



NEUE BAUREIHE:
Alles über den DAF XG+





NEUE HORIZONTE

Fahrbericht: Was die schiere Größe angeht, geizt der neue DAF XG+ wahrlich nicht mit Reizen. Aber auch der Fahrspaß kommt beim Flaggschiff für den Fernverkehr keineswegs zu kurz.

TEXT: MICHAEL KERN | FOTOS: DAF, KERN

Sage und schreibe um nahezu einen halben Meter hat DAF die Kabine gestreckt. Exakt 160 Millimeter ist das Fahrerhaus vorn (und damit auch der vordere Überhang) in die Länge gegangen. Das Heck endet jetzt gar 330 Millimeter weiter hinten als zuvor. Damit wächst auch der Radstand für den 13,6-Meter-Trailer auf 4.000 Millimeter. Und passt derselbe, wie DAF versichert und gern auch bescheinigt, innerhalb der neuen Längenregularien anstandslos dahinter.

Das heißt: Bei der Musterkurvenfahrt bleibt das Gespann mit dem vorderen rechten Eck innerhalb des maximal erlaubten Radius von 12.500 Millimetern, kommt zugleich aber auch mit dem Auflieger dem Kreismittelpunkt nicht mehr als die erlaubten 5.300 Millimeter nahe. Möglich machen das eine vorn sich stark verjüngende Architektur der Kabine und eben vier Meter Radstand, zu denen ein Vorsattelmaß von 620 Millimetern gehört.

Weit eilt damit DAF dem Wettbewerb voraus, der in puncto neue Längen wohl nicht seine wachste Phase hatte. Denn jene rund 10,7 Kubikmeter Innenraumvolumen, mit denen das XG+-Flaggschiff von DAF nun glänzt, spielen in einer Liga für sich, wie auch der direkte Vergleich mit der gewiss nicht kleinwüchsigen bisherigen Super Space Cab von DAF zeigt: Dort stehen 9,3 Kubikmeter umbauten Raums zu Buche. ▶

Als gewiefte Praktiker, wie es die DAF-Leute eben sind, haben sie dabei aber doch darauf geachtet, dass die Höhe des Einstiegs sich nicht uferlos auswächst. Nach dem Öffnen der Tür mit ihrem schräg ansteigenden Griff, der aber immer noch über eine innen liegende Klinke verfügt, erblickt das Auge Stufenabstände von jetzt jeweils 375 (bei XG und XG+) statt wie bislang 360 Millimetern.

Sie ermöglichen es DAF, weiterhin mit drei Tritten auszukommen, und liften die Kletterpartie hinein in die neue Prachtkabine nur moderat. Mit einer Bodenhöhe von gut 1,5 Metern fällt der Einstieg in den neuen XG+ gerade mal eine halbe Handbreit höher aus als bei der guten alten Super Space Cab. Erstaunlich dabei: Die Höhe des Motortunnels ist trotzdem von circa 140 Millimetern auf nur noch 50 Millimeter geschrumpft.

So kommt es, dass einen innen drin im riesigen Gehäuse der XG+ genannten Kabine schon eher eine Suite als nur ein Hochdachfahrerhaus begrüßt. Drei Dinge beeindrucken auf Anhieb: Riesige Scheiben fluten das Apartment zum einen nicht nur mit Licht, sondern verbessern mit ihrer tief hinabgezogenen Unterkante oben drein die Sicht nach außen bemerkenswert.



Die Automatikfunktionen sind nun größtenteils im neuen Lenkstockhebel versammelt.

Damit nicht genug: Aus dem Rückraum winkt einladend ein durchgängig rund 780 Millimeter breites Bett mit fast schon pflegeheimtauglicher Vollverstellung herüber, dessen Matratze im Maximalfall mit stolzen 180 Millimeter Höhe daherkommt. Wem das noch nicht genug ist, der kann zum optionalen Topper von noch einmal 50 Millimeter Stärke greifen, um dann zu ruhen wie in Abrahams Schoß.

Auch gegenüber an der Brüstung spielt nun etwas andere Musik. Wo sich bis jetzt aus der Front nur eine Art Schale als Ablage über dem Motortunnel herauswagte, da passt nun dank des in die Tiefe gegangenen Motortunnels auch noch eine Schublade darunter. Insgesamt ist damit dann aber aus dem einst so putzigen Körbchen schon ein etwas gewaltiges Gebilde erwachsen, das weit ausgreift. So passt zwar viel hinein, das Ganze ist aber beim Seitenwechsel in der Kabine im Auge zu behalten, soll's nicht als Hemmschuh fungieren.

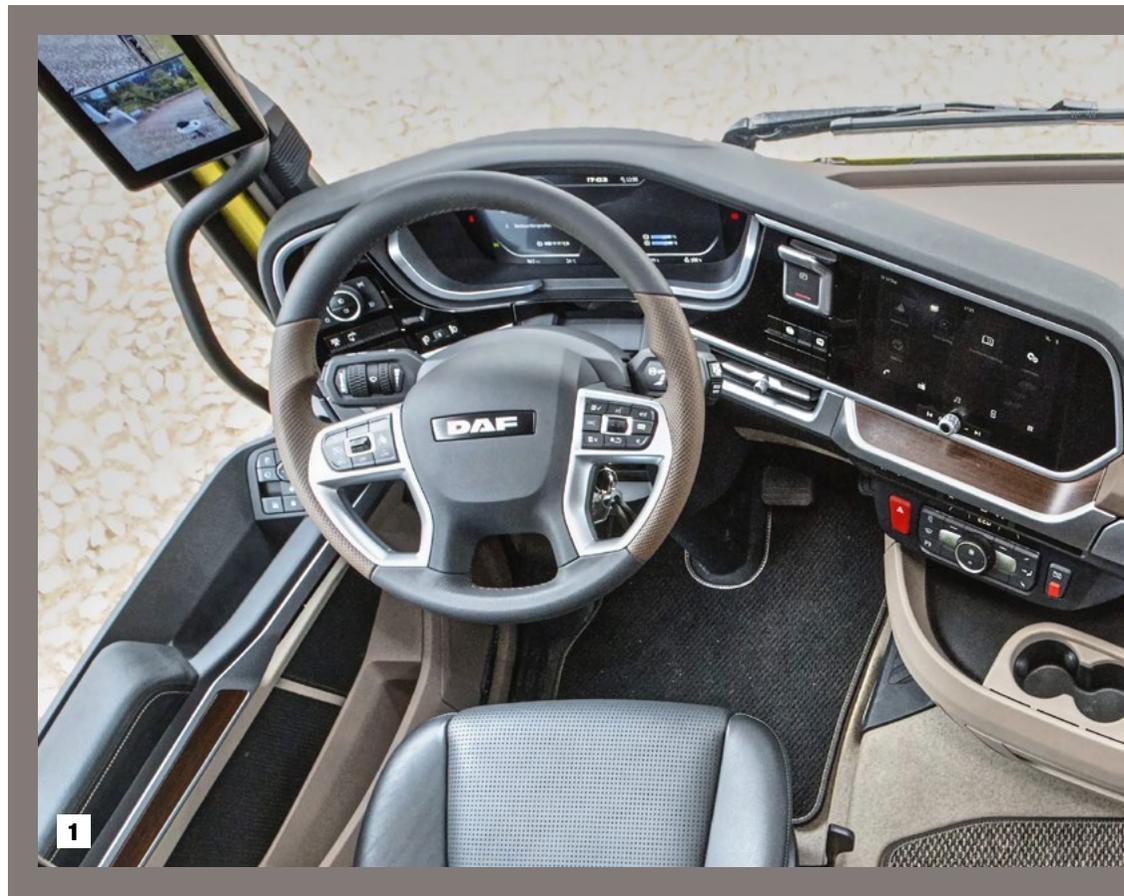
Eine Etage höher schlummert übrigens weiterhin der ausziehbar und stabile Tisch in den Tiefen der Armaturen, ohne den ein DAF eben keinesfalls ein DAF wäre. Auch er hat, wie so vieles an dieser Riesenkabine, an Größe zugelegt. Zusammen mit dem serienmäßig drehbaren Beifahrersitz ergibt das ein gelungenes Gespann. Auf Wunsch liefert DAF – das ist ein Novum im Lkw – gleich auch den Fahrersitz in drehbarer Fassung.

Stolze 2.130 Millimeter Höhe zwischen Motortunnel und Himmel sowie immerhin 2.060 Millimeter Stehhöhe vor den Sitzen sind natürlich ein Wort. Und da lässt es sich schon verschmerzen, dass das Fahrerhaus sich ähnlich wie beim Scania

wie nicht auf. Was besonders durch den Umstand auffällt, dass unser XG+ 530 generell unerhört leise unterwegs ist, solange er nicht zu klettern hat.

Der Fahrerarbeitsplatz ist mit einer neuen, teils digitalen Mimik bestückt, bei der sich Primär- und Sekundärdisplay im Klavierlook um den Fahrer herumziehen. Weiße Ziffern und Zeichen auf pechschwarzem Grund prägen das in den Armaturen versenkte Zwölf-Zoll-Primärdisplay, in dem Tacho-

Beim Innenvolumen geschieht ein Satz nach vorn. Bei der Inneneinrichtung wurde maßvoll modernisiert.



nach vorn hin verjüngt. Das ist – im Interesse besserer Sicht nach außen und auch optimierter Aerodynamik – eines der Zugeständnisse, die DAF den neuen EU-Regularien zu machen hatte, um überhaupt das jetzt vorhandene Plus bei der Kabinenlänge in die Tat umsetzen zu können.

Sicher ist nach einer ersten Fahrt: Windgeräusche aus dem Bereich der A-Säulen treten so gut

meter (links) und Drehzahlmesser (rechts) ein hantelförmiges Bild von sozusagen retrofuturistischem Charakter abgeben.

Wie beim MAN wandert der Zeiger des Tachos im Uhrzeigersinn, der des Drehzahlmessers gegen ihn. Aufrufbare Varianten sind

„Classic“ – Rundinstrumente sowie digitale Geschwindigkeitsanzeige – und „Modern“: 3-D-Balkenanzeige – vom Instrumentenboden die halbe Wand hinauflaufend – für Geschwindigkeit und Drehzahl sowie digitale Geschwindigkeitsanzeige. Nicht zuletzt ist auch ein Nachtmodus vorhanden, der die Anzeige radikal minimiert, auf dass so wenig



2



3

waagerechten Leiste unterhalb des Sekundärdisplays und sitzen damit oberhalb der Klimatisierungsmimik, die ihrerseits etwas weiter rechts als bisher angebracht ist und damit nicht mehr so direkt im Sichtfeld sitzt. Apropos Klima: Nur das Flaggschiff XG+ gibt es mit voll integrierter Standklimaanlage. XG wie auch XF müssen sich fürs Erste weiterhin mit extern montierten Lösungen bescheiden, werden aber wohl eines Tages gleichziehen.



4



- 1 Eine riesige Scheibe flutet das Interieur mit Licht. Den Innenraum prägt weiterhin die DAF-typische große zentrale Wölbung.
- 2 Hantelförmig gruppiert, eckig geformt und gegenläufig agierend treten Tacho und Drehzahlmesser an.
- 3 Es bleibt beim dreistufigen Einstieg, obwohl der Motortunnel mit nur fünf Zentimeter Höhe deutlich niedriger ausfällt als zuvor.
- 4 Ohne den Ausziehtisch in der Mitte wäre der DAF kein DAF. Mit dem drehbaren Beifahrersitz lässt er sich weit besser als zuvor nutzen.

wie möglich etwa im Seitenfenster spiegelt.

Im rechten Ausleger des Cockpits siedelt, gleichermaßen in vornehm schwarz-weißer Optik gehalten, das ebenfalls zwölf Zoll in der Diagonale messende Sekundärdisplay. Sein Metier sind zusätzliche Infos

und Warnungen sowie das Infotainment, das in vier Ausstattungsgraden lieferbar ist. Bei allen wichtigen Fahrfunktionen wie Differenzialsperre, Nebenantrieb oder dem Stellen der Luftfeder auf Fahrniveau gibt DAF nobel anmutenden Druckschaltern den Vorzug vor digitalem Gefummel.

Platz ist für maximal zwölf Stück vorgesehen. Angeordnet sind die physischen Schalter in einer

Aus den Armaturen zurückgezogen haben sich die Schalter zum Ordern der Automatikbasisfunktionen. Zu finden sind D, N und R nun in einem Drehrad, das seinerseits in einem handfesten Lenkstockhebel sitzt. Weitere Einstellungen, etwa das Einlegen des Manövriermodus, sind dort per kopfseitigen Tasten möglich. Handschaltern ist der Laufpass gegeben worden. Dass manuelles Schalten der Automatik im Gegenzug jetzt beim DAF wieder zum Funktionsumfang gehört, ist kein schlechter Trost dafür.

Auch haucht ein echter Kick-down (wahlweise „Eco off“) der Automatik wieder mehr Temperament als zuvor ein, die sich bei der neuen Generation sogar aufs Wagnis von fest installierten Schwungspitzen von 2 bis 3 km/h über dem Setpoint einlässt.



Eckdaten XG+ versus bisherige Super Space Cab

	XG+	Super Space Cab
Außenbreite	2.500 mm	2.490 mm
Außenlänge	2.690 mm	2.250 mm
Einstieg*	400/375/375/375 mm	400/360/360/360 mm
Bodenhöhe	1.525 mm	1.480 mm
Innenbreite Tür–Tür	2.168 mm	2.109 mm
Innenbreite Fenster–Fenster	2.374 mm	2.377 mm
Stehhöhe vor Sitz	2.060 mm	2.234 mm
Stehhöhe über Motortunnel	2.134 mm	2.103 mm
Höhe Motortunnel	50 mm	136 mm
Innenlänge	2.352 mm	2.035 mm
Kabinenvolumen	10,69 m³	9,31 m³
Außenstaufächer	280/220 Liter (l./r.) = 500 Liter	140/280 Liter (l./r.) = 420 Liter
Stirnschränke	270 Liter	260 Liter
Kühlschrank	44 Liter	40 Liter
Box unterm Bett	70 Liter	70 Liter
Sonstiger Stauraum	36 Liter	113 Liter
Geschlossener Stauraum gesamt	920 Liter	903 Liter
Breite Liege unten	780 mm durchgängig	676–787 mm
Länge Liege unten	2.220 mm	2.210 mm
Breite Liege oben	729 mm durchgängig	700 mm durchgängig
Länge Liege oben	1.990 mm	2.000 mm
Radstand	4.000 mm	3.600/3.800/4.000 mm
Vorsattelmaß	620 mm	470/670/670 mm
Vorderer Überhang	1.530 mm	1.370 mm

* Bereifung 315/70 R 22,5

Wovon DAF immer noch die Finger lässt, das sind Funktionen wie Angasen am Berg, ein Stauassistent der Sorte Stop-and-go sowie Pulse-and-glide. Den Rangiermodus zitiert ein Drücken des A/M-Knopfs (nur im Stand möglich) herbei – und beendet ihn auch wieder. Nun ja, da gibt es komfortablere Lösungen.

Die Materialien im Innenraum wiederum gefallen durch hochwertige Anmutung. Drei Ausstattungsgrundlinien stehen zur Wahl: „Hexagon“ tritt unten lichtgrau und oben anthrazitfarben an. „Argenta“ ersetzt das Lichtgraue im unteren Bereich der Front durch verhalten rötlich braune Töne. „Natura“ tut’s dem gleich, fügt aber dro-

ben auf dem rechten Flügel der Armaturen noch einen kräftiger gepinselten Akzent hinzu.

Das Fahrwerk schließlich hat die traditionell leicht sportliche Note behalten. So gefällt die Fuhre durch tadellosen Geradeauslauf und eine vorbildlich abgestimmte Federung. Selbst in scharf gefahrenen Kurven neigt sich die Riesenkabine des XG+ nur minimal. All das führt insgesamt zu einem sehr souveränen Fahrgefühl.

Die Bremsen lassen sich obendrein traumhaft dosieren. Anzukreiden wäre die beim Rangieren etwas schwergängige Lenkung. Von deren elektrohydraulischer Unterstützung hält aber



1



2



3

1 Als gemäßigte Variante beim Spiegellersatz bietet DAF konventionelle Rückspiegel in Kombination mit digitalem Front- und Rampenspiegel.

2 Gründlich renoviert hat DAF die Lenkstockhebel sowie die jetzt digitale Instrumententafel.

3 Die Entriegelung der Tür von innen geschieht per Vertikalbetätigung von unten.

Fazit

Schnell war DAF Mitte der 1990er-Jahre bei der Hand, mit der Super Space Cab neue Optionen für die Fahrerhauslänge umzusetzen. Und schneller als alle anderen hat DAF dieser Tage die Gelegenheit beim Schopf gepackt, noch eine ganz gewaltige Schippe draufzulegen. Das war nicht nur mutig, sondern auch klug – und relativiert stark die oft geäußerte Meinung, in Eindhoven säßen vornehmlich notorische Nachzügler.

DAF derzeit noch nichts, was zur Folge hat, dass eine automatische Spurrückführung eben nicht auf dem Programm steht. Das werde sich auch erst ändern, sagt Technikerchef Ron Borsboom, wenn die Hydraulik aus der Technik verbannt und somit die effizientere vollelektrische Lösung spruchreif sei. ■

GROSSER WURF

Kabinenprogramm: Zweimal extralang und einmal etwas kürzer treten die drei Fahrerhausvarianten bei DAF an. Außen wie innen ist kaum ein Stein auf dem anderen geblieben.

TEXT: MICHAEL KERN | FOTOS: DAF, KERN

Eine Scheibe, drei Gesichter: 2,3 Meter im Quadrat messen die Dimensionen, die die neue Frontscheibe bei DAF einnimmt. Sie ist mit ihren auffälligen Rundungen zur A-Säule allen drei Fahrerhausvarianten gemeinsam, die sich im Auftritt sonst aber schon unterscheiden, scheute DAF doch den Aufwand keineswegs, vor

allem oberhalb der Windschutzscheibe stark zu differenzieren.

Das moderate Hochdach des Benjamins XF zum Beispiel kommt oben an der Stirn mit isolierten und relativ schmucklosen Zusatzlampen daher, die DAF Sky-Light nennt, während die großen Brüder XG und XG+ an dieser Stelle schon ein markanteres und per Chromleiste verbundenes Augenpaar als Zusatzscheinwerfer haben. Die



1

1 Optionales Türfenster und klappbarer Beifahrersitz verbessern die Sicht zur Seite.

2 Ob XF, XG oder XG+: Die 2,3 Quadratmeter große Frontscheibe ist überall die gleiche.



2



- 1** Die prägnante Front verzichtet gänzlich auf den sogenannten Aufstieg vorn.
- 2** Nach oben statt nach vorn öffnen jetzt die Klappen der Außenstauflächen.



die Landschaft der Stauräume unter der Liege. Hatte DAF an dieser Stelle bisher immer noch ein kunstvolles Arrangement an Extraboxen untergebracht, so sind diese nun den heute üblichen Wannen gewichen. Sie ragen von oben in den Außenstauraum hinein und schlagen somit hinter den Sitzen etwas zusätzlichen, von innen erreichbaren Stauraum frei.

In der Mitte bleibt es unter dem Bett bei den zwei Rollboxen, die ungefähr 70 Liter fassen, wenn keine Kühlmimik installiert ist. Mit der lassen sich jetzt beide Boxen ausstatten, verfügen dann über 40 Liter sozusagen reguläres Volumen, belassen es dabei aber nicht. Denn an der Front haben die Niederländer dem Kühlschrank nun ein Extraelement spendiert, das zwei 1,5-Liter-Flaschen artgerechte und aufrechte Haltung bieten kann.

Die Außenstauflächen von XG sowie XG+ wiederum gleichen sich wie ein Ei dem anderen und erreichen mit insgesamt 500 Liter Fassungsvermögen glatt 80 Liter mehr als die bisherigen Super Space Cabs. Beim neuen XF fällt deren Volumen der 400 Millimeter kürzeren Kabine wegen um circa 100 Liter geringer aus. Apropos: Stolze 2.690 Millimeter messen jetzt die Fahrerhäuser von XG und XG+ in der Länge. Beim neuen XF sind es dann eben nur 2.290 Millimeter, was aber immer noch 40 Millimeter mehr zwischen Stoßstange und Kabinenrückwand bedeutet.

Selbst bei der Breite haben aber alle drei Fahrerhäuser noch einen Tick zugelegt und bringen es nun im Maximum auf 2.500 Millimeter zwischen den Flanken. Das ist ein Zentimeterchen mehr als beim bisherigen XF, der es da bei 2.490 Millimeter belässt. Die Stehhöhe innen drin stapelt sich ungefähr so: Über dem 170 Millimeter hohen Motortunnel sind beim neuen XF gut 1.800 Millimeter geboten, XG und XG+ kommen an dieser Stelle auf knapp 2.000 respektive gut 2.100 Millimeter. Das Bett erreicht bei XG und XG+ eine Breite von durchgängig 780 Millimetern. Beim neuen XF bleibt es bei den Einzügen jeweils hinter dem Sitz, und die Breite beläuft sich auf etwa 640 Millimeter hinter den Sitzen und rund 740 Millimeter im Mittelteil.

wiederum fügen sich, nicht allzu dick aufragend, quasi ohne eigene Kontur, eher unauffällig in die fliehende Stirnarchitektur der XG-Kabine. Ganz anders tritt in dieser Hinsicht das Fahrerhaus des Flaggschiffs XG+ an: Dort wölbt sich die Stirn konturiert und expressiv nach vorn, was dann auch kräftiger gefasstes Chrom als Umrandung beim Ensemble der Zusatzscheinwerfer noch einmal unterstreicht.

Konsequenzen hat das fürs Innenvolumen und auch für den Innenstauraum vorn unterm Dach. Kann dort der Riesendampfer XG+ mit rund 270 Liter Volumen dienen, so sind's bei XG und XF eben nur circa 185 Liter. Doch ist der Mittelteil bei allen dreien so konzipiert, dass sich eine Mikrowelle dort immer einfügen lässt. Gänzlich gewandelt hat sich im Vergleich zum Vorgänger



Der Sideflap hat nach vorn zu weichen, um den Weg zum Adblue-Tank freizumachen.

Den Beifahrersitz liefert DAF nicht nur grundsätzlich schwenk-, sondern auch klappbar. Gewonnen ist mit geklappter Sitzfläche Zweierlei: Zusammen mit dem optional erhältlichen Zusatzfenster in der Tür ergibt das eine prima Sicht zum Beispiel auf Radfahrer an der rechten Flanke. Zudem schafft der Klappsitz bei Bedarf mehr Raum und Stehhöhe auf dem rechten Flügel, der deswegen auch ohne den bisherigen Einzug beim rechten Schrank oben an der Front auskommen kann.

Zu den weiteren Eigenarten der neuen Generation von DAF gehört, dass die Holländer in puncto elektrisches Kippen der Kabine an der puritanischen Tradition festhalten, ein solches erst gar nicht vorzusehen. Der Punkt, an dem das kleine Rohr zum Pumpen ansetzt, befindet sich nicht wie sonst üblich rechts vorn im Einstieg, sondern wie von DAF gewohnt halbhoch etwas im Rückraum an der rechten Flanke. Radikal bricht DAF andererseits mit den Gewohnheiten beim Aufstieg vorn: Tritte oder Stufen sind gar nicht mehr vorhanden. Stattdessen liefern



Unter den Liegen hat DAF die Landschaft mit Wannen über den Außenstauflächen neu sortiert.



die Holländer fürs Säubern der Frontscheibe eine Teleskopstange, die Abenteuer an der Steilwand erst gar nicht aufkommen lässt.

Rühmlich ist nicht zuletzt, dass die Klappe der Außenstaufläche nun nach oben statt wie bisher nach vorn öffnet und dabei eine gewaltig gewachsene Öffnung freigibt. Als wenig praktisch zeigt sich allerdings im Gegenzug, dass die Sideflaps nicht hinters Fahrerhaus hinwegklappen, sondern nach vorn. Da kommen sich also Sideflap und Klappe des Staufachs unweigerlich ins Gehege. Doch ist der Zugang zum weiterhin auf Brusthöhe hinter der Kabine sitzenden Adblue-Tank anders nicht zu machen, die gefundene Lösung also das kleinere Übel – aber doch eine der wenigen Blößen, die sich das neue Fahrzeug bei seinem Einstand gibt. ■

FETTE BEUTE

Wirtschaftlichkeit: Nicht nur an Raum haben die neuen DAF gewonnen. Sie legen auch bei Effizienz, Komfort und Sicherheit kräftig zu.

TEXT: MICHAEL KERN | FOTOS: DAF, KERN

Ein großes Wort gelassen ausgesprochen: Zehn Prozent, sagt DAF, seien mit der neuen Generation an Spritersparnis gewonnen. Und weiter: Das sei der größte Schritt, den das Unternehmen jemals in seiner 90-jährigen Geschichte auf diesem Feld gemacht habe.

Den Löwenanteil daran hat auf jeden Fall die Aerodynamik des neuen Fahrerhauses. Sich nach vorn verjüngend und an den Ecken mit elliptischen Rundungen versehen, bietet es eben – und das ist ganz im Sinne der neuen EU-Vorschriften – nicht nur bessere Sichtverhältnisse nach außen, sondern auch eine wohl extraordinary Windschlüpfrigkeit. Auf 19 Prozent beziffert DAF die maximal erreichte Verbesserung gegenüber dem Vorgänger, was sich ohne das Spiegelsatzsystem in 4,9 Prozent gesenktem Verbrauch, mit Kameras statt Spiegeln gar in insgesamt glatt 6,3 Prozent reduziertem Dieseldurst niederschlagen soll.

Woher die restlichen 4,7 Prozent kommen sollen, das verteilt sich breitflächig auf vielerlei Stellschrauben und hat DAF zufolge eine ganz besondere Eigenart. „Es sind nicht so sehr die Komponenten selbst, die den Unterschied zu vorher ausmachen“, sagen die Techniker. Stattdessen, so führen sie im Weiteren aus, resultiere der Gewinn zu großen Teilen vielmehr aus dem verbesserten Zusammenspiel aller Elemente, die da in den Ring steigen.

Und deren gibt es viele. Das beginnt im Beritt der Aerodynamik zusätzlich zu den Rundungen am Blech eben auch mit einer extravagant gewölbten Frontscheibe mit nahtlosem Übergang in die A-Säule, geht weiter mit einem an allen Ecken und Enden sowie auch am Unterboden optimierten Luftstrom und hört erst bei auch unter dem Blech optimiertem Flow auf. Zu dem gehören zum Beispiel eine auf Vordermann gebrach-

te passive Kühlung mit ausgreifendem Kühler und generell besonders effizienter Wegführung der einströmenden Luft. Ziel dabei: Lüftereinsatz minimieren. Bringt DAF zufolge 0,2 Prozent weniger Verbrauch.

Nicht zuletzt hat an der besseren Luftausbeute dann auch der weiterhin mit variabler Geometrie versehene neue Turbolader seinen Anteil. Auf sein Wirken geht auch wesentlich zurück, dass nun auch der 530-PS-Motor sein maximales Drehmoment schon bei 900 Touren erreicht. Und: dass die Motorbremse bei niedrigen Drehzahlen 20 Prozent mehr an Bremsleistung lockermachen soll als zuvor.

Zusätzlich zum neuen Turbo gönnte DAF den Motoren eine neue Mehrfachimpuls-Einspritzung, renovierte Kolben und Laufbuchsen und kurbelte den Zünddruck auf 265 Bar hinauf. Intelligente Nebaggregate sowie ganz kurze Auspuffwege zwischen Auslass am Motor und der Abgasnachbehandlung tun ein Übriges, um den Kopf des Triebstrangs allein noch einmal 2,6 Prozent an Verbrauchsreduktion beitragen zu lassen.

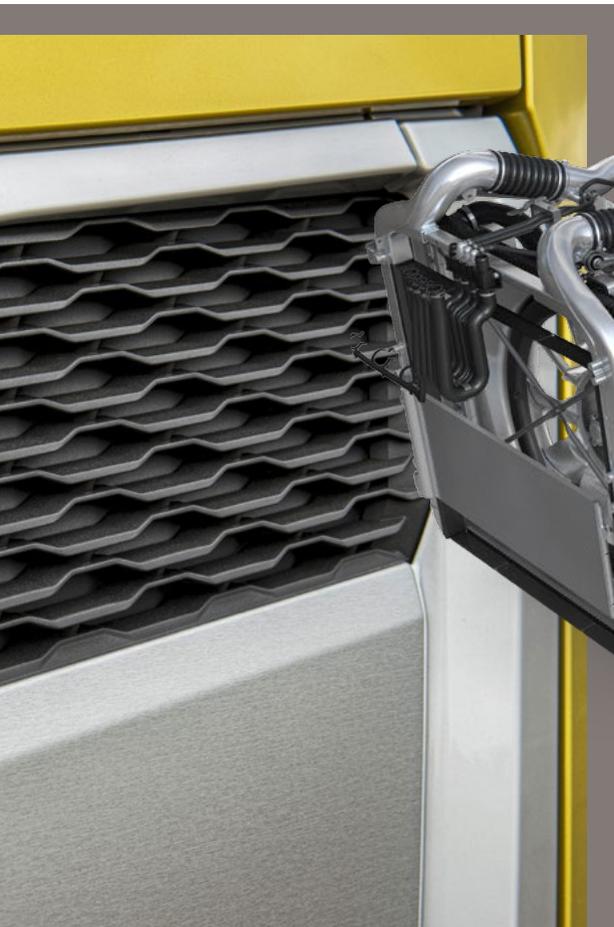
- 1** Neu gefasst hat DAF den chic gestalteten Lufteinlass der neuen Reihe.
- 2** Elliptische Rundungen außen und optimierter Airflow unterm Blech verbessern den Verbrauch erheblich.



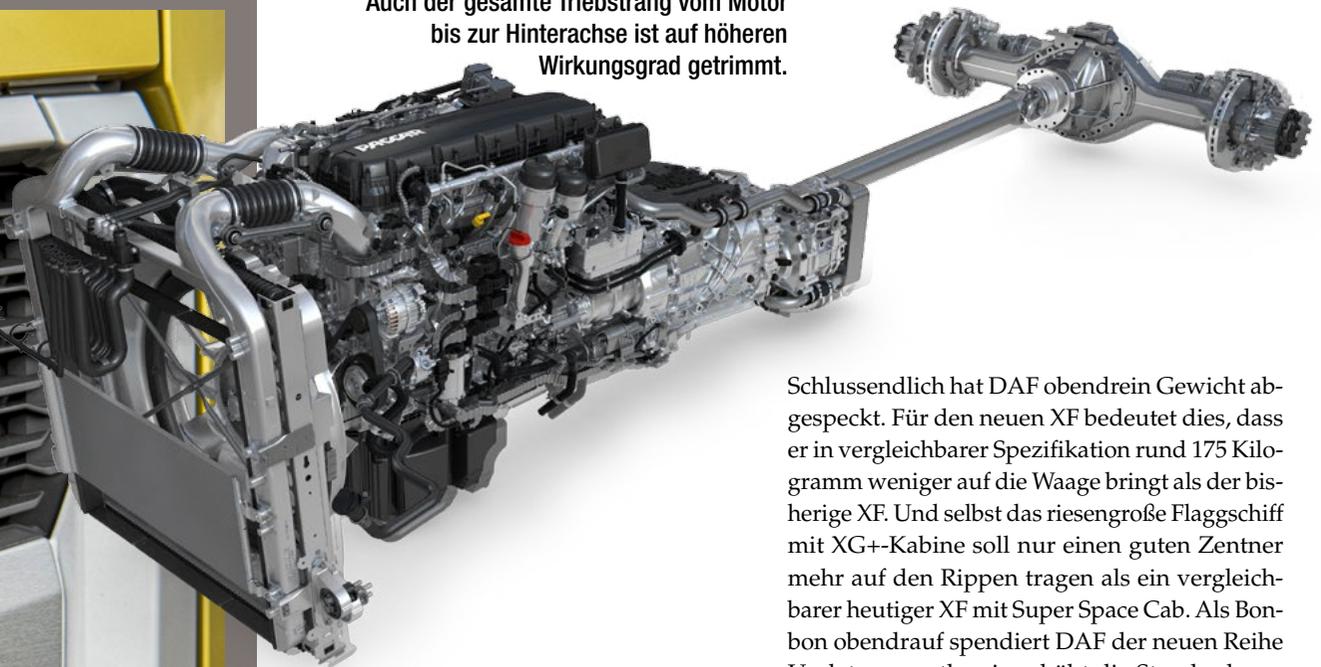
1



2



Auch der gesamte Triebstrang vom Motor bis zur Hinterachse ist auf höheren Wirkungsgrad getrimmt.



Schlussendlich hat DAF obendrein Gewicht abgespeckt. Für den neuen XF bedeutet dies, dass er in vergleichbarer Spezifikation rund 175 Kilogramm weniger auf die Waage bringt als der bisherige XF. Und selbst das riesengroße Flaggschiff mit XG+-Kabine soll nur einen guten Zentner mehr auf den Rippen tragen als ein vergleichbarer heutiger XF mit Super Space Cab. Als Bonbon obendrauf spendiert DAF der neuen Reihe Updates over the air, erhöht die Standardwartungsintervalle auf 120.000 Kilometer und stellt für reine Fernverkehrsdampfer gar Intervalle von 200.000 Kilometern in Aussicht.

- 3** Kameras anstelle von Spiegeln sind ein weiteres Mittel, den Dieseldurst zu drücken.
- 4** Radkästen in DTM-Trimm sowie kurze Wege hin zur Abgasnachbehandlung tun das Ihre, der Effizienz aufzuhelfen.

Ganz neu hat DAF die Fahrerhausstruktur konzipiert, die einen Crash durch folgende Elemente besser wegstecken soll als bisher: Es gibt ein sogenanntes Programmed-Cab-Displacement-System (ProCaDis), das beim Frontaufprall eine Verschiebung der Kabine um 400 Millimeter ermöglicht, ohne dass sie abreißt. Zudem sind an der Front stoßabsorbierende Crashboxen installiert. Die Rückwand verfügt über Knautschzonen, die von hinten auftauchender Gefahr entgegentreten. Ein Controlled-Steering-Column-Deformation-System (CoDeS) bewirkt zudem im Fall des Falles, dass sich das Lenkrad erst einmal vom Fahrer wegbewegt. Ein Übriges, um Schlimmstes etwa fürs Knie zu verhindern, tun stoßmindernde Zonen im Armaturenräger.

Was dann noch zu den in Aussicht gestellten zehn Prozent Verbrauchsreduktion führt, verteilt sich einigermaßen gleichmäßig auf Dreierlei: Weiter im Text geht's beim Triebstrang mit ein paar neuen Features der Automatik (zum Beispiel Schwungspitzen bis 93 km/h) sowie einer gewissen Optimierung der Antriebsachsen. Die laufen mit gesenktem Ölstand (Füllmenge sieben Liter) und können sich neuer Ritzellager erfreuen. Außen am Rad baut DAF darüber hinaus leichtere Bremsättel als zuvor ein (3,5 Kilogramm weniger Gewicht), die latenter Reibung an diesem Ort durch eine aktive Bremsättelfreigabe einen Riegel vorschieben.

Da ist also ein Haufen Geld in die Hand genommen worden, das sich speziell bei all den verbrauchssenkenden Kunstgriffen nicht nur für den Käufer, sondern auch für den Hersteller des neuen DAF auszahlt. Die dem klugen Schachzug zugrunde liegende Überlegung lautet, wie es ein Techniker auf den Punkt bringt: „Besser jetzt ordentlich in die Senkung des CO₂-Ausstoßes investieren, als sein Heil vor künftigen EU-Emissionsstrafzahlungen später im verlustträchtigen Verkauf von batterieelektrischen Lkw zu suchen.“



3



4