nur wenig hörbar um die Ecken der Kabine. Für meinen Geschmack ist allerdings die Kabine zu weich gefedert. Der Fahrer Arbeitsplatz entspricht in Sachen Ergonomie und Funktionalität dem Stand der Zeit. Das Fahren ist durchweg komfortabel, auch weil die AS-Tronic, das automatisierte Schaltgetriebe von ZF, einen Großteil der Arbeit abnimmt. Die Instrumententafel ist übersichtlich strukturiert und weist alle klassischen Anzeigen und Informationsfelder im Display auf. Einziges Manko: Das Display ist nicht blendfrei und bei ungünstigem Lichteinfall sieht man nichts mehr außer der Spiegelung des Sonnenlichts. Am Interieur der Super Space Cab hat sich in letzter Zeit nichts geändert. Die Fahrerkabine besitzt zwei Betten (L/B: 2100/810 bzw. 2000/700 mm). Das obere erreicht man mittels einer kleinen Leiter. Im Kühlschrank können 1-l-Flaschen senkrecht platziert werden und aus der Mittelkonsole



Eine Kamera (o.) schaltet sich ein, sobald der Lkw rechts abbiegt. Ihr Bild erscheint dann in dem kleinen Display (u.) im Cockpit

lässt sich eine kleine Tischplatte herausziehen. Die Türen besitzen mit DAF Night Lock eine (rund 300 € teure) spezielle Diebstahl- und Einbruchsicherung. Wenn aktiviert, dann verbindet ein Stahlstift die Tür aufbruchsicher mit dem Rahmen. Die Zeiten der klassischen Notsicherung der Türen mittels Spanngurten sei damit vorbei, so heißt es bei DAF. Darüber hinaus besitzt der 510er als weiteres Extra eine kleine Kamera, die zusätzlich zum Spiegel oberhalb der Beifahrertür sitzt. Sie überwacht den toten Winkel direkt rechts neben der Kabine und schaltet sich, sobald der Lkw rechts abbiegt, ein. Sie sendet ihr Bild an ein kleines

Fernseh-Display ins Cockpit. Unter der Kabine sitzt ein 510 PS starkes Triebwerk mit der Typenbezeichnung Paccar MX375. Die MX-Baureihe stellte DAF auf der IAA 2006 erstmalig einem größeren Publikum vor. Hierbei handelt es sich um einen Sechszylinderreihenmotor mit 12,9 l Hubraum. Den Diesel pumpt dabei eine Mehrpunkteinspritzung zu unterschiedlichen Zeiten mit bis zu 2000 bar in die Zylinder. Diese unterschiedliche Taktung der Einspritzung dient der optimalen Verbrennung. Auch diese Technik entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Durch eine selektive katalytische Reduktion (SCR/AdBlue) des Abgases wird die Abgasnorm Euro 5 erfüllt.



Der Zahlencode verrät es: Unser DAF hat 510 PS unter der Kabine

Fotos: Samme

### Testwerte Verbrauch/Fahrleistung DAF XF 105.510

|                   | l/100 km | km/h  |
|-------------------|----------|-------|
| <b>Autobahn</b>   | 39,58    | 79,49 |
| <b>Landstraße</b> | 50,18    | 64,88 |
| <b>Summe</b>      | 42,36    | 75,05 |
| <b>AdBlue</b>     | 2,54     |       |





**Der Fahrer Arbeitsplatz ist ergonomisch aufgebaut und übersichtlich strukturiert**

Über den Einbau eines passiven Rußfilters erreichen die Holländer auch EEV, wie im Fall unseres Testwagens. Mittels des Filters liegen die Partikelemissionen laut DAF bei 0,015 g/kWh und damit weit unter dem geforderten EEV-Niveau. Allerdings ist die Filterlösung nicht mehr State of the art. Bei neueren Modellen wird EEV über eine neuere Softwaregeneration und eine besser abgestimmte Motorsteuerung erreicht. Über einen Euro-6-Motor verfügen die Niederländer noch nicht. Aber das ist auch bei DAF nur noch eine kurze Frage der Zeit.

Ungewöhnlich ist es nicht mehr, dass unser DAF statt einer Handschaltung mit einer AS-Tronic ausgerüstet ist. Denn 80 bis 90 % aller in Deutschland verkauften DAF-Lkw werden mittlerweile mit einem automatisierten Getriebe ausgeliefert. In unserem Testwagen übernimmt eine 12-Gang-AS-Tronic die Schaltaufgaben. Der Wahlschalter für das automatisierte Getriebe sitzt als Drehschalter in der Armatur. Die jeweilige Gangwahl des Systems kann der Fahrer jederzeit über einen Lenkradhebel ändern. Neben neutral, manuell und Automatik gibt es noch zwei Kriechgänge. Einen Berg- oder Powermodus, in welchem leistungsbewusster geschaltet

wird, kennt das Getriebe dagegen nicht. Auf unserer Testtour, die auch durch die steigungsreiche Eifel geht, haben wir diesen Wahlmodus aber nicht vermisst. Die Software hinter der AS-Tronic war gut auf unsere Teststrecke abgestimmt. Und 510 Pferdestärken sind zudem schon eine ordentliche Größe, wenn man durch deutsche Mittelgebirge klettern will oder muss.

Übrigens: DAF bietet neben der Fernverkehrssoftware, die wir nutzen, für die AS-Tronic auch

spezielle Schaltprogramme an. So gibt es noch Schaltroutinen für Flüssig- und Schwertransporte sowie für Geländeeinsätze. Drei zusätzliche Bremssysteme sind im DAF verbaut: MX Engine Brake, Auspuffbremse und ZF-Intarder. Ersteres ist eine hydraulisch betriebene

### Der Diesel wird mit bis zu 2000 bar in die Zylinder gepumpt

## Technische Daten DAF XF 105.510

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Motor</b>                        | Paccar MX375m, Sechszylinder, 12,9 l Hubraum,       |
| <b>Leistung</b>                     | 510 PS/375 kW bei 1 500 bis 1 900 min <sup>-1</sup> |
| <b>Max. Drehmoment</b>              | 2500 Nm bei 1 000 bis 1 410 min <sup>-1</sup>       |
| <b>Getriebe</b>                     | AS-Tronic, 12 Gänge, 12AS2540                       |
| <b>Getriebeübersetzung</b>          | 15,8 <sup>6-1</sup>                                 |
| <b>Hinterachsübersetzung</b>        | 2,69  |
| <b>Radstand Motorwagen</b>          | 5 050 mm  |
| <b>Radstand Anhänger</b>            | 1 800 mm  |
| <b>Hinterer Überhang Motorwagen</b> | 2 900 mm  |
| <b>Überhänge Anhänger</b>           | jeweils 3 012 mm                                    |
| <b>zul. Sattelzuggewicht (t)</b>    | 40  |

### Maße und Gewicht

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <b>Leergewicht Motorwagen/Koffer</b> | 10 442 kg   |
| <b>Leergewicht Hänger</b>            | 5 000 kg  |
| <b>Länge Motorwagen</b>              | 10 175 mm   |
| <b>Länge Anhänger</b>                | 7 825 mm  |
| <b>Freiraum</b>                      | 750 mm  |
| <b>Fahrzeuggesamtlänge</b>           | 18 750 mm   |
| <b>Tank</b>                          | 620 l Diesel, 60 l AdBlue   |
| <b>Reifen (Motorwagen)</b>           | 315/70 R 22.5 Michelin Typ XF Energ Savegreen, erste Hinterachse Typ XD |
| <b>Zul. GG.</b>                      | 40 000 kg   |

### Kofferaufbau

|                      |            |
|----------------------|------------|
| <b>Wendekreis</b>    | 9 066 mm   |
| <b>Emssionsstufe</b> | Euro 5/EEV |

Kompressionsbremsanlage, die gleichzeitig mit der Auspuffbremse arbeitet. Die zusätzliche Bremsleistung liegt

dabei zwischen 210 kW (1 500 min<sup>-1</sup>) und 320 kW (2 100 min<sup>-1</sup>). Der ZF-Intarder kommt auf 500 kW. Zu den weiteren Sicherheits-Features zählen eine elektronische Stabilitätsregelung, Spurhalteassistent, Abstandsregeltempomat sowie ein Auffahrwarnsystem. Zum Standard bei der AS-Tronic zählt übrigens auch eine Hillhold-Funktion. Sie hält beim Anfahren am Berg – für den Moment wo der Fuß vom Brems- zum Gaspedal wandert – den Zug noch kurz gebremst, so dass er nicht wegrollen kann.



**Kontrolle der Kontrollleuchten: Mit der Zündung leuchten alle Symbole im Display kurz auf**