

FOTOS: R. DOMINA



So geht „ein Brett raushauen“

REPORT Geräumig, leise, komfortabel: so präsentieren sich die neuen DAF XF, XG und XG+ bei den ersten Probefahrten im südspanischen Málaga. Zum ersten Mal können wir die neuen Kamera-Spiegel und die digitalen Armaturen ausprobieren und erleben eine nach hinten um 30 Zentimeter tiefere Kabine, die bislang ungeahnten Komfort bieten kann.

Tadellos: Im Kreisel sehe ich bestens, was das Trailer-Ende so treibt. Die „Panning“-Funktion steuert den entsprechenden Kamera-Ausschnitt, so dass die Optik in den Bildschirmen immer das zeigt, was gerade am interessantesten ist. Man ahnt es schon: Das englische „to pan“ hat hier nichts mit „in der Pfanne braten“ zu tun, sondern meint das Schwenken innerhalb eines festen Bildausschnittes. Aber das nur am Rande.

DAF ist nun also nach Mercedes und MAN der dritte Hersteller, der ein Kamera-Spiegelsystem, neudeutsch „Mirror-Cams“ anbieten kann. Auch hier lassen sich Hilfslinien einblenden, die das Trailer-Ende auf Bodenhöhe markieren oder in zwei 25-Meter-Schritten den Abstand des folgenden Fahrzeugs. Letztere Hilfslinien im rechten Monitor waren freilich noch nicht so ganz zu Ende entwickelt, geschuldet der knappen Zeit bis zur Fahr-

vorstellung: Aus den zwei gelben Stummeln, die sich beinahe in der Trailerplane verlieren, sollen bald deutlich besser sichtbare Abstands-Linien werden.

Die DAF-Entwickler entschieden sich bei den Kamera-Spiegeln an der rechten Seite für eine Aufteilung zwischen Rampen-/Front-Kamera und Seitenkamera. Letztere sitzt gut geschützt hoch oben im Dachbereich und lässt sich links wie rechts elektrisch einklappen. Das elektronische Auge für den Front- und Rampenbereich sitzt dagegen in knapp zwei Meter Höhe an der rechten vorderen Ecke. Der wie ein Insektenfühler herausragende Kamera-Träger lässt sich mühelos mit der Hand erreichen. Dort ist er leicht zu reinigen, könnte aber auch leicht ein Opfer von vandalistischen Attacken werden. Im Gegensatz zum Beispiel zu der MAN-Lösung, die beide rechts abbildenden Kameras im oberen Träger vereint, ist das

FOTO: DAF



Neu und doch designtreu: Der XG-Arbeitsplatz mit optionalem Kamera-Spiegel-System, breiter Mittelkonsole mit großflächiger Center-Ablage und voluminösen Dachschränken.

Bild bei der DAF-Lösung jedoch wesentlich weniger brutal verzerrt als beim neuen MAN.

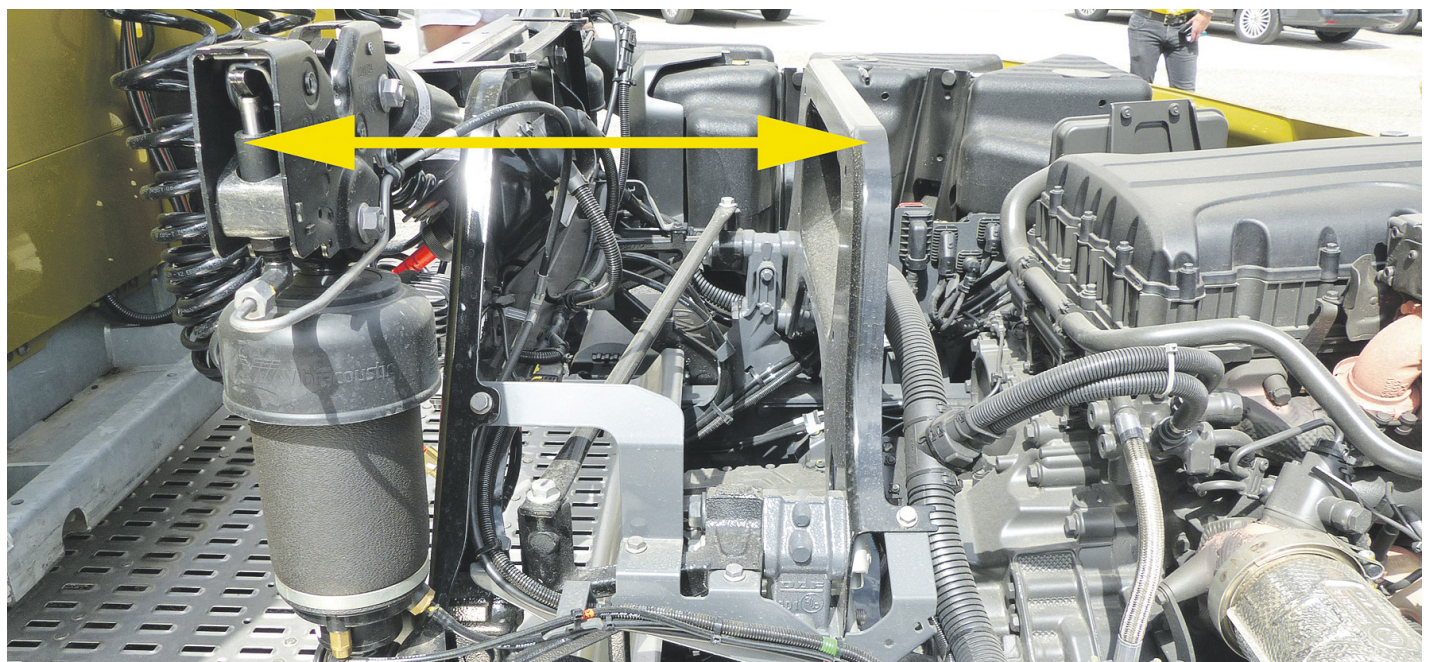
Auch fallen die hochkant an der A-Säule montierten 12-Zoll-Monitore wesentlich schmäler als die MAN-Pendants aus und auch weniger ausladend in der Gehäusetiefe. So lässt sich der linke Monitor tatsächlich „en face“ zum Betrachter einstellen, was beim dicken MAN-Monitor nur bedingt möglich ist. Kurzum: Die Abbilder in den Monitoren sind verzerrungsarm, farbecht und fein aufgelöst. Dass ich links ein wenig den Kopf heben muss, um das Bild sauber zu erfassen, fällt mir zwar auf, ist aber bei so manchen außen hängen-



Mutig: DAF wagt sich an die fremdgezündete H2-Direkt-Verbrennerversion des 13 Liter großen MX 13. Nur eine von zahlreichen Herausforderungen: in sehr kurzer Zeit genug H2 in den Brennraum zu bekommen.



Klasse: Großes Bordstein-Fenster in logischer Kombination mit dem klappbaren Beifahrersitz. Hier sieht man wirklich, was neben der Kabine vorgeht.



So weit nach hinten verschiebt sich die Rückwand bei den XG/XG+ -Modellen (Pfeil).



FOTO: DAF



FOTO: DAF

den Spiegeln nicht anders. Den Monitor fünf Zentimeter weiter unten zu platzieren, verhindert die hier aufgehängte Einstiegsstange. Eher störend empfinde ich auch, dass der an der linken A-Säule ganz oben angebrachte Monitor der Rampen- und Frontkamera auch bei voller Fahrt eingeschaltet ist und mir ein wenig aufdringlich stets den vorbeiflitzenden Straßengraben zeigt. Sinnvoller und weniger störend wäre, diese Kamera ab, sagen wir, 50 oder 60 km/h zu deaktivieren, dann wäre optisch Ruhe da oben im Eck. Vermutlich ist diese Dauer-Straßengraben-Show aber eine Folge nicht mehr zeitgemäßer Homologations-Vorschriften.

Neben den Mirror-Cams interessiert natürlich beim Erstkontakt mit den neuen DAF die Darstellung des volldigitalen Instrumenten-Clusters. Der gar nicht mal so tief eingebettete Bildschirm zeigt dezent in blauen



Farbfeldern und weißen Zahlen auf schwarzem Grund sämtliche Infos an – und das auch tadellos und gut ablesbar bei direkter Sonneneinstrahlung. Links ist die Skala für die Geschwindigkeit, rechts die für Drehzahl – wie es sich gehört. Allerdings dreht auch der die quasi-analoge Dreh-

zahlmesser-Nadel im Gegenuhrzeigersinn. MAN lässt grüßen – aber: Das schafft Platz für mehr Infos im zentralen Bereich des Armaturenrägers. Dass bei der Darstellungsart zwischen „klassisch“ und „modern“ gewählt werden kann, ist kaum der Rede wert – beide Ansichten sehen sich zum Verwechseln ähnlich. Die digitale Geschwindigkeitsanzeige ist jetzt supergroß und gut ablesbar im Zentrum des quasi-analogen Tachos abgebildet. Das weitere Cockpit ist jetzt fein um den Fahrer herumgezogen. Vorbei die Zeiten des spiegelnden Radiodisplays – jetzt thront im Mittelteil ein großer Sekundär-Bildschirm für alle Telematik-, Entertainment- und Navigationsanzeigen. Dahinter und daneben – das wird der Fahrerschaft sehr gefallen – schließt sich eine ebene Ablagefläche an, die garantiert für den Laptop und die Kaffeemaschine auch während der Fahrt genutzt wird. In Kniehöhe gibt es eine weitere Ablagefläche mit etwas versteckt sitzenden USB- und 12-Volt-Buchsen sowie Becherhalter und einem Fach für die induktive Aufladung des Smartphones.

Mehr Lebensraum

Bleiben wir noch beim Kabinen-Check: Die neuen XG und XG+ - Kabinen bieten ja einen um 30 Zentimeter nach hinten verlängerten Lebensraum. Der macht sich vor allem durch ein 80 Zentimeter breites Bett mit nur minimalen Einschnitten im Bereich der Sitzlehnen bemerk-



Kamera- oder bewährte Spiegel? Der Kunde hat die Wahl.



Kamera- oder bewährte Spiegel? Nicht nur aus aerodynamischer Sicht sind die Kamera-Spiegel die bessere Entscheidung.



Getriebesteuerung in einem Hebel vereint: Der rechte Lenkstockhebel mit griffigem Wählrad und außen liegenden Tastern für Manuell/Automatik/Rangiermodus (oben) und Eco-Off-Schalter (unten).



Der Linke Monitor sitzt wegen des raumgreifenden Einstiegsgriffs etwas hoch und erfordert das Heben des Blicks.



Irritierend: Der obere, quer liegende Monitor zeigt unnötigerweise auch bei höheren Geschwindigkeiten die vordere rechte Ecke. Besser, aber zulassungstechnisch wohl nicht erlaubt, wäre das Abschalten ab 60 km/h.

Extra-Speed leider nicht abschaltbar: Ein Überlauf von +3 km/h ist fest einprogrammiert und überläuft die selbst gewählten Hysteresen (im Tacho unten eingeblendet). Will man die 90 einhalten, darf man eben nur +2 statt +5 km/h Überschwinger wählen.

Sehr augenfällig sind die Unterschiede zwischen den zwei Darstellungsarten „Modern“ (1) und „Classic“ (2) nicht.



Der legendäre Ausziehtisch wurde natürlich beibehalten. Der drehbare Fahrersitz ist Option.



Praktisch: Türentriegelung per Daumendruck. Die Tür bleibt immer unter Kontrolle beim Öffnen. Rechts oben das Bedienfeld für die Kamera-Spiegel.

bar, aber auch durch deutlich mehr Platz zwischen Bettkante und Armaturen Brett. Ist die Kühllade geöffnet, bleibt jetzt immer noch Raum für eine Tasche oder anderes Zeug, das nun nicht mehr Gefahr läuft, zerquetscht zu werden.

Das mit dem Plus in XG+ ist übrigens schnell erklärt. Im Gegensatz zur XF-Kabine mit 1,83 Meter Stehhöhe auf der Motor-kiste, erlaubt die XG-Kabine 2,04 Meter Stehhöhe an gleicher Stelle und die „Plus“-Kabine enorme 2,17 Meter Stehhöhe durch das maximal hohe Dach und die minimierte Höhe der Motorkiste (5 cm). Das nenne ich mal optimale Raumaussnutzung. Apropos: Mit 12,5 Kubikmeter umbautem Volumen bietet die XG+-Kabine rund 2,8 Kubikmeter mehr Lebensraum als die ohnehin schon große XF-Kabine (9,7 m³).

Geblendet von den umfangreichen Verstellmöglichkeiten des optionalen und (irritierend langsam) elektrisch verstellbaren „Relax-Betts“ mit Extra-Topper fällt mir auf, dass es offenbar (noch) keine Schrank-Lösungen für die Rückwand gibt. Na ja, kommt vielleicht noch. Gleiches gilt wohl auch für die nicht vor-

handenen Leselampen links und/oder rechts in der Koje. Sind offenbar mit heißer Nadel gestrickt worden, diese Vorserien-Trucks. Die Produktion beginnt übrigens offiziell im Oktober dieses Jahres.

Alles neu, alles besser

Sind die Unterschiede zwischen dem längenneutralen, neuen XF und den XG-Modellen im Stand im wahrsten Sinne des Wortes riesig, werden sie auf der Straße etwas weniger deutlich. Am auffälligsten ist der etwas höhere Geräuscheintrag beim XF. Der 480-PS-MX 13 grummelt jedoch nie laut, eher angenehm im Keller. Durch die deutlich stärkere in den Innenraum ragenden Motortunnel mit 17 Zentimeter Höhe ist die Maschine halt akustisch nicht so leicht in den Griff zu bekommen wie bei den höher aufgesetzten XG. Ansonsten ähnelt sich das Fahrgefühl.

In Sachen Armaturen und Bedienung ist alles neu und – keine Selbstverständlichkeit – alles besser. Sämtliche Armaturen, obwohl gar nicht mal so tief eingebaut, lassen sich sogar bei direkter Sonneneinstrahlung bestens ablesen. Das gilt auch für den großen Sekundär-

Bildschirm. Was habe ich mich immer echauffert über das stets spiegelnde Radiodisplay und die winzige Digitalanzeige der Geschwindigkeit – alles Geschichte.

Viel Raum zum Experimentieren bieten die Bedienfelder der Lenkradtasten links und rechts: Alle Funktionen des GPS-Tempomat PCC (Predictive Cruise Control) sind nun im linken Tastenfeld abrufbar, bei der alten Serie war dafür das rechte Tastenfeld zuständig. Die Umstellung dürfte nicht allzu schwer fallen. Das rechte Tastenfeld ist nun für die Bedienung und Menüwahl aller Telematik- und Infotainment-Funktionen zuständig. Auch Sprachbefehle lassen sich hier eingeben. In diesem Fall übernimmt „Siri“ von Apple das Zuhören, weil mein Beifahrer sein Apple-Smartphone angemeldet hat. Immerhin: Die Radiolautstärke kann ich auf Anhieb über Siri regeln, das ist ja schon mal was. Android-Phones lassen sich übrigens genauso einbinden, dann hört „Alexa“ zu.

Mich interessieren freilich die Bedienlogik und die Funktionen des GPS-Tempomat mehr. Das Setzen der Cruising-Speed ist schnell erledigt: Wie immer setze ich 84 km/h plus 6 km/h für 90er Spitzten bergab. Die hügelige Autobahn bei Antequera beschert uns abwechslungsreiche Berg- und Talphasen. Was sofort auffällt: Den Berg hinunter bevorzugt PCC längere Schubphasen, ohne gleich ins freie Segeln zu wechseln. Das ist sinnvoll, weil der Motor damit in Nullföderung geht und somit keinen Sprit zum Erhalt der Leerlaufdrehzahl benötigt – so wie das beim freien Segeln der Fall wäre. Das ist übrigens ein Trend, den ich auch bei den Konkurrenten beobachte: Die Rollphasen ohne Gang verkürzen sich zugunsten von Schubphasen. Der Vorteil ist nicht nur weniger Spritverbrauch, sondern auch ein geschmeidiger Run ohne



Die Höhe im XG+ -Haus ist enorm: 217 cm sind es über Mitte Motortunnel. Da haben auch Zwei-Mann-Besatzungen genug Luft zum Atmen, für den Einzelnen sind die 12,5 Kubikmeter umbauter Raum ein menschenwürdiger Lebensraum.



Das Nacht-Panel ist bei aufgestellter Lehne nur schwer zu bedienen, mittig in der Rückwand wäre besser. Die Tasten für die elektrische Verstellung (rot markiert) liegen optimal. Die Stellmotoren arbeiten allerdings ziemlich langsam.

übermäßige Bremsungen, um die gesetzte Spitze einzuhalten. Allerdings nutzt nun auch der DAF beinahe schon exzessiv einen Dip von plus 3 km/h ins Speed-Töpfchen. Das heißt: In einer Senke löst freies Segeln die Schubphase ab, um nochmal ordentlich Schwung für die nächste Steigung zu holen. Der zeigt dann allerdings 93 km/h, was nicht jedermanns Sache ist. Der Gratis-Schwung über die Setzgeschwindigkeit ist fest einprogrammiert, lässt sich also nicht abschalten. Wenigstens ist dieses Verhalten auf 30 Sekunden begrenzt, um keinen Tachoeintrag zu riskieren. Wer auf keinen Fall die 90 überschreiten will, muss ein wenig kopfrechnen. In meinem Fall hieße das, PCC so einzustellen: 84 km/h plus 3 km/h als Hysteresen-Schritt plus 3 km/h als Dip, macht 90 km/h Schwungspitze. Das kann man freilich so machen. Besser fände ich, den Dip a) in Schritten von 1 bis 3 km/h in ein eigenes Untermenü zu packen und b) abschaltbar zu gestalten.

Das Rennen ist eröffnet

Das oben geschilderte Verhalten läuft übrigens bereits im standardmäßig nach „Zündung ein“ aktiviertem Eco-Programm ab. Die Kickdown-Funktion für einen schnellen Gang nach unten ist dadurch auch gegeben – ein wichtiger Unterschied zum „bewährten“ XF. Um einen Gang runter per Tip auf den Ganghebel zu bekommen, ist allerdings, wie früher, ein Druck auf die „Eco-Off“-Taste am äußersten Ende des Wählhebels nötig. Andere Einstellungen, so versichert mir Entwickler und Test-Chef Raoul Wijnands, seien in der Werkstatt per Computer-Zugriff einstellbar.

Die kernige Aussage, über kurz oder lang auf einen schweren und teuren Retarder verzichten zu können, erscheint angesichts der kräftigen Motorbremse und zunehmend schuborientierter Bergab-Philosophie durchaus glaubhaft, zumal die Motorbrems-Momente der MX11- und MX13-Motoren um 20 Prozent bei niedriger Drehzahl angehoben werden konnten. Genauso glaubhaft ist der Gewinn an Kraftstoffeinsparung, den die DAF-Ingenieure mit zehn Prozent über alle Maßnahmen angeben,

wobei 6,3 Prozent davon allein aufs Konto der stark verbesserten Aerodynamik gehen sollen. Die ersten Verbrauchs-Tests, hoffentlich wie versprochen im Frühjahr nächsten Jahres, werden uns zeigen, ob das alles auch so stimmt. Eines aber ist auf jeden Fall sicher: Mit Einführung der XG-Modelle ist das Rennen um die beste Umsetzung der neuen EU-Längenregelung eröffnet. Und DAF hat da, wie ein Marktkennner unlängst bemerkte, definitiv schon mal „ein echtes Brett rausgehauen“.

rod

Die Motoren			
MX 11	MX-11 270	MX-11 300	MX-11 330
Leistung bei Nenndrehzahl 1600/min	270 kW/367 PS	300 kW/408 PS	330 kW/449 PS
Max. Drehmoment mit Top Torque im höchsten Gang	1.950 Nm bei 900–1.125 U/min ¹⁾	2.150 Nm bei 900–1.125 U/min ¹⁾	2.350 Nm bei 900–1.125 U/min ¹⁾
Max. Drehmoment	1.800 Nm bei 900–1.400 U/min	2.000 Nm bei 900–1.400 U/min	2.200 Nm bei 900–1.400 U/min
MX 13	MX-13 315	MX-13 355	MX-13 390
Leistung bei Nenndrehzahl 1600 (1675 bei MX 13 390)	315 kW/428 PS	355 kW/483 PS	390 kW/530 PS
Max. Drehmoment mit Top Torque im höchsten Gang	2.300 Nm bei 900–1.125 U/min ¹⁾	2.500 Nm bei 900–1.125 U/min ¹⁾	2.700 Nm bei 900–1.125 U/min ¹⁾
Max. Drehmoment	2.150 Nm bei 900–1.400 U/min	2.350 Nm bei 900–1.400 U/min	2.550 Nm bei 900–1.400 U/min

¹⁾ im höchsten Gang bei Direktganggetrieben und in den beiden höchsten Gängen bei Schonganggetrieben



Trotz des Bordsteinfensters lässt sich die Seitenscheibe noch cirka 30 cm elektrisch senken (blau markiert). Das untere Innenfenster lässt sich übrigens zum Reinigen herausnehmen.