

präsentiert:

Transport
TEST
DAF XF 480



Tiefenentspannt provozierend

TEST DAF meldet sich mit dem XF 480 zurück in der Liga der Spar-Trucks. Sieben Prozent weniger Spritverbrauch versprochen die Niederländer durch zahlreiche Detail-Optimierungen. Ziel erreicht – und mehr.

„Jedes Teil müssen wir nochmal unter die Lupe nehmen“, sagte DAF-Testchef Raul Wijnands vor zwei Jahren der versammelten Fachjournaliste. Sieben Prozent Verbrauchseinsparungen annoncierten die DAF-Strategen dann letztes Jahr – nach wirklich gründlicher Optimierungsarbeit an Haupt

und Gliedern der CF- und XF-Baureihe. Während der Kampf um mehr Effizienz an steuerbaren Öl-, Kühlwasser- und Lenkpumpen Verbesserungen im Ein-Prozent-Bereich ergab, war die Neu-Einstellung der MX 13- und MX 11-Motoren effektiver. Allein hier ließen sich gut drei Prozent Spriteinspa-

rung holen: durch Erhöhung der Verdichtung, die Verwendung variabler Lader und neue Software für Motorsteuerung und den GPS-Tempomaten PCC (Predictive Cruise Control). Weitere 1,7 Prozent versprach Wijnands durch optimierte Antriebsstränge und Hinterachsen mit polierten Zahnradflanken. Das klingt nach einer Menge Aufwand. Den betrieb die Konkurrenz aber auch. Dranbleiben hieß deshalb auch bei DAF die Devise.

Außen kaum Änderungen

Äußerlich haben sich die XF- und CF-Modelle kaum verändert: Die Gummilippen im Frontbereich und um die Radkästen herum fallen kaum auf, bringen aber nochmal ein halbes Prozent in Sachen Aerodynamik. Die äußerlich brav daher kommende XF-Kabine vermag Design-Fans kaum in Schnappatmung zu versetzen, gleichwohl geben ihr die Fahrer allerbeste Noten. Geräusch- und Wohnkomfort seien, so konstatieren die Praktiker auf dem Bock, vom Allerfeinsten. Schließlich nutzt keine andere Kabine den gesetzlich vorgegebenen Kubus für die Kabine so konsequent wie DAF. Was am Ende da herauskommt, sieht logischerweise dann auch aus wie ein Kubus und wirkt zunächst ähnlich langweilig.

Aber: Kunden und Fahrer sind zufrieden. Zumal jetzt gehobene Ausstattungen mit braunem Leder plus Silber- oder holzfarbenen Einlagen das Auge erfreuen. Die neue Klimasteuerung arbeitet nicht nur besonders sparsam nach Bedarf, sondern auch noch recht genau und mit intuitiv

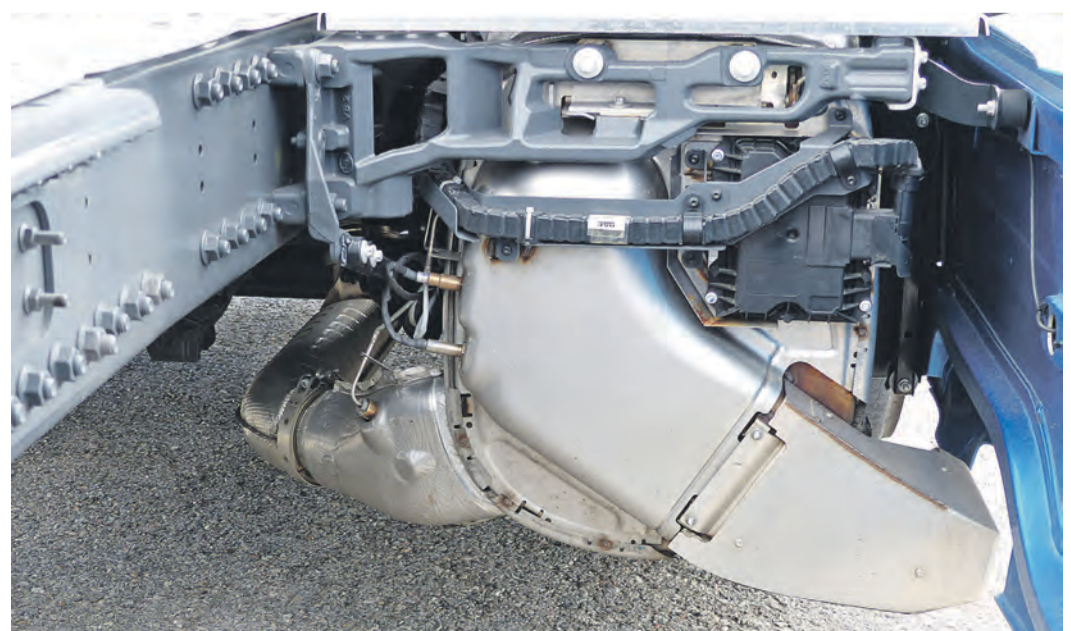
Die Kabine sitzt vergleichsweise niedrig, die Motorkiste ist mit 14 Zentimetern Höhe vergleichsweise hoch.



Bei häufigem Trailerwechsel ist der per Kurbeltrieb verstellbare Dachspoiler eine feine Sache.



Damit kommt man weit: Der 90 Liter große AdBlue-Vorrat unter der Kabine sorgt für mehr Anbaurraum für Dieseltanks.



Spart Gewicht und Bauraum: nur teilweise verkleidete SCR-/Filter-Einheit.



Verdunklungs-Vorhang in Nadelstreifen: lichtdicht sogar in der Ecke.

unkomplizierter Einstellung. Auch der neue Drehschalter für alle Innenlichtfunktionen, das Night-Panel an der Rückwand und die Ablagen sowie Staufächer können überzeugen. Kritik erntet nach wie vor die Position des Doppel-Din-Radios, dessen Display praktisch bei jedem Sonnenstand sämtliche dargestellten Inhalte bis zur Unleserlichkeit verspiegelt. Eher Heiterkeit ruft dagegen die winzige digitale Darstellung der

„Wirkt irgendwie schaumgebremst...“

Geschwindigkeit im Zentralsdisplay hervor: Das sei „schwer umzuprogrammieren“, so ein Verantwortlicher. Na ja, wir wollen das mal glauben. Nach wie vor ist der Drehknubbel für die Display-Menüs nur schwer hinter dem Lenkrad erreichbar. Es wird Zeit, dass da mal ein neues Armaturenbrett Einzug hält.

Außen herum fällt der schlanke SCR-Kat auf. Die „Chemiefabrik“ haben die DAF-Entwickler um gut 50 Kilo abgespeckt. Und das sieht man auch, weil kein Tank rechts den Blick darauf verstellt: Die Hälfte des Abgas-Nachbehandlungssystems ist praktisch unverkleidet, da hat man wirklich gespart. Die Klappen zu den Staufächern sind nach wie vor zu klein und öffnen seitlich statt nach oben. Das kennen wir alles. Und haben uns nie daran gewöhnt. Trotz üppiger Komfort-

Ausstattung mit Ventilations-Leder-Sitz, 42-Liter-Kühlbox, Komfort-Matratze und vielen weiteren Gadgets ist der XF 480 mit normaler Space Cab fast schon ein Leichtgewicht: Nur 7.600 Kilo zeigt die Waage, allerdings (und wie bei allen Test-Lkw) ohne Reserverad und nur mit einem 430-Liter-Messtank bestückt. Trotzdem: Erstaunlich leicht dieser Truck. Gut, einen Retarder hat man sich hier dank nochmals verbesserter Ventilhebel-Motorbremse zu Recht gespart. In Sachen Federung sparte man an nichts: Die Zweiblatt-Parabelfedern vorne laufen steif und leise, können aber bei kurzen Querrillen ins Stuckern geraten – kein Thema. Die Kabine sitzt auf vier Luftfederbälgen, die sogar von einem extra Luftkessel versorgt werden. Auch hier keine Auffälligkeiten, sondern nur ausgewogenes Feder- und Wankverhalten.

Kuppenzuckeln zwischen Ingolstadt und Allersberg
Wie sich der XF 480 fährt, lässt sich mit einem Satz aus dem Testprotokoll beschreiben: „Wirkt irgendwie schaumgebremst“. Einen ähnlichen Eindruck vermittelten uns ja bereits die ersten Handlungsfahrten im Vorfeld der eigentlichen Tests. Nur: Wenn man als Tester die neue Philosophie zum ersten Mal auf seiner gewohnten Strecke fährt, ist man zunächst irritiert. Unsere Autobahn-Runde ist ja geprägt von langen, hügeligen Abschnitten, in denen das Fahren mit GPS-Tempomat ungeheuren Spaß macht. Als Fan des gepflegten

Messwerte: DAF XF 480 Space Cab

© **Transport**

Mit der extrem langen Achse läutet DAF einen Trend ein: Mit den höher verdichteten Motoren ging's beim Actros los, DAF treibt die Entwicklung auf die Spitze – auch weil die Niederländer noch mit variablen Ladern arbeiten können. Die erzielten Fahrdurchschnitte des DAF sind zwar deutlich langsamer als die der beiden deutschen Konkurrenten. Das will aber nichts heißen: Die Zeitverluste halten sich über den Tag in Grenzen.



Kilometerstand: 79.000 km
Testgewicht: 38.800 kg
Auflieger: TP-Test-Trailer III, Krone
Wetter: 21°C, trocken, heiter
Wind: 21 km/h aus SSO
Drehzahl 84 km/h: 1.000/min
Gesamtübersetzung: 2,21
Direktgang-Getriebe
GPS-Tempomat: PCC,
Eco: -10/+6 km/h, Eco Off: -4/+6

Vergleich: Actros 1846



Kilometerstand: 35.000 km
Testgewicht: 38.600 kg
Auflieger: TP-Test-Trailer III, Krone
Wetter: 28-30°C, überw. trocken
Wind: 4 km/h aus ONO
Drehzahl 84 km/h: 1.190/min
Gesamtübersetzung: 2,61
Direktgang-Getriebe
GPS-Tempomat: PCC,
Eco-Programm

Vergleich: MAN 18.460 Eff. Line



Kilometerstand: 79.000 km
Testgewicht: 38.600 kg
Auflieger: TP-Test-Trailer III, Krone
Wetter: 9°C, trocken, heiter
Wind: 15-22 km/h aus NNO
Drehzahl 84 km/h: 1.170/min
Gesamtübersetzung: 2,53
Direktgang-Getriebe
GPS-Tempomat: Efficient Cruise,
Eco-Level II: -5/+6 km/h

Strecke (Streckenanteil)	Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]	Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]	Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]
AB (52 %) Südrunde A9 ¹⁾	25,5	82,0	26,2	83,2	26,7	83,5
AB (52 %) Nordrunde A9 ²⁾	22,2	82,7	23,8	85,1	24,6	84,4
Rollzeit Nordrunde % der Messstrecke	15 min 22 s 35 %		11 min 39 s 27 %		9 min 24 s 22 %	
Autobahn gesamt	24,4	82,2	25,4	83,8	26,0	83,8
Ebene Rollautobahn ³⁾	19,1	84,2	20,0	84,4	21,4	84,6
Flache Landstraße (14 %)	24,5	58,3	24,3	59,9	28,1	59,5
Schwere Landstraße (24 %)	36,3	55,5	39,0	55,5	37,7	55,7
Landstraße gesamt	32,0	56,5	33,5	57,0	34,2	57,1
Gesamtrunde neu	26,6	72,6	27,8	73,7	28,4	73,7
Verbrauch AdBlue	4,5 % vom Dieselverbrauch		5,0 % vom Dieselverbrauch		4,4 % vom Dieselverbrauch	
Fahrleistungen						
Testberg A (Landstraße, bei Pfahldorf, 9 %)	Ø-Geschwindigkeit: 41,0 km/h kl. Geschwindigkeit: 32 km/h im Gang 7 von 12		Ø-Geschwindigkeit: 37,8 km/h kl. Geschwindigkeit: 27 km/h im Gang 7 von 12		Ø-Geschwindigkeit: 40,9 km/h kl. Geschwindigkeit: 32 km/h im Gang 7 von 12	
Kindinger Berg ⁴⁾ (4,5 km)	Ø-Geschwindigkeit: 68,4 km/h kl. Geschwindigkeit: 60 km/h Schaltfolge: 12-11		Ø-Geschwindigkeit: 74,3 km/h kl. Geschwindigkeit: 64,3 km/h Schaltfolge: 12-11		Ø-Geschwindigkeit: 77,1 km/h kl. Geschwindigkeit: 69,2 km/h Schaltfolge: 12-11-12-11-10-11	
Geräusch Kabine	62 dB(A) bei 85 km/h 11. Gang 60 dB(A) bei 65 km/h 12. Gang		64 dB(A) bei 85 km/h 12. Gang 63 dB(A) bei 65 km/h 11. Gang		62 dB(A) bei 85 km/h 11. Gang 59 dB(A) bei 65 km/h 12. Gang	

1) Autobahn A9, AS Eichstätt/Altmühltal bis AS Schweitenkirchen (gilt für alle) 2) Autobahn A9, AS Eichstätt/Altmühltal bis AS Allersberg und zurück
3) Teilstück Südrunde, A9, Ingolstadt Süd bis Langenbruck und zurück 4) Teilstück Südrunde, A9 Eichstätt Altmühltal km 430,5 bis 435,0

Kuppenzuckeln hat man hier auf der A9 zwischen Ingolstadt und Allersberg so ziemlich alle Arten von Kuppen, Abfahrten, Senken und Anstiegen. Hier beobachten wir und protokollieren genau, was der Kandidat und sein Fahrcomputer so drauf haben.

Und genau an dieser Stelle wissen wir, wann Cruise Control normalerweise wieder Gas anlegt, wo zum Beispiel vor dem Berg ein „Angasen“ erfolgt (oder auch nicht) oder wie lange hier und dort eine Rollphase typischerweise sein sollte. Derart gebrieft, hat uns die PCC-Ein-

stellung des XF doch einige Male überrascht und unseren Test-Alltag mit einigen neuen Verhaltensweisen bereichert. Zunächst einmal: PCC „sieht“ ziemlich gut. Praktisch alle Kuppen bis auf eine auf der Landstraße hat das System erkannt und entsprechend re-

agiert: Gas weg, die eingestellte Kuppengeschwindigkeit angefahren und dann schön rollen. Einkuppeln, das Schubmoment des Motors als Beibremmung nutzen, Schwungspitze halten, möglichst durch einen langen Roller wieder auf Setzgeschwindigkeit abfallen. So soll das sein.



Die Kabine bietet Lebensraum bei sehr guter Verarbeitung und Wohnqualität. Je 42 Liter fassen Kühlbox und Stau-Schublade.

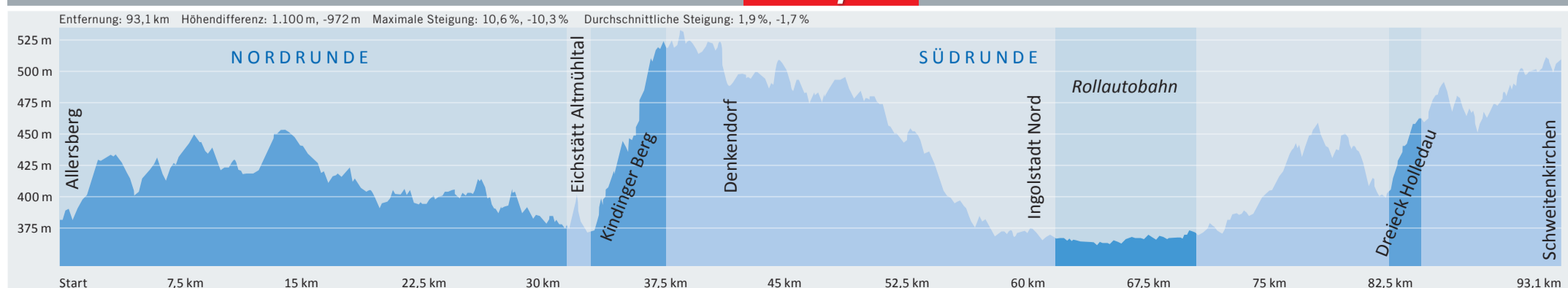


Edles "Xtra Leather Air"-Gestühl mit aktiver Lüftung. Das neue Bediengerät besticht durch leichte Bedienung.



Die wichtigsten Funktionen für die Nacht lassen sich von diesem einfachen Panel aus steuern. Power-Outlet über der Zeitschriften-Ablage.

HÖHENPROFIL DER *Transport* TESTSTRECKE





Transport TEST

DAF XF 480

Feine Materialien am Armaturenbrett, aber altes spiegelndes Radio-Display. Die neue Klimazentrale regelt vorzüglich und bedarfsgerecht.



So fährt die Eco-Einstellung standardmäßig bei 84 km/h Marschgeschwindigkeit: Mit -10 sind 74er-Unterschwinger möglich, werden aber nicht immer zwingend angefahren.

Auf der Landstraße klappt das sehr gut, bisweilen gestattet sich der GPS-Tempomat einen kleinen Dip von maximal plus zwei km/h, um zum Beispiel eine flachere Stelle rollend zu überbrücken. Sehr gut. Auf der

Autobahn im Grunde das gleiche Bild. Nur dass hier längere Steigungen anstehen und nun folgendes passiert: Der XF läuft entspannt, mit einem passenden flachere rollend zu Eco-Modus von 79 km/h über die



Mit diesen drei Lenkrad-Tasten hangelt man sich spielend durch die Tempomat-Funktionen.

Kuppe, dann das gleiche Spiel wie oben, perfekt ausbalanciert in die Senke und in die nächste Steigung. Nähert sich die Tachonadel von 90 km/h (oder 92 mit Dip) nun wieder der Setzgeschwindigkeit (84 km/h bei uns im Test), sollte der Computer mal langsam wieder Gas anlegen und tut das bei allen anderen Herstellern auch. Nicht so der DAF: Er lässt sich Zeit, chillt so vor sich hin. So lange, dass man als Fahrer schon fast erzürnt aufs Gaspedal tippen will und denkt: „Nun mach‘ schon, leg endlich Gas an, ich will heut‘ noch ankommen...“.

Na gut, ganz so tiefenentspannt provozierend ist das Ganze nicht. Aber fast. „Was macht das mit uns?“ würde der Psychologe nun fragen. Antwort: Zuerst mal nichts Gutes, denn die verzögerte Gasannahme – ganz offensichtlich mit Absicht einprogrammiert – treibt uns erstmal die Zornesröte ins Gesicht. Das kann ja wohl nicht angehen: Erst mit 92 durch die Senke und dann mitten in der nächsten Steigung einen auf super-gechillt-tu-mal-langsam-Alter machen.

Super sparsam am Berg

Aber – und jetzt kommt's: Der bräsig Bergsteige-Modus ist ziemlich effektiv. Jedenfalls super sparsam, was den Spritverbrauch betrifft. Der DAF XF 480 zieht gleich mit der derzeitigen Nummer Eins in Sachen Verbrauch, dem Scania S 500. Der absolvierte die Autobahn mit 24,6 l/100 km, der DAF mit 24,4 l/100 km. Da Unterschiede in der Tages-Temperatur zu berücksichtigen sind (Scania gefahren bei 9 bis 13, DAF bei 21 Grad Celsius) ist hier in etwa von einem Gleichstand auszugehen. Der Haken an der Sache: Der Scania war exakt ein km/h schneller, nämlich mit 83,2 km/h im Schnitt statt mit 82,2 km/h wie der DAF XF 480.

Wer nun vermutet: „Eh‘ klar, die langsamen Bergaufgeschwindigkeiten rächen sich“, hat natürlich recht – was die Zeit angeht. Der Verbrauch stimmt! Um das Ganze noch zu untermauern, führen wir

die nördlich Autobahnrunde zwischen Ausfahrt Altmühltal und Allersberg zweimal, auf verschiedene Weise: Einmal im Eco-Modus, also in DAF-Sprache unter „Normal A“ und einmal im „Eco-Off“-Modus. Für die Eco-Fahrt wählten wir eine Kuppengeschwindigkeit (Unterschwinger) von -10 km/h, im Eco-Off-Modus von -4 km/h.

Als Schwungspitzen behielten wir in beiden Fällen die Einstellung von +6 km/h für 90er-Spitzen bei. Es zeigt sich, dass die weniger ambitionierte Fahrt mit -4 Unterschwinger 1,3 km/h schneller ist als Kuppenzuckeln mit -10 km/h und 82,7er-Schnitt. Unterschied in Prozent: 1,6 Prozent langsamer im Eco-Modus.

Beim Spritverbrauch schaut die Sache anders aus: 4,8 Prozent Einsparung im Eco-Modus (22,23 zu 23,29 l/100 km). Ein ganzer Liter also! Das ist gewaltig.

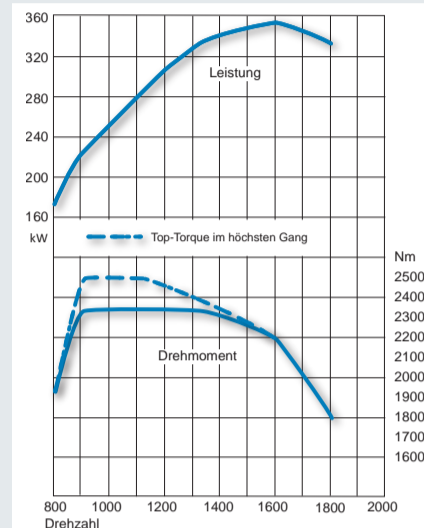
Der bräsig Bergsteige-Modus ist ziemlich effektiv

Dazu kommt noch ein Aspekt, der durchaus den sozialen Frieden auf der Autobahn betrifft: Im Eco-Modus wurden wir praktisch permanent von Kollegen überholt, die unsere vermeintliche Schwäche am Berg gnadenlos ausnutzten. Nur um nach der Kuppe festzustellen, dass Masse ganz gut hilft, eine lange Schwungspitze zu erzeugen. Und wenig Masse hier verliert. Das Ganze birgt die Gefahr von Elefantenrennen, die selbstverständlich wenig zielführend und daher zu vermeiden sind. Im Normalmodus fügten wir uns mit 84 km/h Setzgeschwindigkeit dagegen sehr gut im Verkehrstrom ein und wurden nur selten überholt.

Fakt ist: Wir haben eine neue Co-Nummer eins: Und die heißt DAF XF 480. Damit spielt DAF wieder ganz oben in der Spritspar-Liga mit. Welcome back.

Technische Daten: DAF XF 480 Space Cab

Motor, Bauart	Paccar MX 13, Euro 6, Sechszylinder-Reihenmotor, VTG-Lader
Abgasaufbereitung	SCR und Abgasrückführung, Partikelfilter
Einspritzverfahren	Common Rail 2.500 bar, 2 Hochdruckpumpen
Motorgewicht (befüllt)	1.321 kg
Hubraum	12,9 Liter
Leistung	355(483) bei 1.600 min-1
Drehmoment	2.350 Nm bei 900 -1.365/min-1 2.500 Nm bei 900 - 1.125/min-1 Top Torque, nur im höchsten Gang



Mächtig Wumms, wenn's drauf ankommt: Alle Varianten des MX 13-Motors bieten Top-Torque-Drehmoment-Anhebung im höchsten Gang. Bei 1.000 Touren gibt's immerhin 28 PS Boost-Leistung, die eine Rückschaltung vermeiden helfen.

Spezifische Leistung	27,5 kW pro Liter Hubraum
Ölwechselintervall	150.000 km
Wechselintervall Partikelfilter	500.000 km oder drei Jahre
Getriebe	ZF Traxon 12TX2210 DD, voll automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe
Spreizung	1,0 - 16,69
Achsübersetzung	2,21
Drehzahl bei 65/85 km/h im höchsten Gang	760/995
Minimale Rangiergeschwindigkeit bei 500/min	0,8 m/s oder 2,7 km/h

Bremsen	
Dauerbremsen	Kompressions-Motorbremse MX Engine Break
Motorbremsleistung	335 kW bei 2.100/min, maximale Bremsleistung
Bremsanlage vorne/hinten	EBS, Scheiben vorne und hinten, manuelle Feststellbremse
Sicherheits- und Assistenz-Systeme	Eco Roll, Notbrems-Assistent mit Kollisionswarner, Spurhalte-Assistent, ACC, ESP, Hill-Holder, Driver Performance Assistant
Achsen und Fahrwerk	
Vorne	Starrachse an Zweiblatt-Parabelfedern, Stabi
Hinten	Angetr. Starrachse, 4-Balg-Luftfederung, Stabi, Niveauregelung, Schnellebeeinrichtung
Lenkung	TRW, 5,1 Umdrehungen von links nach rechts, Lenkrad 45 cm
Bereifung	Michelin X-Line Energy, vorne 385/55 R 22,5, hinten 315/70 R 22,5; Alcoa Durabright-Alufelgen
Fahrerhaus	Space-Cab-Fahrerhaus mit niedrigem Motortunnel (14 cm), Stehhöhe 205 cm, mit Handkurbel verstellbarer Dachspoiler, zus.Laufgang aus Alublechen, 4-Punkt-Luftfederung, 1-Bett-Ausstattung, Komfortbett unten, B x L 81 x 220 cm. Kühlbox 42 Liter, Integral-Heck mit Batteriekasten

Maße	
Radstand	3.600 mm
Breite x Höhe SZM inkl. Dachspoiler	249 x 395 cm
Höhe 1. Stufe/Fahrerhausboden	39/146 cm
B x H x T großer Staukasten außen	48 x 29 x 70 cm
Höhe Ladekante Staukasten über Boden	153 cm
Tankvolumen Diesel/AdBlue	430/90 Liter
Gewichte	
Leergewicht SZM gewogen	7.605 kg inkl. 1 Fahrer, Tanks voll, kein Reserverad
Zul. Achslasten vorne/hinten	8.000/13.000 kg
Test-Gesamtgewicht	38.700 kg (inkl. 2 Fahrer)
Preise (€, o.MwSt.)	
DAF XF 480 Space Cab wie getestet:	Keine Preisangabe seitens DAF

AUF EINEN BLICK

- +** Sehr sparsamer, sehr lang übersetzter Antriebsstrang mit Top-Torque. Fahrkomfort, Lebensraum für Fahrer. Leise. Bremsmanagement mit Motorbremse.
- Spiegelnde Radio-Oberfläche, zu kleine Digitalanzeige im Zentral-Display. Ruck beim Wieder-Aktivieren des Tempomaten. Windgeräusche an Außenspiegeln.

KOMMENTAR



von Robert Domina, Ressortleiter Test und Technik

Langsamkeit ist relativ

Irgendwie nervig ist das ja schon: Da hängst du mit 480 PS und Top-Torque-Ausstattung in der Steigung und die Fuhrer zeigt sich so temperamentvoll wie eine Robbe auf der Sandbank. Sehr irritierend. Ausgerechnet da, wo die eigentlich wirtschaftliche Vollast abzurufen ist, eiert der Holländer gefühlt mit halber Kraft die Autobahnstiege hoch. Dort, wo ich normalerweise schon mit 460 PS nur auf 72 km/h abfalle, erlaubt sich dieser XF, gemächlich mit 69 hochzutrodeln. Das ist nicht meine Welt. Funktioniert aber. Das Rezept: sehr hohe Mitteldrücke und eine ellenlange Achse.

2,21 lautet die Übersetzung an der Hinterachse. Ich glaube, eine längere Achse bin ich noch nie gefahren. Entsprechend niedrig die Drehzahlen: Mit knapp 1.000 Touren kurbelt der 12,8-Liter-Sechszylinder vor sich hin. Und schaltet nur unwillig einen Gang runter – sehenden Auges! Er lässt ziehen, bis es nicht mehr geht. Dank variablem Lader geht ihm erst sehr, sehr spät die Puste aus.

Kein Zweifel: Den DAF-Technikern ist mit der neuen XF-Generation ein ganz großer Wurf gelungen. Das Feintuning an allen Ecken und Enden hat sich gelohnt. Heraus kam ein Truck im alten Gewand mit völlig neuen Sparqualitäten, die wir zuletzt so nicht erwartet hätten. Und die man erklären muss – den Kunden und den Fahrern.

Ach so, genau. Was die Entdeckung der Langsamkeit angeht: Das eine km/h, das dieser 480er langsamer ist als die Konkurrenz bedeutet: gar nichts! Außer fast fünf Prozent Spritspareffekt (zumindest auf hügeliger Strecke). Der Zeitverlust? Ich hab's mal wieder nachgerechnet. Schätzen Sie mal, wieviel Zeit sie auf 800 Kilometern Fahrstrecke sparen, wenn sie mit 83,2 statt mit 82,2 km/h Schnitt unterwegs sind. Es sind exakt sieben Minuten (9h37 zu 9h44)! Mit Verlaub: Jede Pinkelpause dauert länger.