

nur
3,90 €

trucker.de

Trucker

Beruf | Technik | Leidenschaft

Österreich 4,40 €
Schweiz 7,20 sfr.
BeNeLux 4,60 €
DK 45,00 DK
ITA 5,10 €
Port. 5,10 €
B2843E

3,90 €

6/2018



Jetzt wählen und gewinnen! Seite 48



KIPPERTEST

Scania XT G 450 Seite 40



Seite 18

EIN REPORT FÜRS AUGE
Mid-America Trucking Show



SHOWTRUCK

„The Boss“ im Actros Seite 54

MAN-VERGLEICH Seite 34
640 vs. 540 und 422 vs. 322

JOBREPORT Seite 62

Auf Tour mit dem Autokran

FRACHTDIEBSTAHL

Soko beim LKA ermittelt s. 68



DAF XF 480 Rekordfahrt!

Seite 24

Efficient Dutchman

Erstmals schickt DAF den aktuellen XF auf die TRUCKER-Testrunde. Die absolviert der 480er sparsam – was aber zulasten des Temperaments geht. ▶

IM TEST: DAF XF 480

Modell: DAF XF 480 Space Cab

Hubraum: 12.900 cm³

PS (kW): 483 (355) bei 1600/min

Drehmoment (Nm): max. 2500 bei 900 - 1365/min

Leergewicht: 7480 kg (400 l Diesel, 65 l AdBlue)



SUPERTEST DAF XF 480 SPACE CAB



Auf den ersten Blick ist der aktuelle XF schwer von seinem Vorgänger zu unterscheiden



Beim Lenkradverstellbereich hängt der DAF dem Wettbewerb hinterher



Die braunen Kunststoffe gehören zur „Exclusive“-Ausstattung und sind reine Geschmackssache

Ältere Leute brauchen manchmal etwas länger: Dieser Umstand lässt sich auf den DAF XF übertragen. Dessen Grundkonzept stammt schließlich aus dem Jahr 1987 und ist damit mit Abstand das altgedienteste am Markt. Und die Niederländer ließen sich viel Zeit, ihr bereits Mitte des vergangenen Jahres intensiv geliftetes aktuelles Modell zum TRUCKER-Supertest zu entsenden.

Rein optisch fiel besagtes Update weniger intensiv aus. Die leicht veränderte Frontpartie sowie eine neue Sonnenblende mussten genügen – was es schwierig macht, entgegenkommende XF spontan in alt oder neu einzuordnen. Kleiner Tipp: Am leichtesten ist es an den neuen seitlichen Linien (wir nennen es Pausbacke) neben dem DAF-Schriftzug zu erkennen.

STARK ÜBERARBEITETER MOTOR UND DAS TRAXON-GETRIEBE VON ZF

Deutlich mehr tat sich im nicht sichtbaren Bereich: Die Verteilung der Antriebskraft übernimmt nun endlich auch bei DAF der modernere Traxon-Schaltautomat vom Zulieferer ZF. Zusätzlich nahm sich die Entwicklungsabteilung den altherwürdigen MX13-Sechszylinder intensiv vor. Neue Einspritzsoftware mit höherer Verdichtung, reibungsärmere Kolben, neue Einspritzdüsen und ein effizienterer Turbolader seien hier nur als Auszug der Maßnahmen genannt, die das Aggregat effizienter machen sollen.



Unbedingt zu empfehlen: Night-Lock-Türverriegelung. Im Eco-Modus sind keine manuellen Eingriffe möglich



ENTDECKEN SIE DIE RPS TRAILER-MIETE

MegaRunner: megaleicht und megastark.



- ✓ Leergewicht: ab 5.500 kg
- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen



© +49 (0) 3 64 82 830-130 ✉ vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

Anzeige

Zusätzlich stiegen Leistung und Drehmoment. Das Testfahrzeug wurde von der mittleren Einstellung mit exakt 483 PS und maximal 2500 Newtonmetern Drehmoment angetrieben, 21 PS und vor allem 200 Nm mehr als bei der vergleichbaren Vorgängermotorisierung.

Daraus schöpften die DAF-Ingenieure Mut zu lang übersetzten Hinterachsen. Am extremsten treibt es die im Testwagen verbaute 2,21er-Achse, die das Drehzahlniveau beim Testfahrzeug auf niedrige 1000/min bei Reisetempo 85 km/h absenkt. Doch bevor jetzt mancher Unheil wittert, geben wir Entwarnung: Für den Fahrer bringt das sehr niedrige Drehzahlniveau keine Mehrarbeit oder Nachteile mit sich. Erstens, weil Traxon die Rückschaltungen schnell und harmonisch ausführt, und zweitens, weil der XF bezogen zum Vormodell deutlich leiser wurde und dem Motor Vibrationen auch im Drehzahl-

keller fremd sind. Dass zurückgeschaltet wird, realisiert man meist nur durch einen Blick auf den Drehzahlmesser.

Das gilt auch bergab, wo die Getriebesteuerung schon auf der Kuppe mitunter gleich zwei Gänge zurückschaltet, um genügend Drehzahl für die 490 PS der MX-Motorbremse zu schaffen. In heftigen Gefällen kam die verstärkte Auspuffklappe aber auch mit unserem teilbeladenen Testaufleger nicht ohne Hilfe der Betriebsbremse aus, um das Tempo in legalem Rahmen zu halten. Wir plädieren daher wie so oft für den optional erhältlichen, souveräneren ZF-Intarder.

ERST BEI SPÄTEN 900 TOUREN WERDEN RÜCKSCHALTUNGEN EINGELEITET

Bergauf sucht die Getriebesoftware ihr Heil dagegen nicht sofort in einem Gangwechsel. Zumindest mit unserem 24 Tonnen leichten Krone-Testtrailer auf der Sattelplatte bleibt der zwölfte Gang gnadenlos bis unter 900 Touren eingelegt. Das System will so lange wie möglich die Drehmomenterhöhung in der höchsten Fahrstufe ausnutzen. In den daraufhin folgenden niedrigeren Gängen kommen dann „nur“ noch 2350 Newtonmeter an der Hinterachse an.

Die Motor-Getriebe-Abstimmung lässt allerdings schon vermuten, dass es sich beim Test-XF für einen Vertreter der 480-PS-Klasse nicht gerade um einen Temperamentsbolzen handelt. Das stimmt auch, liegt aber weniger am niedri-



Die Rundinstrumente erhielten beim Facelift neue Zifferblätter und der Bordcomputer neue Funktionen

gen Drehzahlniveau. Auch nicht am GPS-Tempomaten, den wir während der Testfahrt wie immer auf praxisnahe +5/-5 km/h einstellten. Die vorausschauende Geschwindigkeitsregelanlage arbeitet unauffällig und zufriedenstellend, ohne aber an die Regelgenauigkeit der Systeme aus Södertälje oder Würth heranzukommen.

Ähnlich wie beim Daimler stören wir uns an der Abstimmung von Ecoroll. Genauer daran, wann Letzteres beim Hineinrollen in Steigungen beendet wird. Dass passiert nämlich erst, wenn der Zug wieder exakt auf die eingestellte Tempomatgeschwindigkeit heruntergerollt ist. Bis der Kraftschluss dann wieder hergestellt ist, sind wertvolle km/h verloren gegangen, die der Antrieb mühsam wieder aufholen muss – wenn die ▶



Bei 85 km/h liegen gerade mal 1000 Touren an

Die Trittstufen des Frontaufstiegs klappen schnell ungewollt zu



DER MOTOR IM KURZURTEIL



+ Laufruhiger und auch bei niedrigen Drehzahlen kultivierter Reihensechszylinder; angenehmes, weil nur dezent vernehmbares Verbrennungsgeräusch

- Dynamic Cruise erlaubt nicht die volle Leistungsentfaltung, an Steigungen darf der Motor so nicht zeigen, was er kann



Schmale Stufen, geringer Türöffnungswinkel: Der Einstieg in den XF ist eine enge Angelegenheit

Elektronik ihn lassen würde. Denn zusätzlich zum GPS-Tempomat hat DAF noch ein weiteres Spritsparsystem namens „Dynamic Cruise“ hinterlegt. Diese unterbindet an Bergen im Tempomatmodus den Abruf der vollen Motorleistung. Statt möglichen 85 km/h belässt es die Elektronik dann bei Tempo 83 und erlaubt sich im Rollmodus auch die im GPS-Tempomat hinterlegten – 5 km/h mitunter noch mal zu unterschreiten. Das mag einige Zehntel Diesel zusätzlich sparen, geht aber zulasten des Temperaments, weshalb der XF für einen Vertreter dieser Leistungsklasse gefühlt langsam unterwegs ist. Viele Fahrer werden sicher kaum widerstehen können, dem Sparwillen des XF per Tritt aufs Gaspedal ein Ende zu setzen, wonach es spürbar zügiger bergauf geht.

MANUELLE SCHALTEINGRIFFE ERLAUBT DAF NICHT MEHR

Immerhin hat man bei Dynamic Cruise die Wahl. Bei der automatisierten Schaltung lässt DAF dagegen keine Schalteintritte zu. Bei Rückschaltungen können wir das noch nachvollziehen, dass die Niederländer aber auch keine manuellen Hochschaltungen mehr akzeptieren, dagegen nicht. Die lassen sich nur über das Gaspedal provozieren, was zugegebenermaßen passabel funktioniert. Oder der Fahrer beendet das Eco-Programm per Druck auf den rechten Lenkstockhebel. Dann sind manuelle Schalteintritte möglich, zusätzlich dreht das Getriebe die Gänge höher aus. Nach einigen Sekunden übernimmt die Elektronik allerdings wieder das Kommando – per Reaktivierung des Eco-Modus.

In dem mag sich der XF zwar langsamer anfühlen, rein rationell gesehen ist er aber auch mit allen Sparprogrammen höchstens ein halber km/h pro 100 Kilometer langsamer unterwegs als vergleichbar motorisierte Konkurrenten.

Die haben aber verbrauchsseitig das Nachsehen: Auf unserer standardisierten Testrunde, wie immer per Referenzfahrzeug abgeglichen, kam der 480er-DAF mit 24,33 l/100 km aus und setzt sich damit bis auf Weiteres an die Spitze unseres Verbrauchsrankings (siehe Diagramm auf Seite 50). Manchmal mag es ja länger dauern, dann zeigen aber auch ältere Vertreter, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehören. **JB**



Leider fällt die Öffnung der großen Fächer klein aus



An Fahrwerk und Lenkung gibt es beim großen Niederländer nichts zu beklagen

www.facebook.com/TruckerMagazin



Fast 284.000 Fans hat der TRUCKER auf Facebook. Einfach auf www.facebook.com/TruckerMagazin gehen und mitreden!

Achim R. DAF hat die letzten Jahre sehr viel an Expeditionen verkauft. Mich würde interessieren, wie es mit der Haltbarkeit und Qualität der Holländer aussieht. Wird der DAF nur gekauft, weil er günstiger ist als der Wettbewerb? Über das Design kann man geteilter Meinung sein.

Thomas W. Ich habe den neuen DAF als 480er. Ich bin total happy mit dem Niederländer. Hatte davor das Vorgängermodell. Bezogen zu dem wurde die Schaltung sehr verbessert und die Fahrgeräusche sind viel leiser. Probleme hatte ich bislang keine, aber nach 30.000 Kilometern sollte ja auch noch nichts sein. Auf meine große Super-Space-Kabine würde ich aber nicht verzichten wollen.

Aнди H. Mir wäre das kleine Space Cab auch zu klein. Da fehlt es durch den Motortunnel einfach an Stehhöhe.

Fidel W. Ich bin ja mal gespannt, wie viele DAF die angegebenen 200.000 Kilometer Wartungsintervall wirklich schaffen. Alle meine Lastwagen (verschiedene Marken), die ich bislang

hatte, hatten kürzere Intervalle um die 120.000 Kilometer, wollten aber trotzdem schon früher in die Werkstatt.

Martin W. Mit Super Space Cab ist der DAF ein tolles Fahrerauto. Ich würde nicht mehr tauschen wollen. Auch das Bett ist erste Sahne. Meine Kritik beschränkt sich auf Kleinigkeiten: Der Verstellknopf für die Lenkradverstellung ist fummelig und die Einstellungsmöglichkeiten des Lenkrades sind zu gering. Außerdem sind die Sichtverhältnisse durch die kleine Windschutzscheibe und das große Armaturenbrett miserabel. Auch die Außenspiegel sind mir zu klein. Ansonsten aber ein super Lkw.

Solo Y. Getriebe besser als beim Vorgänger, Geräuschkulisse auch, sonst eigentlich alles beim alten, leider auch dieser Eco-Mist, ohne selbst schalten zu können. Von meinen 480 PS spüre ich, ehrlich gesagt, auch nicht viel. Am Berg zieht jeder 400er Locker vorbei. Der Verbrauch ist laut meinem Chef dafür niedrig.

Kevin Sch. DAF schafft es einfach, gute Autos zu einem günstigen Preis anzubieten. Wie alt das Lkw-Konzept ist, ist mit völlig egal, es muss Komfort bieten und zuverlässig sein. Und das bietet der XF. Besser als die ach so hochgelobten Marken aus Göteborg oder Södertälje!



KABINENWERTUNG



Das Bett ist einer der Pluspunkte der XF-Kabine



Genügt für lange Touren: große Kühlbox

Mit einer maximalen Stehhöhe von 1,88 Metern ist die Space-Cab-Kabine eher etwas für nationale Transporteinsätze. Vor allem, weil sich die volle Höhe nur vor dem Beifahrersitz nutzen lässt. Dafür zieht DAF das rechte Staufach oberhalb der Frontscheibe entsprechend ein, wodurch das Stauvolumen in den oberen Fächern allenfalls durchschnittlich ausfällt. Dafür lässt sich aber in der 54 Liter großen Schublade unter dem Bett eine Menge unterbringen. Zwischen den Sitzen verringert der 15 cm hohe Motortunnel die Stehhöhe auf 1,73 Meter. Mehr Kopffreiheit lässt

sich nur schaffen, indem man die Dachluke öffnet. Ansonsten gefällt das Space-Cab-Fahrerhaus mit guter Verarbeitung, wohnlichen Materialien und praxisingerechten Ausstattungen. Wie beispielsweise das maximal 81 Zentimeter breite und sehr bequeme untere Bett oder der 38 Liter große Kühlschrank, der viel Proviant aufnimmt. Das fortgeschrittene Alter der Grundkonstruktion lässt sich an den eingeschränkten Sichtverhältnissen durch die schmale Windschutzscheibe ablesen. Auch das Sichtfeld der Außenspiegel ist eher klein, dafür bauen die Gehäuse kompakt.

STAUFÄCHER

Inhalt in Litern (l)

Über Frontscheibe, re., mit Deckel.....	37
Über Frontscheibe, mi., mit Deckel.....	80
Über Frontscheibe, li., mit Deckel.....	59
Unter Bett, links.....	55
Unter Bett, Staukasten.....	18
Kühlschrank (unter Bett).....	37
Schublade (unter Bett).....	68
Unter Bett, über Außenstaufach.....	81
Am Kopfende, unteres Bett.....	9
Türtaschen, links/rechts.....	je 4
Außenstaufach, rechts.....	155
Außenstaufach, links.....	168

Mankos bei Sicht und Bedienung

Der XF hat sich spürbar verbessert. Er ist leiser, schaltet schneller und der MX13-Sechszylinder kommt mit niedrigeren Drehzahlen aus. Eine Rakete ist er allerdings nicht, sondern tritt aus Verbrauchsgründen bewusst zurückhaltend auf. Dem Chef wird das recht sein, dem gestressten Fahrer dagegen we-

niger. Gut gefällt mir die Lenkung des DAF. Trotz der beim Testwagen montierten 385er-Breitreifen ist sie bei niedrigen Geschwindigkeiten leichtgängig, was Rangiervorgänge erleichtert. Allerdings bietet die Steuerung meines Erachtens einen

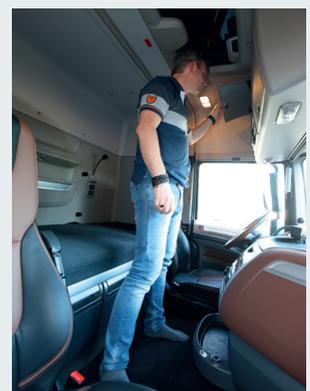
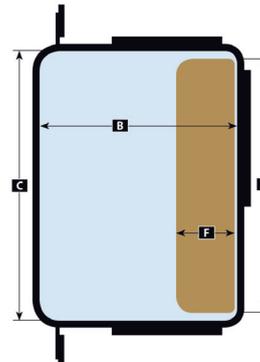
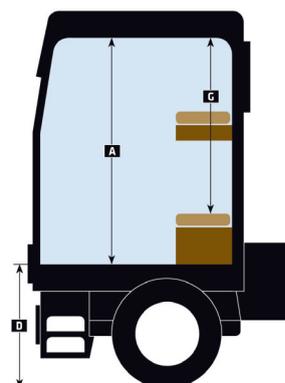


TRUCKER-Tester
Wolfgang Obermaier

zu geringen Lenkeinschlag. Nicht mehr zeitgemäß sind die Sichtverhältnisse durch die schmale Windschutzscheibe und die Regelung von Klimaanlage, Heizung und Lüftung ist sehr weit unten angebracht, was den Fahrer unnötig ablenkt. Zudem spiegelt sich der schräg angebrachte und eher kleine Bildschirm des Navigationssystems im Seitenfenster.

ABMESSUNGEN KABINE

	(cm)		(cm)
A Kabine, Innenhöhe*.....	188	E Bett, Länge.....	210
B Kabine, Länge.....	225	F Bett, Breite.....	81
C Kabine, Breite.....	249	G Bett, Kopfhöhe.....	k.A.
D Einstieg, Höhe.....	153	Lenkradverstellbereich, Höhe.....	8
Sitzverstellbereich, Höhe.....	14	Lenkradverstellbereich, Neigung...30°-50°	
Sitzverstellbereich, Tiefe.....	20	*auf Motortunnel.....	173



Eingeschränkte Stehhöhe

ABLAGE

Länge x Breite (cm)

Unten, über Motortunnel.....	36 x 53
Oben, auf Armaturenbrett...31 x 33-55	
Ausziehtisch.....	28 x 29
Zwei Kleiderhaken, Dosenhalter am unteren Bett, Flaschenfach neben dem Fahrersitz, Flaschenhalter in den Türtaschen rechts und links, ausklappbare Becherhalter in der Mittelkonsole, großer Aschenbecher in der Mittelkonsole, 24- und 12-Volt-Steckdose, drehbarer Punktstrahler über Fahrer, Doppelleuchte über Fahrer, Rotlicht	

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; Singleturbolader, Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, SCR-Abgasnachbehandlung, Abgasrückführung, Partikelfilter, Euro 6

Typ.....Paccar MX-13 355
Hubraum.....12.900 cm³
Bohrung x Hub.....130 x 162 mm
Verdichtung.....18,5:1
Einspritzung.....Common-Rail
Nennleistung.....483 PS (355 kW) bei 1600/min
max. Drehmoment.....2350 Nm (im 12. Gang 2500 Nm) bei 900 - 1365/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung
pneumatisch betätigte ZF-Sachs Einscheibenkupplung, 430 mm

Getriebe
ZF-Traxon, synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe (ZF 12 TX 2010 TD), Range- und Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge, 2 Rückwärtsgänge
Crawler: ohne

Spreizung Fahrgänge: 16,69 / 12,92 / 9,93 / 7,67 / 5,90 / 4,57 / 3,66 / 2,83 / 2,17 / 1,68 / 1,29 / 1,00

Rückwärtsgänge: 15,54 / 12,03
Hinterachse: i=2,21

FAHRWERK

Vorn: Typ 163N, 100 mm vertikales Offset; 8,0 t; Zweiblatt-Parabelfeder mit Querstabilisator
Hinten: Typ SR1344, einfach unteretzte Antriebsachse; 13,0 t; Vierbalg-Luftfeder mit Querstabilisator
Reifen (im Test): VA 385/55 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: Scheibenbremse, EBS
Motorbremse.....MX-Motorbremse (360 kW bei 1200 - 1500 min)
Retarder.....ZF-Intarder (Option)

LENKUNG

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

MASSE + GEWICHTE

Radstand.....3600 mm
L x B x H.....5720 x 2550 x 3530 mm
Leergewicht.....7480 kg (fahrfertig, mit Fahrer)

FÜLLMENGEN

Motoröl.....34,0 l (inkl. Filter)
Tank.....400 l Diesel; 65 l AdBlue
Kühflüssigkeit.....47,0 l
Hinterachsöl.....23,5 l
Getriebeöl.....21,5 l

PREISE

(NETTO, HÄNDLERANGABEN)

Basispreis DAF XF.....**auf Anfrage**
 Preis Testwagen.....**auf Anfrage**

Serienausstattung / Extras

automatisierte Schaltung, Bremsomat, Hillholder, Eco-Roll, Bordcomputer/Diagnosesystem, elektrische Dachluke, elektrische Fensterheber, Klimaanlage mit automatischer Regelung, Komfortmatratze (unteres Bett), Flottenmanagement-System, beheizte, elektrische verstellbare Spiegel, Rahmenverkleidung, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer

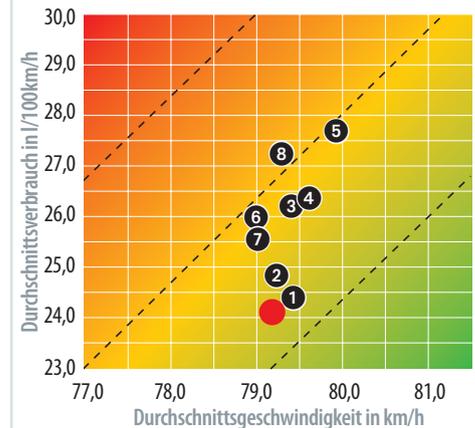


Cleveres Detail: klappbare Zusatzsonnenblende

Empfohlen vom TRUCKER:

Paket Beleuchtung: LED-Scheinwerfer mit stoßfestem Lexan-Linsenglas, Kurvenlicht, LED-Arbeitscheinwerfer hinter dem Fahrerhaus, LED-Rückleuchten.....Preis auf Anfrage
Paket Aerodynamik: Per Kurbel einstellbarer Dachspoiler, Seitenfender, Seitenverkleidung.....Preis auf Anfrage
Paket „Exclusive“: Lederlenkrad, Leder-Türbezug, Innenraumverkleidungen in „Exclusive“-Farbgebung, Luxusfahrersitz mit Leder und Klimatisierung.....Preis auf Anfrage

VERBRAUCH IM VERGLEICH



- 1 Scania New R 450
- 2 Mercedes Actros 1845
- 3 Iveco Stralis XP 480
- 4 MAN TGX 18.460
- 5 Volvo FH 460
- 6 Volvo FM 450
- 7 Iveco Stralis XP 420
- 8 Renault T 460
- DAF XF 480

SERVICE UND WARTUNG

Im Rahmen des letztjährigen Facelifts streckte DAF die Wartungsintervalle auf bis zu 200.000 Kilometer, was selbstredend nur mit teuren Synthetik-Ölen möglich ist. Ob die Wartungsrechner diese Distanzen tatsächlich erlauben oder den Niederländer früher in die Werkstatt beordern, wird die Zukunft zeigen. Wer den Schmierölwechsel selbst erledigt, freut sich darüber, dass sich der Ölfilter ohne große Tropfmengen einfach tauschen lässt. Nachge-



Den AdBlue-Tank montiert DAF erhöht

füllt wird über die gut erreichbare Einfüllöffnung unter der Frontklappe, wo auch Kühflüssigkeit und Scheibenwaschwasser ergänzt werden. Ein Ölpeilstab ist direkt am Motor verbaut. Alle Flüssigkeitsstände werden vom Bordcomputer überwacht. Nicht optimal: Zum Nachfüllen des Lenkös oder zum Luftfiltertausch muss man die Kabine ankippen. Zu empfehlen sind die optionalen LED-Scheinwerfer, die für angenehme Fahrbahnausleuchtung sorgen. Die LED-Rückleuchten sollten ein Lasterleben ohne Ausfall überstehen.

KONKURRENZ



DAF XF 480	
Fahrerwertung	806
Wirtschaftlichkeit	588
Verbrauch (m. AdBlue) ltr./24,3	
Geschwindigkeit km/h	79,2
Punkte	1394
Urteil	exzellent

IVECO STRALIS XP 420	
Fahrerwertung	792
Wirtschaftlichkeit	566
Verbrauch (m. AdBlue) ltr./25,6	
Geschwindigkeit km/h	79,0
Punkte	1358
Urteil	sehr gut

RENAULT T 460	
Fahrerwertung	797
Wirtschaftlichkeit	543
Verbrauch (m. AdBlue) ltr./27,3	
Geschwindigkeit km/h	79,3
Punkte	1340
Urteil	sehr gut

MB ACTROS 1845	
Fahrerwertung	810
Wirtschaftlichkeit	579
Verbrauch (m. AdBlue) ltr./24,9	
Geschwindigkeit km/h	79,2
Punkte	1389
Urteil	exzellent

TESTSTRECKE



VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEIT

Tonnage jeweils 40 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 52,7 km leicht	Gesamt 358,5 km
Liter/100 km	23,38	27,30	23,77	21,90	24,44	24,32
km/h	83,75	82,80	83,07	60,64	85,13	79,22

BERGWERTUNGEN

	Steigung/Länge	Zeit	Gang bei 1/min	v _{min}	Verbrauch
1	max. 5 %, 1,5 km	keine Messung	-	-	-
2	max. 6 %, 1,5 km	1,12 min	11 bei 1130/min	74 km/h	79,3 l/100 km
3	Kindinger Berg A 9	3,33 min	11 bei 1100/min	71 km/h	74,4 l/100 km

Warum wir mit Referenz-Lkw fahren

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



Tagen 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 – weil's am genauesten ist! AdBlue-Verbräuche sind anteilig in die Etappenergebnisse eingerechnet.

 **TRUCKER testet mit Premium-Kraftstoffen von Shell**



ClimatePartner
klimaneutral

Fahrzeugtest | ID: 11232-1306-1001

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

GERÄUSCHMESSUNGEN IM VERGLEICH

Messung in dB(A)	Motor an Leerlauf	85 km/h Dachluke zu	85 km/h Dachluke offen	Motor aus Fahrer/Bett
DAF XF 480	50	62	64	54/54
Bester im Test ^{*3}	49	61	64	48/47
	Bergfahrt	Vollgas	Motorbremsbetrieb	
DAF XF 480	64	64	61	
Bester im Test ^{*3}	62	62	60	

*3: Scania 5730

BEWERTUNG

Motor/Antrieb (max. 140).....118	Sitze (max. 40).....32
Getriebe/Kupplg. (max. 140).....118	Armatur./Instrum. (max. 50).....40
Bremsen (max. 120).....98	Scheibenwischer (max. 30).....24
Lenkung (max. 40).....34	Fahrerhaus (max. 240).....194
Pedale (max. 20).....16	
Fahrverhalten (max. 60).....53	
Sicht (max. 50).....39	erreichte Punkte: 806
Klima/Lüftung (max. 50).....40	(maximale Punktzahl980)

+ sehr sparsamer Antriebsstrang, niedrige Geräuschkulisse, hoher Fahrkomfort, aktives Fahrwerk, stark verbessertes Getriebe

- träge anmutende Fahrleistungen; MX-Motorbremse mit eingeschränkten Möglichkeiten, Sichtverhältnisse aus der Kabine

FAHRERWERTUNG/URTEIL 806/SEHR GUT

Urteil exzellent

Der Sicherheitsgurt ist während der Testfahrt natürlich immer angelegt



FAZIT

480 PS sparsam eingesetzt



TRUCKER-Tester Jan Burgdorf

Der DAF XF 480 legt auf unserer Teststrecke einen neuen Rekordverbrauch hin. Großen Anteil daran haben GPS-Tempomat und Dynamic Cruise. Vor allem Letzteres hilft die letzten Zehntel Diesel zu sparen, beschneidet den Niederländer an Bergen aber in seiner Leistungsfähigkeit. Für viele Fahrer wird er damit zur Spaßbremse mutieren – weshalb sie das System per Tritt aufs Gaspedal übersteuern werden.