



DAF XF

Dauerbrenner im neuen Kleid

**Erstmals stellte sich
der neue DAF auf der IAA
der Öffentlichkeit**

Volle 25 Jahre sind ein hohes Alter für eine Lkw-Baureihe. Wenn die sich – wie der DAF XF – in ihrem 25. Jahr dann auch noch über steigende Verkaufszahlen freuen kann, dann muss da schon etwas Besonderes dahinterstecken. Und dann ist es schon einen Versuch wert, auf dieser Basis noch einmal einen Wurf zu wagen. Genau das hat DAF mit einer klugen und umfangreichen Revision, die ein ganz neues Kapitel in der langen Geschichte dieses Klassikers aufschlägt. Zusammen mit Seddon Atkinson und Pegaso hatte DAF anno 1987 den Urahn der heutigen XF-Kabine entwickelt. Die beiden Partner von damals sind Historie, während DAF heute noch Lkw-Geschichte

Die Schweren von DAF gehen in eine neue Runde. Für Euro 6 haben die Holländer den XF tiefgreifend überarbeitet. Herausgekommen ist ein durchaus attraktives Flaggschiff.

schreibt und eben just ein neues Kapitel aufschlägt. Wer hätte sich das anno 1993 – nur ein Jahr nach der ersten Modellpflege am DAF 95 – träumen lassen, als DAF Insolvenz anmelden musste?

Doch nur ein Jahr später schon setzten die Holländer wie Phönix aus der Asche mit

dem genialen Streich des Super Space Cab zu jenem Höhenflug an, der bis heute anhält. Kaum war DAF im Jahr 1996 unter die Fittiche

von Paccar geschlüpft, folgte im Jahr drauf schon XF95, der 2004 noch einmal auf Vordermann gebracht als XF105 in den Ring stieg. Und jetzt noch einmal eine umfassende Modellpflege erfuhr. Dass es mit Euro 6 so wie bisher nicht weitergehen konnte, das war klar. Denn es mussten zuerst einmal größere Kühler her, um den Kühlbedarf der neuen, mit Abgasrückführung bestückten Motoren sicherzustellen. Und um solche Kühler unterzubringen, braucht es zum Beispiel einen neuen Rahmen.

Einen mit breiterem Profil an der Front. Damit da auch ordentlich was dazwischen passt, zwischen die Träger. Das wiederum bleibt nicht ohne Konsequenzen. Weder für die Vorderachse noch für die Kabinenlagerung. Ja, im Fall der DAF'schen Euro-6-Lösung insgesamt noch nicht einmal für Montierungshöhe der Kabine selbst. Es gab ja schon Gerüchte, die Kabine werde deutlich höher gesetzt und müsse deswegen oben gewissermaßen abgeschnitten werden. Was nun am Ende dabei rauskommt: In der Tat wandert die altherwürdige XF-Kabine 30 mm in die Höhe, auf dass all die neue Technik darunter auch genügend Platz findet. Doch bleibt die Innenhöhe davon unberührt. „Selbst mit Bereifung 315/80 R 22,5 geraten wir nicht über 4 m Gesamthöhe hinaus“, räumt Entwickler Ron Borsboom

**Erstmals gibt es
beim neuen DAF
auch LED-Licht**

Eckdaten Euro-6-Motoren



Common-Rail-Einspritzung mit maximal 2500 bar Einspritzdruck bildet einen der Pfeiler, auf denen die Euro-6-Strategie von DAF ruht. Dazu gesellen sich ein variabler Turbo sowie Abgasrückführung, SCR-Anlage und Partikelfilter. Die Leistung der neuen, Paccar MX 13 genannten Aggregate reicht von 410 bis 510 PS, das maximale Drehmoment von 2000 bis 2500 Nm.

Entwickelt sind diese Maschinen für eine Lebensdauer von 1,6 Mio. km. Die Wartungsintervalle beziffert DAF auf maximal 150 000 km.

Befürchtungen dieser Art aus. So bleibt die angenehm geräumige Gesamtarchitektur des XF also auch trotz Euro 6 gleich einmal erhalten. Im Detail aber hat DAF den XF wohl so kräftig wie noch nie in der Geschichte der Baureihe umgekrempelt und auch im Fahrerhaus so manchen bisherigen Schwachpunkt getilgt. Das beginnt bei Kleinigkeiten wie der vormdem eher geringen Zahl an Becheraltern oder Kleinablagen und hört bei größeren Maßnahmen wie dem fast kompletten Umbau der Tür noch lange nicht auf. Der zum Beispiel war nötig, um endlich den hässlichen vertikalen Steg im Seitenfenster zu verabschieden. Damit einher gehen nun bessere Sichtverhältnisse zur Seite sowie ein leichter Umbau der Spiegel. In der

Die maximale Tankkapazität bleibt bei 1500 l

neuen Konfiguration können sie nun etwas weiter hinten sitzen und geben somit mehr Sichtfeld um die A-Säule herum frei. Der Unterbau des neuen DAF ist gleich vollkommen neu. Stark aufgespreizt haben die Holländer zum Beispiel den Rahmen, um die großen Kühler für Euro 6 unterbringen zu können. Auf „30 Prozent mehr Kühlfläche“, bezieht Entwicklungschef Ron Borsboom das damit Erreichte. Insgesamt blieb sozusagen kaum ein Stein auf dem anderen bei der Flurbereinigung im Parterre, die der XF von DAF über sich ergehen lassen musste. Denn die Holländer wollten nicht nur zusätzlichen Raum schaffen, sondern auch Gewicht einsparen. Ergebnis: Die maximale Tankkapazität bleibt bei 1500 l. Und der Euro-6-Zuschlag

fürs Gewicht beträgt DAF zufolge nur 90 kg verglichen mit dem XF 95 in Euro 5. So kommt es, dass das Chassis der Sattelzugmaschinen nun aus hochfestem Stahl (KF600) mit einem Standardquerschnitt von 6 mm besteht. Vorder- sowie Hinterachse sind neu konzipiert und nutzen die heute mögliche maximale Spurbreite von 2550 mm voll aus. Sowohl in die Länge als auch in die Breite gegangenen sind Parabelfedern vorn und sollen so Komfort und Seitenstabilität verbessern. Hinten hat DAF die Stabilisatorfunktion in die Federung der Hinterachse integriert und fährt zudem eine neue, gewichtsoptimierte Hinterachse auf. Die verträgt standradmäßig 44 t Zuggewicht sowie 2300 Nm Motor-Drehmoment. Mit von der Partie ist dabei auch eine besonders lange Achsübersetzung, die auf 2,38 lautet. Damit dreht der neue XF bei Autobahntempo 85 km/h gerade mal noch mit knapp 1100 min⁻¹. Um das praktikabler zu machen, fährt DAF zwar kein Doppelkupplungsgetriebe auf, hat aber die AS-Tronic von ZF darauf dressiert, die Schaltungen zwischen dem elften und zwölften Gang blitzschnell und mit geschlossener Kupplung zu vollziehen. Und: Eco-roll gibt es serienmäßig. Doch zurück zum Chassis: Vom breiteren Rahmen profitiert nicht zuletzt die Fahrerhausfederung, die nun ihrerseits sozusagen eine weitere Spur erhält. Serienmäßig bringt DAF Schraubenfedern, optional gibt es Luftbälge als Puffer zwischen Rahmen und Kabine. In deren Innerem hat DAF die Instrumente und Schalter zeitgemäß umgemodelt und vollkommen neu

Fürs obere Bett bietet DAF eine zweiteilige Wendeunterlage an

sortiert. Und, kaum zu glauben: Selbst das stehende Bremspedal weicht jetzt einem hängenden Pendant, wie das überall anders schon seit Jahrzehnten der Fall ist. Die Grundarchitektur des Armaturenrägers wiederum bleibt zwar insgesamt unangetastet, doch haben die Schalter ganz im Stil der Zeit etwas an Klobigkeit verloren und präsentieren sich neu – und sinnvoller – nach den Funktionen gruppiert. Die neue Instrumententafel kommt jetzt mit blendfreiem Glas daher und bietet zur Linken einen Tachometer, in den die Anzeigen für Tempo- sowie Bremsomat integriert sind. Zur Rechten ergänzt ihn der neue Drehzahlmesser, der Zusatzinfos über Getriebe und Retarder parat hält. Mittendrin scheint ein neuer Fünzfzoll-Farbmonitor auf, der mit einem weiteren Novum dienen kann: einem Fahrstil-Info- und Bewertungssystem à la Scania



2550 mm Fahrzeugbreite erlauben jetzt auch einen treppenförmigen Einstieg



Die Instrumententafel kommt im Stil der Zeit mit eingebautem „elektronischen Fahrlehrer“





Einteiliges Fenster und geschickter positionierter Spiegel an der Flanke – auch das zählt zu den Neuerungen

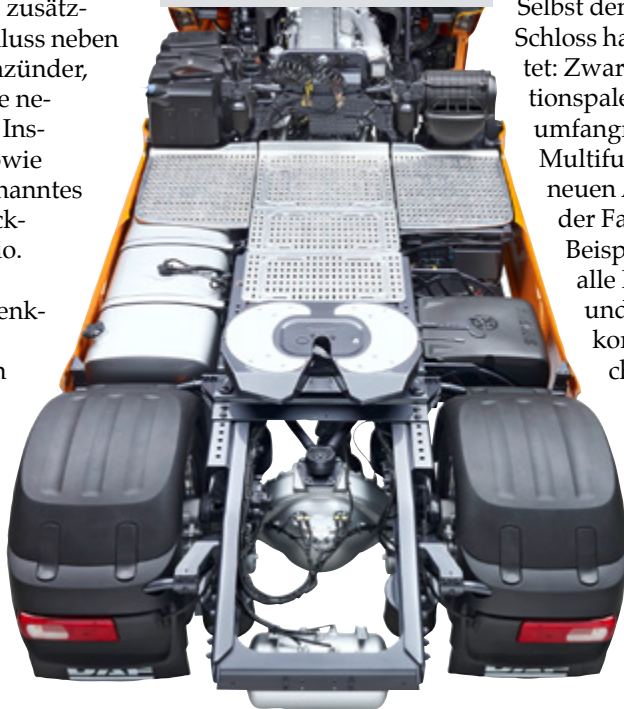


„Trotz Euro 6 nur 90 kg Mehrgewicht“, betont nicht ohne Stolz Entwicklungschef Ron Borsboom

oder Mercedes-Fleetboard. Das aber reicht bis hin zu Ratschlägen zur korrekten Einstellung des Spoilers oder dem Tipp, die Klimaanlage auszuschalten, wenn sie eh nicht benötigt wird. Weitere Fortschritte im neuen DAF um den Fahrerplatz herum: Der große Aschenbecher weicht wie gesagt zwei ausklappbaren Becherhaltern. Raucher müssen mit einem kleineren Aschenbecher untendrunter vorlieb nehmen. Zudem drei Kartenhalter, zusätzlicher USB-Anschluss neben dem Zigarettenanzünder, vier DIN-Schächte neben der mittleren Instrumententafel sowie optional ein sogenanntes Doppel-DIN-Truck-Navigations-Radio. Neu ist auch das chromverzierte Lenkrad, bei dem sich die Lenkadtasten die Aufgaben folgendermaßen teilen: Linkerhand sitzen die Tasten für Infotainment, rechterhand die für Fahrfunktionen wie Tempomat. Verstellbar ist das Volant zwischen 30 und 45 Grad in der Neigung und 80 mm in der Höhe. Platz nimmt der Fahrer auf Sitzen einer neuen Generation, deren Verstellbereich 220 mm in der Länge und 145 mm in der Höhe beträgt.

Gegen Aufpreis gibt es das neue Gestühl mit zweistufiger Belüftung sowie Heizung und auch ledernem Bezug. In der Koje wächst die Länge der Matratzen auf stolze 2200 mm. Das bedeutet aber auch: Die kleine kopfseitige Kellerkonsole fällt flach. Stattdessen hat DAF dem neuen XF eine mittig an der Rückwand platzierte, halbhohe Konsole spendiert, die

Das Chassis hat DAF komplett überarbeitet



über zwei Becherhalter sowie einen 12-Volt-Anschluss verfügt – zum Beispiel zum Aufladen des Handys. Fürs obere Bett bietet DAF alternativ zur gewohnten Matratze eine zweiteilige

Wendeunterlage an, die auf der einer Seite kratzfest beschichtet ist und mit einem Gepäcknetz dienen kann, das über die gesamte Kabinenbreite reicht. So lässt sich die obere Liege in eine riesige Gepäckablage umfunktionieren und bei Bedarf dennoch gelegentlich als Schlafstatt nutzen – Matratze wieder umdrehen genügt. Selbst den Schlüssel und Schloss hat DAF überarbeitet: Zwar ist dessen Funktionspalette nicht ganz so umfangreich wie die des Multifunktionsgeräts im neuen Actros. Doch kann der Fahrer damit zum Beispiel auf einen Schlag alle Fenster schließen und zumindest einen kompletten Leuchtencheck durchführen.

Außerdem gut, aber auch überfällig: Auflagen aus besonders rutschfesten Alu-Druckguss-Profilen auf den Stufen des Einstiegs, die zudem in ausgeprägter Treppenkontur daherkommen. Möglich wurde das, weil DAF nun die vollen 2,55 m Breite nutzt, die mittlerweile erlaubt sind. Generell sind die Schmutzfänger sowie Seitenschürzen des neuen XF jetzt an die

neue Gesamtbreite angepasst und aerodynamisch optimiert. Den Dachspoiler selbst, eines der wichtigsten Aerodynamik-Elemente, hat DAF gleich einmal um 25 kg leichter gemacht und liefert ihn optional mit einer Spin-

Die XF-Kabine wanderte 30 mm in die Höhe

del außen am Lkw. Sie macht die optimale Einstellung des Windabweis-

ers zu einem Kinderspiel. Außen zeigt der neue XF ein ganz neues Gesicht. Üppiger denn je spannen sich Kühlrippen als Tribut an die 30 Prozent größere Kühlfläche in – an Scania erinnernder – Lilienform über die Front. Obendrüber prangt in größeren Lettern denn je der Markenname auf einer chromfarbenen Tafel und lässt dennoch auf dem Querstreifen darüber reichlich Platz für die Firmenbeschriftung des Kunden. Ganz unten steht schließlich für eine besonders gute Kühlung des Motors zudem der neue, verzinkte Stoßfänger mit integrierten Luftführungen. Mandelförmig gestaltet linsen die neuen Hauptscheinwerfer aus ihren mit weiteren Radien versehenen Ecken hervor. Auf Wunsch – und erstmals im Lkw – ist LED-Technik erhältlich. Ihnen zur Seite stellt DAF ein in den Nebelscheinwerfer integriertes Kurvenlicht, das beim Abbiegen und Manövrieren aktiv wird.

Michael Kern ■



Tanken Sie Profit – wir schützen Sie vor Betrug.

Wir wissen, wo die potenziellen Gefahren des internationalen Treibstoffhandels lauern. Wir tun daher alles, um Ihre Risiken so gering wie möglich zu halten. Unser spezielles Team zur Betrugsbekämpfung analysiert, überwacht und untersucht sämtliche Unregelmäßigkeiten in Ihren Kontenbewegungen. Mit unseren einzigartigen Sicherheitssystemen können Sie orts- und volumenabhängige Obergrenzen für den Treibstoffkauf festsetzen und Ihre Karten direkt online sperren lassen. So wissen Sie immer, dass Sie auch wirklich nur für Ihren eigenen Treibstoff bezahlen.

Wir bei IDS wissen, dass jede Firma ihre eigenen Bedürfnisse hat. Deshalb bieten wir Ihnen mehr Kontrolle über das Management Ihrer Treibstoffkäufe. Wir stellen Ihnen flexible Optionen für die Bezahlung, individuelle Sicherheitseinstellungen und einen maßgeschneiderten Rund-um-die-Uhr-Service zur Verfügung, der durch ein erweitertes Netzwerk strategisch geschickt platzierter Tankstellen in ganz Europa unterstützt wird. Mit uns tanken Sie Profit – durch ein personalisiertes Treibstoffmanagement.

Wir wissen, wo die potenziellen Gefahren des internationalen Treibstoffhandels lauern. Wir tun daher alles, um Ihre Risiken so gering wie möglich zu halten. Unser spezielles Team zur Betrugsbekämpfung analysiert, überwacht und untersucht sämtliche Unregelmäßigkeiten in Ihren Kontenbewegungen. Mit unseren einzigartigen Sicherheitssystemen können Sie orts- und volumenabhängige Obergrenzen für den Treibstoffkauf festsetzen und Ihre Karten direkt online sperren lassen. So wissen Sie immer, dass Sie auch wirklich nur für Ihren eigenen Treibstoff bezahlen.

Wir bei IDS wissen, dass jede Firma ihre eigenen Bedürfnisse hat. Deshalb bieten wir Ihnen mehr Kontrolle über das Management Ihrer Treibstoffkäufe. Wir stellen Ihnen flexible Optionen für die Bezahlung, individuelle Sicherheitseinstellungen und einen maßgeschneiderten Rund-um-die-Uhr-Service zur Verfügung, der durch ein erweitertes Netzwerk strategisch geschickt platzierter Tankstellen in ganz Europa unterstützt wird. Mit uns tanken Sie Profit – durch ein personalisiertes Treibstoffmanagement.

Weitere Informationen finden Sie auf www.fuellingyourprofits.com oder rufen Sie uns an unter: 0049 (0) 2102 968520

Weitere Informationen finden Sie auf www.fuellingyourprofits.com oder rufen Sie uns an unter: 0049 (0) 2102 968520

