



Komplett: In Spanien waren alle ab Januar verfügbaren Typen des DAF XF 105 angetreten. Perfekt: Der Fahrerplatz und das Interieur sind hervorragend gelungen.



Mit Sinn und Verstand

Bei seinem ersten offiziellen Auftritt auf Asphalt überzeugte der DAF XF 105 durch phantastische Fahreigenschaften und viel Komfort.

Der neue DAF XF 105 startet nächstes Jahr in den Leistungsklassen 410, 460 und 510 PS. Er soll für mehr Vortrieb auf dem LKW-Markt ab 16 t Gesamtgewicht sorgen und DAF Trucks in Westeuropa von derzeit 14 Prozent auf 16 Prozent Marktanteil bringen. In einigem Abstand zum Marktführer Mercedes-Benz würden dann DAF Trucks, MAN und Volvo Trucks ziemlich dicht zusammenstehen. Gemäß den aktuellen Daten ist DAF in bemerkenswerter Weise bereits an Scania vorbeigezogen.

Ab Januar sollen bereits die ersten 4x2-Modelle vom Band laufen. Ab Jahresmitte folgen die Mehrachser. In Deutschland tritt der DAF XF 105 als Topmodell mit Space-Cab und Super-Space-Cab grundsätzlich gemäß Euro 5 an. Dagegen bleibt der DAF XF 95 mit Euro-3-Motorisierung weiterhin als älterer Bruder bis zum Einsatztermin Euro 4 am 1. Oktober 2006 im Dienst und wird danach für Länder gebaut, in denen Euro 4/5 nicht gefragt sind.

Vielleicht ziert auch deshalb den besten Fernverkehrs-LKW für das schwere Segment, den DAF Trucks nach eigenen Angaben je gebaut hat, nur ein bescheidenes Face-Lifting. Die markanten Unterscheidungsmerkmale sind in erster Linie der tiefer in die Stoßstange eingezogene Buggrill und der strenger wirkende Frontklappengrill sowie beim Super-Space-Cab die ins neue Dach integrierten Scheinwerfer. Hinzu kommen die neuen Außenspiegel mit erweitertem Sichtfeld und Scheinwerfer in Klarglasoptik (Xenon-Scheinwerfer auf Wunsch lieferbar).

Unterm Blech konzentrieren sich dafür Neuheiten wie der von DAF-Trucks neu entwickelte Motor Paccar MX mit 12,9 l Hubraum, eine besonders kompakte SCR-Technologie mit Ad Blue sowie ein neues Fahrgestell-Layout für ein maximales Kraftstofftankvolumen und weitere pfiffige Lösungen für mehr Wirtschaftlichkeit. Bemerkenswert auch das komplett neu entwickelte Interieur in der Kabine - vom Fahrerplatz bis zum Schlaf- und Ruheabteil.

Insgesamt gesehen tritt der DAF XF 105 als eine komplett neue Fahrzeuggeneration im schweren LKW-Segment an. Im Vergleich zu seinem älteren Bruder bringt er allerdings etwa 135 kg mehr auf



Faszinierend: Der neue DAF XF 105 konnte in Spanien erstmals gefahren werden.

die Waage; auf Grund der SCR-Technologie und der verstärkenden Maßnahmen wegen des bulligeren Drehmoments. Außerdem ist, je nach vergleichbarem Modell und vergleichbarer Ausstattung, eine Preissteigerung von 10 bis 15 Prozent angesagt.

Im Gegenzug verspricht DAF Trucks eine Motoren-Lebensdauer von 1,6 Millionen km, einen um bis zu 4 Prozent geringeren Kraftstoffverbrauch, um bis zu 10 Prozent niedrigere Reparatur- und Wartungskosten sowie einen um bis zu 15 Prozent höheren Restwert. Hinzu kommen noch geringere Mautgebühren auf deutschen Autobahnen dank Euro 5, Entfall der 10.000-km-Neufahrzeug-Wartung, ein von 120.000 auf 150.000 km verlängerter Wartungsintervall (mit Syn-

thetiköl) sowie verlängerte Ölwechselintervalle für Getriebe und Hinterachsen.

Trotz des vorsichtigen Face-Liftings ist das neue Gesicht des XF 105 noch sympathischer und maskuliner gelungen. Und erst hinterm Lenkrad sowie in der Kabine offenbart sich der LKW als eine neue Fahrzeuggeneration. Das machte die Fahrvorstellung in Malaga überaus wichtig. Angetreten waren alle Sattelzugmaschinenversionen 4x2 mit Space-Cab und Super-Space-Cab, die ab Januar 2006 zu haben sind.

DAF Trucks hat sich beim neuen Antriebsaggregat Paccar MX das Drehen an der PS-Schraube verkniffen. Im Fokus stand vor allem die Steigerung des maximalen Drehmoments: Mit 408 PS und 2.000 Nm, 462 PS und 2.300 Nm sowie

Kabine DAF XF 105

Die neue Baureihe DAF XF 105 startet zunächst im schweren Fernverkehrssegment ab 18 t Sollgesamtgewicht. Zur Wahl stehen zwei 2,25 m lange und 2,49 m breite Basis-Fernverkehrsfahrerhäuser – die Space-Cab mit rund 1,88 m Stehhöhe und die Super-Space-Cab mit rund 2,25 m Stehhöhe.

Antriebsstrang

Motor: völlig neu entwickelter Motor Paccar MX Euro 5 von DAF Trucks: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasurbolader mit geregelter Bypass (Wastegate) und Ladeluftkühlung; elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung über neu entwickeltes SMART-Einspritzsystem mit in den Motorblock integrierten Einspritzpumpeneinheiten pro Zylinder; Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 130/162 mm; Hubraum: 12,9 l; Leistungsvarianten: 408 PS (300 kW), 462 PS (340 kW) und 510 PS (375 kW) bei jeweils 1.500 bis 1.900/min; maximale Drehmomente: 2.000 Nm, 2.300 Nm und 2.500 Nm bei jeweils 1.000 bis 1.410/min

Getriebe: ZF 16 S: vollsynchronisiertes mechanisches 16-Gang-Schaltgetriebe mit serienmäßiger Servoshift-Ausstattung.

Auf Wunsch ZF 12 AS Tronic: Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit automatisierter Kupplung und Fahrprogrammregelung und anwählbarem Handschaltmodus

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre oder doppelübersetzte Außenplanetenachse jeweils in unterschiedlichen Übersetzungsverhältnissen von 2,69:1 bis 5,63:1, je nach Leistungsvarianten und Einsatzverhältnisse. Die neue Übersetzung 2,69:1 wurde speziell für Volumenfahrzeuge mit Niederquerschnittsreifen der 60er und 70er Serie entwickelt.

FAHRBERICHT DAF XF 105

510 PS und satten 2.500 Nm aus 12,9 l Hubraum steht DAF Trucks bei den maximalen Drehmomentwerten in der jeweiligen PS- und Hubraumklasse in der ersten Reihe. Erst recht, wenn die für später geplante 560-PS-Version des Paccar MX mit einem gewaltigen Drehmoment von 2.700 Nm auf dem Markt antritt. Und, so die Eindhovener: Der Motor bietet noch Potenzial für weitere Leistungs- und Drehmomentsteigerungen.

In Spanien stellte DAF Trucks mit den Typen XF 105.410, XF 105.460 und XF 105.510 ein sauber gestuftes Programm vor, das über 95 Prozent aller Fernverkehrsanforderungen abdecken kann. Bei den Fahrten mit den 40-t-Sattelzügen ging es ordentlich zur Sache: Der Autobahnabschnitt bei Malaga war mit knackigen und kilometerweit langgezogenen Steigungen sowie Gefällstrecken bestückt. Vor allem mit den mechanischen Schaltgetrieben ließ sich erfahren, wie einfach sich im Grunde der XF 105 in allen Leistungsklassen bewegen ließ. Leistung und Durchzugsvermögen arbeiten im Gleichklang für eine ausgezeichnete Fahrharmonie.

Dazu kommt noch eine einheitliche Charakteristik der vorgestellten Motoren. Alle Leistungsvarianten erreichen die PS-Zahl jeweils bei 1.500 bis 1.900/min

Bärenstark: Der neue Paccar MX von DAF-Trucks leistet in der stärksten Version 510 PS und baut 2.500 Nm Drehmoment auf.

Kompakt: DAF Trucks hat die SCR-Technologie mit Ad-Blue auf kleinstem Raum untergebracht.

Zuverlässig: DAF-Trucks verspricht beim XF 105 um bis zu 10 Prozent geringere Reparatur- und Wartungskosten.

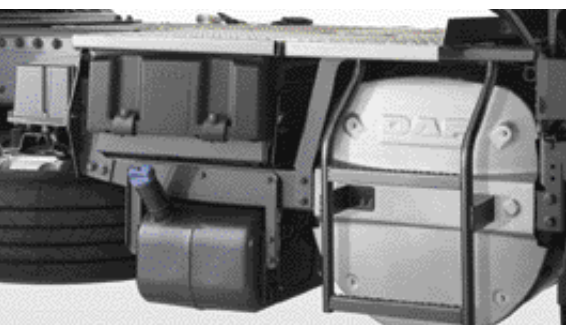


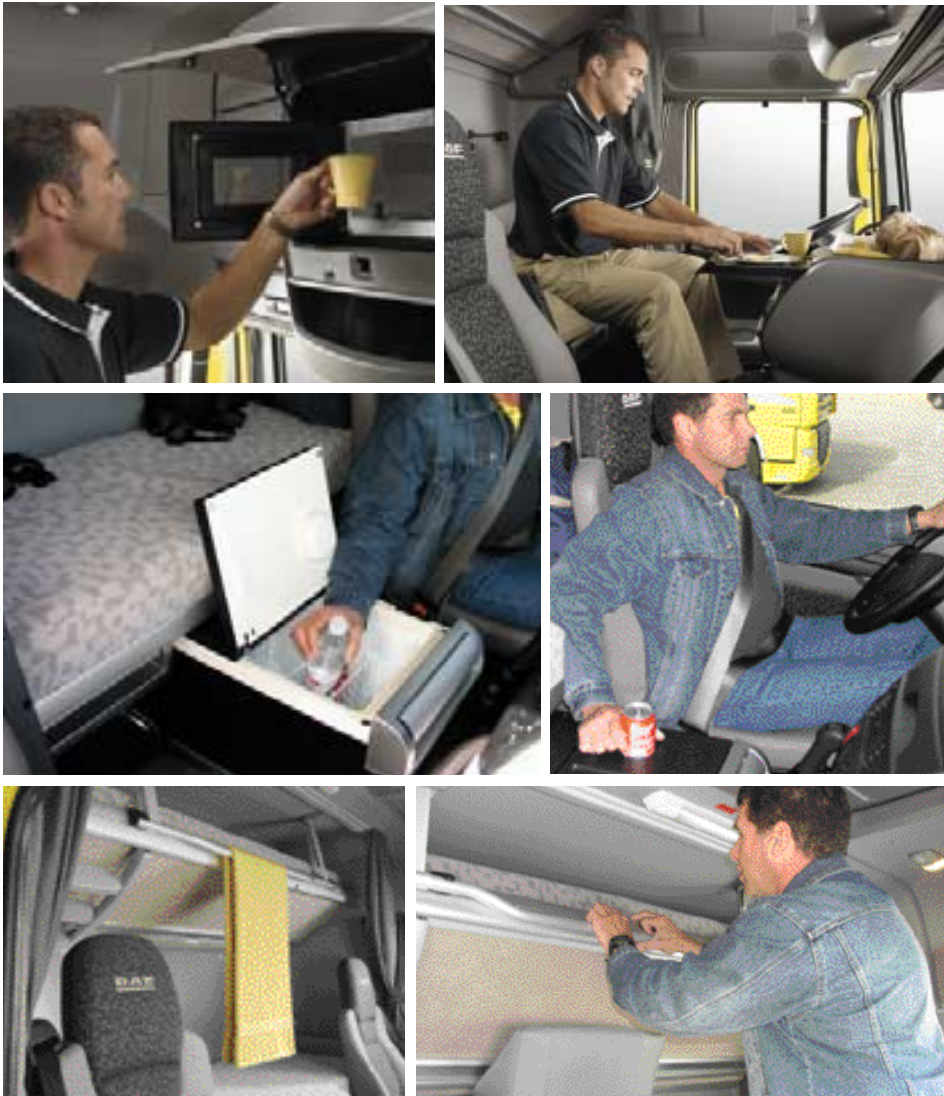
Auswahl: Auf Wunsch steht das Armaturenbrett in elegantem Wurzelholzdesign oder sportlichen Alu-Look zur Verfügung.

und bringen ihr maximales Drehmoment jeweils bei 1.000 bis 1.410/min. Da war beim Wechsel zwischen den einzelnen Leistungsklassen praktisch keine Umstellung der Fahrweise nötig.

Allerdings entscheiden auf Steigungen schon die PS-Zahl und der maximale Drehmomentwert, in welchem Gang und mit welchem Tempo es nach oben geht. Klar, dass da die 460-PS-Version gegenüber dem 410er die Nase vorn hat. Zumal beide in gleicher Übersetzung mit einer theoretischen Auslegung auf 120,2 km/h bei 1.900/min (80 km/h bei 1.264/min) in der höchsten Gangstufe gefahren wurden.

Der XF 105.510 war bergauf dank seiner Motorpower trotz einer längeren Auslegung auf 130,9 km/h bei 1.900/min (80 km/h bei 1.161/min) in einem höheren Gang und etwa 10 km/h schneller als die 460-PS-Version unterwegs. Aus meiner Sicht sind die vorgestellten Auslegungen des Antriebsstrangs ideal für den internationalen Fernverkehr. Sie versprechen einen wirtschaftlichen Einsatz sowohl in der Ebene als auch in hügeliger Topographie. Außerdem sorgen die hohen Leistungs- und Drehmomentwerte in unteren bis mittleren Drehzahlbereichen für eine geschmeidige Motorelastizität in allen Lebenslagen.





Viele sinnvolle Details in der Fahrerkabine: eine Bordbar, ausziehbarer Tisch, ausziehbares Kühlfach, Dosenhalter, Zugstange als Handtuchhalter, schnell auf- und abgeklapptes Bett

Absolut empfehlenswert zeigte sich auch die Bestückung des XF 105 mit dem 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie AS Tronic von ZF. Bei diesen drehmomentstarken Motoren braucht es wirklich nicht mehr als 12 Getriebestufen für den Vortrieb. Außerdem zeigte sich die Fahrprogrammregelung erstklassig auf die geschmeidige Motorcharakteristik abgestimmt, und das Schaltprogramm sorgt bei aktivierter Motor- und Betriebsbremse automatisch für effektive Drehzahlen. Allerdings erledigten in Spanien die 16-Gang-Schaltgetriebe ZF 16 S, die in der Standardausstattung vorgesehen sind, auch einen guten Job. Die übliche Doppel-H-Schaltung ist exakt geführt, und das serienmäßige Servoshift sorgt für geringe Betätigungs-

kräfte beim Schalten. Sogar wenn es talwärts geht, hat der XF 105 mit der neuen MX-Engine-Brake Erstaunliches zu bieten. Im Vergleich zum 12,6-l-Motor XEC im DAF XF 95 liefert der neue Motor mit über 272 PS ab 1.400/min rund 100 Prozent mehr Verzögerungsleistung im mittleren Drehzahlbereich, und der Spitzenwert von 435 PS bei 2.100/min bedeutet eine Steigerung von 45 Prozent der Motorbremsleistung. So ließen sich die 40-t-Sattelzüge mit dem XF 105 auch auf den kilometerlangen Gefällstrecken bei entsprechender Gangwahl mit der Motorbremsleistung sicher ins Tal führen. Es waren nur wenige Zwischenbremsungen nötig. Klar, dass gerade bei diesen Einsatzbedingungen die Fahrzeuge mit zusätzlichem Intarder im Vorteil waren.

DAF Trucks konnte auf Basis eines anerkannt hohen Niveaus neue Maßstäbe bei der Fahrerplatz- und Kabinengestaltung setzen. Vor allem der Fahrerplatz ist sowohl elegant als auch ergonomisch und übersichtlich hervorragend gelungen. Alle Schalter sind einfach erreichbar und logisch gruppiert. So sind zum Beispiel die Spiegel- und Fensterbedienung in die Armlehne der neuen Türverkleidung integriert worden.

Tempomat- und Bremsomatfunktion sowie die Telefonfreisprechanlage lassen sich über Tasten im neuen Multifunktionslenkrad bedienen. Alle anderen wichtigen Dinge wie Licht-, Blinker, Motorbrems- und Retarderaktivierung sowie bei eingebauter AS Tronic auch die manuelle Gangwahl sind praktisch auf zwei Lenksäulenbedienhebel zusammengefasst. Darüber hinaus bietet das Armaturenbrett jetzt drei zusätzliche DIN-Einschubfächer im direkten Fahrerumfeld. Besonders elegant und übersichtlich ist das neue Kombiinstrumentenfeld mit Analog- und Digitalanzeigen sowie Fahrer-Informationdisplay im direkten Blickfeld gelungen.

Insgesamt überzeugt das neue Interieur der Kabinen mit exzellent hochwertiger Material- und Verarbeitungsqualität sowie intelligenter Raumausnutzung, reichlich Ablagefächern, großen Stauräumen und harmonischer Farbwahl. Zu den wichtigsten Neuerungen zählen der auf nur noch eine kleine Stufe von 15 cm abgesenkte Motortunnel, der klappbare Schalthebel für einen einfachen Durchstieg zur Beifahrertür und eine neue Einteilung des Schlafabteils mit verlängerten Liegen 2,10 x 81 x 15 mm (Länge x Breite x Höhe) unten und 2,05 x 70 x 10 mm oben. Dabei kann die Klapphalterung der oberen Liege gleichzeitig als Handtuchbügel genutzt werden.

Insgesamt eine gelungene Vorstellung, die der DAF XF 105 in der LKW-Topklasse gab. Er ist zwar etwas schwerer und teurer als sein älterer Bruder XF 95. Doch die Investition in den Neuling rechnet sich am Ende. DAF Trucks bietet mit dem XF 105 mehr DAF fürs Geld sowie eine Wertsteigerung beim Gebrauchtfahrzeugverkauf, und Euro 5 ist auch schon drin.

ADELBERT SCHWARZ