

Trucker

Beruf | Technik | Leidenschaft

8/2022

SONDERDRUCK



SUPERTEST

IN XXXL: DAF XG+ 480



Palast auf Rädern

Der neue DAF startet mit der Luxuskabine XG+ auf die Supertest-Runde. Aber kann der noble Niederländer auch sparsam? ▶

TESTFAHRZEUG

Modell: DAF XG+ 480
Hubraum: 12.900 cm³
PS (kW): 483 (355) bei 1600/min
Drehmoment (Nm): 2350 bei 900–1400/min
(2500 Nm bei 900–1125/min im 12. Gang)



Nobles Ambiente mit hinterschäumten Materialien und schnell durchschaubarem Bedienkonzept



Wankneigungen halten sich auch beim großen XG+ in angenehmen Grenzen



Top, aber natürlich eine Option: in (fast) alle Richtungen elektrisch verstellbare Matratze

Das lässt sogar die freundliche Tankstellen-Mitarbeiterin alles stehen und liegen, um diese Sattelzugmaschine näher zu begutachten: „Mein Freund ist Scania-Fan, aber den neuen DAF finde ich sehr schick, und er wirkt irgendwie riesig“, lautet ihr Fazit nach einem Blick in die Kabine.

Recht hat sie – und zwar in beiden Fällen. Denn natürlich schöpft der niederländische Hersteller aus den Vollen bei seinem ersten und lang erwarteten Gastspiel mit seinem neuen Modell auf der TRUCKER-Testrunde. Wenn auch weniger in Sachen Antrieb, hier überwiegt vielmehr die Vernunft, denn das metallic-gelb lackierte Exemplar soll auch in Sachen Wirtschaftlichkeit ein Exempel statuieren, aber dazu später mehr.

33 ZENTIMETER MEHR RAUM

Kabinenseitig ist der DAF dagegen mit dem Nonplusultra des Portfolios namens „XG+“ ausgerüstet. Ein Fahrerhaus, das die Bezeichnung Großraumkabine in eine neue Dimension rückt – luftiger ging es noch in keiner (Serien-)Kabine eines europäischen Herstellers zu. Was daran liegt, dass die Niederländer als Erste die geänderten Regularien der EU-Kommission umsetzen. Um zusätzliche 33 Zentimeter streckt sich der XG+ nach hinten, was eine Außenlänge von üppigen 2,59 Metern zur Folge hat.



Unauffällig gutes Spiegelersatzsystem (Option) mit digitalem Front- und Rampenspiegel



MAN lässt grüßen: Teleskopbürste statt Frontaufstieg

Wer jetzt anmerkt, dass der große Holländer dadurch das erlaubte Längenmaß für Sattelzüge sprengt und unseren Krone-Standard-Auflieger gar nicht ziehen dürfte, den können wir beruhigen.

Die Fahrt ist legal, weil es sich beim DAF um eine komplette Neuentwicklung des Fahrerhauses handelt, die alle von der EU geforderten Richtlinien erfüllt. In diesem Fall darf die Kabine dann auch nach hinten länger ausfallen und trotzdem einen Standard-Trailer ziehen – anders als die nachträglich verlängerten Fahrerhäuser manches Wettbewerbers ...

Den gewonnenen Platz schlägt DAF einerseits der Nachtruhe zu – das untere Bett baut im XG+ durchgehend 80 Zentimeter breit. Doch auch vor dem Bett ist der Raumzuwachs spürbar. Einerseits muss man vom Fahrersitz nämlich weiter nach hinten greifen als gewohnt, um die Kühlbox

↓
12,5 Kubikmeter Raum bietet die XG+-Kabine



DAF XG+ 480 SUPERTEST

Nicht optimal: Den kleinen Knopf für die Hupe muss man im Ernstfall zu lange ertasten

unter dem Bett hervorzuziehen. Vor allem verbleiben aber zwischen Schlafstatt und Mittelkonsole großzügige 69 Zentimeter Raum. Und das, obwohl Letztere, wie schon beim Vorgängermodell, wuchtig ausfällt und weit in den Innenraum ragt – hier hätte DAF vielleicht sogar ein noch großzügigeres Raumkonzept realisieren können?

VIEL BESSERE SICHTVERHÄLTNISS

Die Sichtverhältnisse im neuen Modell fallen nicht nur bezogen auf das Vorgängermodell vorbildlich aus. Die Designer ließen sich scheinbar in Södertälje inspirieren. Denn wie beim aktuellen Scania verjüngt sich der Armaturenräger nun auch im DAF nach rechts hin, was Objekte im Gefahrenbereich auf der Beifahrerseite besser sichtbar macht.

Und noch etwas scheint man sich aus Schweden abgucken zu haben, denn zumindest beim Testfahrzeug sind die Seitenfenster in Doppelverglasung ausgeführt. Die leistet einerseits ihren Teil zur angenehm niedrigen Geräuschkulisse im XG+, dürfte aber auch beim Thema Isolierung Vorteile bringen.

Der verlängerten Kabine geschuldet ist der ebenfalls rekordverdächtige Radstand der 4x2-Sattelzugmaschine von 4000 Millimetern. Dieser trägt zu einer komfortablen Gangart bei, die eher an einen Reisebus als an einen Sattelzug erinnert. Über

Bodenebenheiten gleitet der DAF so erhaben hinweg, dass wir zunächst irrtümlich vermuten, die Vorderachse des Testfahrzeugs sei luftgedeutet ausgeführt. Auch für den Geradeauslauf ist der lange Achsstand vorteilhaft, das Testfahrzeug hält stoisch seine Spur und lässt sich von Spurrillen kaum aus der Ruhe bringen.

Was in Sachen Lenkung aber nicht verschwiegen werden darf: Es handelt sich bis auf Weiteres um eine rein hydraulische Steuerung. Verglichen mit den elektrohydraulischen Systemen vieler Konkurrenten hat das einerseits überdurchschnittlich schwere Lenkkräfte beim Rangieren zur Folge. Vor allem aber vereitelt der Verzicht auf die Elektronik die Option auf einen aktiv ins Geschehen eingreifenden Spurhalteassistenten. Für eine nagelneue Lkw-Entwicklung durchaus überraschend, ebenso wie die Tatsache, dass DAF bislang keine integrierte Werkslösung eines Abbiegeassistenten anbietet.

MIT 483 PS ÜBER DIE TESTRUNDE

Bekannt, weil grundsätzlich aus dem XF-Vorgänger übernommen, ist der Triebstrang, den DAF zum Modellwechsel im Detail überarbeitete. Beispielsweise sollen optimierte Kolben und Zylinderköpfe sowie ein neuer Turbolader den Spritkonsum nach unten senken und so auch in dieser Disziplin neue Bestmarken setzen. ▶

MOTOR IM KURZURTEIL



➕ Laufruhiger Sechszylinder, dank Drehmomenterhöhung im 12. Gang mit viel Mumm aus niedrigen Drehzahlen

➖ Die MX-Motorbremse bietet ordentliche Verzögerung, ein Retarder würde aber mehr Souveränität bringen



Ausziehbarer Tisch in der Konsole integriert

Zur Beweisfindung auf unserer genormten Supertest-Runde wählte der Hersteller die mittlere Leistungsstufe mit 483 PS. Eine Waffe des 12,9 Liter großen Reihensechszylinders: seine Drehmomenterhöhung um 150 Newtonmeter im zwölften Gang, die ihn trotz der langen 2,21er-Hinterachse manchen Berg der Testrunde ohne Rückschaltung überwinden lässt. Dann meldet der Drehzahlmesser im digitalen Zentraldisplay mitunter nur noch 950/min, die das Aggregat aber problemlos mitmacht.

Neue Temporekorde fährt der 480er mit dieser Strategie nicht ein, auch an Steigungen wählt er bewusst eine gemächlichere Gangart, ohne allerdings an den Messbergen der Testrunde mehr als ein paar Sekunden auf ähnlich motorisierte Mitbewerber zu verlieren.

AUCH VORNE IST DER DAF LÄNGER

Den vielleicht wichtigsten Trumpf für eine Verbrauchsenkung liefert aber einmal mehr die Kabine. Denn diese ist beim neuen DAF auch nach vorne verlängert. Das Plus von 16 Zentimetern gewährt den nötigen Raum, um die Nase des Lkw runder zu gestalten und die Aerodynamik entscheidend zu verbessern.

Und die Maßnahmen bringen den gewünschten Erfolg, denn in Sachen Verbrauch gibt der XG+ 480 der Konkurrenz eine harte Nuss zu knacken. 22,34 l/100 km stellt er für die Beförderung unseres auf 24 Tonnen ausgeladenen Trailers in Rechnung – ganz klar ein neuer Rekordwert! Niedrig fällt ebenfalls der AdBlue-Konsum aus, der wie immer anteilig ins Verbrauchsergebnis mit einfließt (siehe Tabelle Seite 25).

Neben dem Raumangebot passt beim XG+ 480 also auch die Wirtschaftlichkeit. Gut möglich also, dass sich der neue DAF schnell in die Herzen vieler Fahrer und Unternehmer fahren wird – und vielleicht auch in das der einen oder anderen Tankstellen-Mitarbeiterin. **JB**



Zu den Rollos muss man sich weit strecken



Die um 16 Zentimeter verlängerte und abgerundete Front verbessert die Aerodynamik deutlich

www.facebook.com/TruckerMagazin

f 304.000 Fans hat der TRUCKER bereits auf Facebook. Einfach auf www.facebook.com/TruckerMagazin gehen und mitreden!

Phillip B. Der neue DAF ist schon ein Brett, finde ich. Die große Kabine hätte ich schon gerne. Hoffentlich springen bald auch noch alle anderen Hersteller auf den Zug auf! Platz kann man ja nie genug haben, wie man weiß.

Tim K. Mittlerweile sieht man ja wirklich schon viele auf den Autobahnen, und wenn man mit den Fahrern spricht, sind die eigentlich alle zufrieden.

Kameer. Warum haben die eigentlich alle diese Chromradkappe an der Hinterachse wie auch das Testfahrzeug? Das sieht einfach sch... aus!

Heiner W. Die Radkappe haben unsere auch, die ist serienmäßig, sofern du keinen Mega bestellst. Soll laut DAF noch mal ein bisschen Sprit sparen, weil sich der Wind nicht in der Felge verfängt. Keine Ahnung, ob's stimmt.

Leo Sch. Ich hab den neuen als XF und bin superzufrieden. Ist zwar nur die kleine Kabine, also nicht nach hinten verlängert, aber der Platz ist trotzdem okay. Ich finde das Erscheinungsbild des DAF sehr modern, vor allem die Front sieht super aus. Innen ist es kein Vergleich zu meinem Vorgänger-DAF. Viel moderner, besser verarbeitet und leiser ist er auch noch mal geworden. Und die Übersicht ist verglichen zum alten einfach super!

Sanjo T. Ich habe letztes einen neuen DAF fahren sehen, der sowohl Spiegel als auch Kameras dran hatte. Gibt es das wirklich?

Franjo X. Das liegt daran, dass DAF Lieferprobleme mit seinem Spiegelersatzsystem hat oder zumindest hatte. Da sind wohl die Monitore nicht zu bekommen. Deshalb bauen sie an diese Fahrzeuge Spiegel an, die dann wieder abgebaut werden, wenn das System lieferbar ist.

Sascha P. Optisch finde ich den neuen DAF sehr nah am Scania mit diesem schrägen Kühlergrill.

Nobel und einfach zu bedienen

Den neuen DAF finde ich sehr gelungen, das Ambiente im XG+ kann locker mit Oberklasse-Pkw mithalten. Gut gefällt mir als Fahrertrainer das Bedienkonzept, das aus Digitalem und konventionellen Schaltern besteht und



TRUCKER-Tester Wolfgang Obermaier

auch von DAF-Neulingen schnell beherrscht wird. Besonders die großen und verbindlich rastenden Lenkradtasten lassen die Praxisnähe der Entwickler erkennen. Was unsere Fahrer im Wechselbrückenverkehr allerdings bemängeln würden, sind die Seitenfenster, die sich nur zu drei Viertel versenken lassen. Gut zurecht kommt man mit dem Spiegelersatzsystem, die Bildauflösung ist angenehm klar, und dass der linke Screen kleiner ist als rechts, stört mich persönlich nicht.

KABINENWERTUNG



Die Kühlbox fasst 40 Liter



Wenig schmucke Unterseite der Stauklappen

Satte 12,5 Kubikmeter Raumangebot nennt DAF für den großen XG+, an Platz mangelt es daher wahrlich nicht. Auch bei Materialgüte und Verarbeitung hat der DAF einen großen Sprung gemacht. Besonders der fast schon kunstvoll geschwungene Armaturenräger mit hinterschäumten Kunststoffen und Klavierlackoptik wirkt edel.

Kritik ernten lediglich Kleinigkeiten, wie beispielsweise die Seitenfenster, die sich geöffnet nicht gänzlich versenken lassen, oder der Deckel der Kühlbox, dem es in geöffnetem Zustand an einer Arretierung mangelt. Um an den oberhalb der Frontscheibe platzierten Drehschalter fürs Innenlicht zu gelangen, müssen sich kleinere Staturen vom Fahrersitz zudem ganz schön strecken. Noch schwieriger wird das bei der Entriegelung der manuell zu bedienenden Sonnenrollos. Wir finden: In eine Kabine vom Schlage des XG+ gehören auf jeden Fall elektrische Rollos! Und wie wäre es mit einem Alleinfahrerkonzept vom Schlage des Actros Solostar, liebe DAF-Leute? Das würde den Luxus im XG+ komplett machen.

STAUFÄCHER

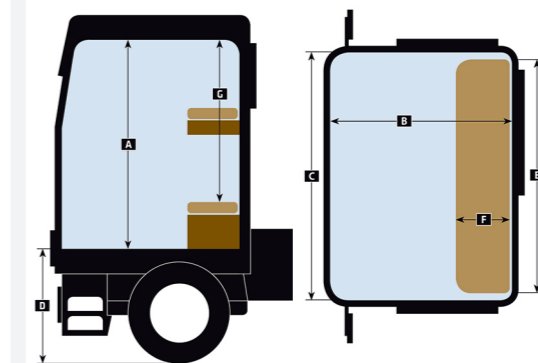
	Inhalt in Litern (l)
Über Frontscheibe rechts	.....70
Über Frontscheibe mittig	.....115
Über Frontscheibe links	.....70
Schublade (unter d. Bett)	.....74
Kühlschrank (unter d. Bett)	.....40
Bett unten (an Rückwand)	.....11
Bett oben rechts	.....4,2
Bett oben links	.....4,2
Schublade Mittelkonsole	.....12
Türtaschen (rechts/links)	.....je 4,5
Außenstaufach rechts	.....140
Außenstaufach links	.....140



Sichere Leiter ins obere Bett

ABMESSUNGEN KABINE

	(cm)		(cm)
A Kabine, Innenhöhe*	.....222	E Bett unten, Länge	.....220
B Kabine, Länge	.....259	F Bett unten, Breite	.....80
C Kabine, Breite	.....250	G Bett Kopfhöhe	.....k. A.
D Einstieg, Höhe	.....178	Lenkradverstellbereich, Höhe	.....k. A.
Sitzverstellbereich, Höhe	.....6,5	Lenkradverstellbereich, Neigung	.....k. A.
Sitzverstellbereich, Tiefe	.....10	*auf Motortunnel	.....217



ABLAGEN

	Länge x Breite (cm)
Ausziehtisch Mittelkonsole	.....46 x 37
Ablage Armaturenräger	...57–87 x 48
Ablage Armaturenräger	...31–70 x 48
Fach im Armaturenräger	.....35 x 13
3 x USB- + 1 x 12-V-Steckdosen im Armaturenräger, Staufach für induktives Handy laden, 2 x Dosenhalter, 2 x Flaschenhalter für bis zu 1,5-l-Flaschen vor Kühlbox, 4 x Kleiderhaken, Punktstrahler über Fahrer und Beifahrer, 2 x Innenlicht (dimmbar), Nachtlicht (verschiedene Farben wählbar)	

TECHNISCHE DATEN



Eine elektrisch gesteuerte Parkbremse gibt es bei DAF bislang nur als Option

MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; Single-Turbolader, vier Ventile pro Zylinder, Euro 6e mit SCR-Kat, Abgasrückführung und Partikelfilter
Typ.....Paccar MX-13 355
Hubraum.....12.900 cm³
Bohrung x Hub.....130 x 162 mm
Einspritzung.....Common-Rail
Nennleistung.....483 PS (355 kW) bei 1600/min
max. Drehmoment.....2350 Nm bei 900–1400/min im 12. Gang: 2500 Nm bei 900–1125/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung: pneum. betätigte Einscheibenkupplung
Getriebe: ZF Traxon, synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe (12TX 2210), Range- und Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge, 2 Rückwärtsgänge
Spreizung: 16,69 bis 1,00
Rückwärtsgänge: 15,54 / 12,03
Hinterachse: i = 2,21

FAHRWERK

Vorn: Typ 163N, 100 mm vertikales Offset; maximale Traglast: 8,0 t; Zweiblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator
Hinten: 13,0-t-Antriebsachse, Typ SR1344, einfach untersetzt, Vierbalg-Luftfederung mit Querstabilisator

Reifen (im Test): VA 315/70 R 22.5; HA 315/70 R 22.5
Felgen (im Test): 9.00 x 22.5 Alu (Option; Serie: Stahl)

BREMSANLAGE

Vorn: Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen, EBS
Hinten: Scheibenbremsen, EBS
Motorbremse.....MX-Motorbremse 360 kW (490 PS) bei 1200–1500/min
Retarder.....Option (nicht im Test-Lkw verbaut)

LENKUNG

Übersetzung.....19,1:1
Lenkraddurchmesser.....450 mm

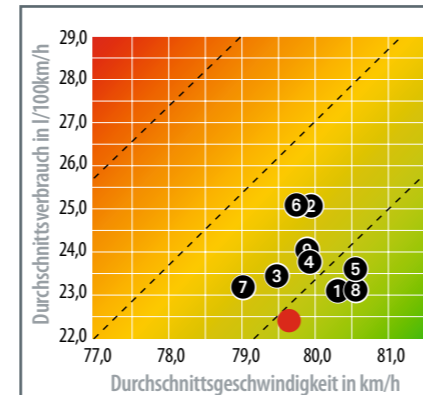
MASSE + GEWICHTE

Radstand.....4000 mm
L x B x H.....6400 x 2500 x 3789 mm
Leergewicht.....7425 kg (fahrfertig, ohne Fahrer)

FÜLLMENGE

Motoröl.....34,0 l (inkl. Filter)
Tank.....400 l Diesel; 60 l AdBlue
Kühflüssigkeit.....47,0 l
Hinterachsöl.....k. A.
Getriebeöl.....21,5 l

VERBRAUCH IM VERGLEICH



- 1 Volvo FH 460 I-Save
- 2 Iveco S-Way 480
- 3 MAN TGX 18.430
- 4 MB Actros 1842
- 5 Scania R 410
- 6 Renault T 480
- 7 MAN TGX 18.470
- 8 Scania 460 R Super
- 9 Iveco-S-Way 490
- DAF XG+ 480

SERVICE UND WARTUNG

Für das neue Modell gibt DAF ein Serviceintervall von gewaltigen 200.000 Kilometern an. Ob sich solche Werte in der Praxis tatsächlich einfahren lassen, dürfte stark vom jeweiligen Einsatz abhängen. Lobenswert ist die von innen zu entrie-



Eine E-Kipppumpe bietet DAF nicht an

gelnde Frontklappe, was Dieben oder Vandalen ihre Tätigkeit erschwert. Hinter der Klappe lassen sich die wichtigsten Flüssigkeiten wie Motoröl, Kühl- und Scheibenwasser schnell und unkompliziert ergänzen. Den jeweiligen Füllstand behält der Bordcomputer im Auge. Für das Kippen der Kabine ist beim DAF übrigens noch Handarbeit gefragt, eine elektrische Pumpe gibt es auch nicht optional.

TESTSTRECKE



Mit gutem Beispiel voran: TRUCKER gleicht das CO₂ bei den Tests durch Zertifikate aus. Die Kompensation geht über Anbieter ClimatePartner in ein Windenergieprojekt. Das sind wir der Umwelt schuldig, auch wenn wir fahren, damit Sie sparen!

VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEIT

Tonnage jeweils 32 t	1. Etappe 74,3 km medium	2. Etappe 80,8 km hügelig	3. Etappe 100,2 km Rolletappe	4. Etappe 50,5 km Landstraße	5. Etappe 37,0 km leicht	Gesamt 342,8 km
Liter/100 km	22,03	23,88	21,87	19,61	24,61	22,34
km/h	83,91	83,60	84,01	61,81	84,09	79,69
AdBlue	Verbrauch: 0,92 l/100 km (4,19 % vom Dieserverbrauch); AdBlue anteilig mit 44 % ins Verbrauchsergebnis eingerechnet					

BEWERTUNGEN

	Steigung/Länge	Zeit	Gang bei 1/min	v _{min}	Verbrauch
1	max. 5 %, 1,5 km	1,10 min	11 bei 1150/min	73 km/h	72,0 l/100 km
2	max. 6 %, 1,5 km	1,07 min	11 bei 1200/min	79 km/h	80,0 l/100 km
3	Kindinger Berg A 9	3,30 min	11 bei 1180/min	75 km/h	73,8 l/100 km

Test mit Referenz

Jeder Test wird von unserem 38 Tonnen schweren Referenz-Zug, einem MB Actros 1845 mit Schmitz-Cargobull-Curtainsider, begleitet. Mit dem haben wir unter guten Bedingungen Verbrauchswerte erfahren. Verändern sich die beim Test, wissen wir, dass der Testtruck andere Bedingungen hatte. Über das Verhältnis der Veränderung können wir die Werte der Test-Lkw auf eine einheitliche Basis beziehen. Vorteil: Unsere Daten sind vergleichbar. Wir finden es unseriös,



Werte zu vergleichen, die ohne Referenz unter wechselnden Bedingungen erfahren wurden. Den Test mit Referenz-Lkw gibt es in der Fachpresse nur bei uns und er wird auch von der Industrie praktiziert. AdBlue-Verbräuche sind anteilig in die Etappenergebnisse eingerechnet.

GERÄUSCHMESSUNGEN IM VERGLEICH

Messung in dB(A)	Motor an Leerlauf	85 km/h Dachluke zu	65 km/h Dachluke zu
DAF XG+ 480	53	65	63
Bester im Test ³	48 ⁴	61	62 ⁵
	Bergfahrt	Vollgas	Motorbremsbetrieb
DAF XG+ 480	66	66	69
Bester im Test ³	62	62	60

³: Scania S 730, ⁴: Volvo FH 460, ⁵: Volvo FH 500 I-Save

KONKURRENZ



DAF XG+ 480	MAN TGX 18.470	VOLVO FH 460 I-SAVE	SCANIA 460 R SUPER
Fahrerwertung 851	Fahrerwertung 835	Fahrerwertung 842	Fahrerwertung 845
Wirtschaftlichkeit 630	Wirtschaftlichkeit 611	Wirtschaftlichkeit 624	Wirtschaftlichkeit 626
Verbrauch (m. AdBlue).....22,3	Verbrauch (m. AdBlue).....23,2	Verbrauch (m. AdBlue).....23,2	Verbrauch (m. AdBlue).....23,2
Geschwindigkeit .....79,7	Geschwindigkeit .....79,0	Geschwindigkeit .....80,3	Geschwindigkeit .....80,6
Punkte.....1481	Punkte.....1446	Punkte.....1466	Punkte.....1471

Großzügige Lenkradverstellung



BEWERTUNG

Motor (max. 140).....120
 Getriebe (max. 140).....124
 Bremsen (max. 120).....100
 Lenkung (max. 40).....35
 Pedale (max. 20).....16
 Fahrverhalten (max. 60).....54
 Sicht (max. 50).....45
 Klima/Lüftung (max. 50).....41
 Sitze (max. 40).....36
 Armaturen (max. 50).....45
 Scheibenw. (max. 30).....24
 Fahrerhaus (max. 240).....211
erreichte Punkte:.....851
 (maximale Punktzahl ... 980)

- + üppiges Raumangebot, hoher Fahrkomfort und Materialgüte, niedrige Geräuschkulisse, gute Sichtverhältnisse, sehr niedriger Verbrauch
- Kleinere Kritikpunkte im Detail, aufgrund der fehlenden elektrisch unterstützten Lenkung ist kein aktiver Spurassistent lieferbar

FAZIT



TRUCKER-Tester Jan Burgdorf Seinen ersten Härtestest beim TRUCKER besteht der neue DAF mit Bravour. Bei Verbrauch und Raumangebot setzt der Niederländer Bestmarken. Damit dürfte die Baureihe viele Fahrer/innen wie Unternehmen überzeugen. Ein Punkt könnte die Entscheidung allerdings einbremsen: Für den Neuen soll nämlich ein deutlicher Preisaufschlag fällig werden, wird berichtet.

Trucker

Beruf | Technik | Leidenschaft