



Achslast on demand

Wer an der Hinterachse mehr Achslast benötigt, muss bei DAF noch auf den 95er zurückgreifen. Der kann mit Hilfe einer leichten Vorlaufachse knapp 17,7 Tonnen stemmen, genug für so manchen Schwertransport oder unharmonische Ladegewichte.

Alles spricht von Euro 4 und 5, und wie andere Hersteller auch hat sich die holländische Truck-Marke DAF mit ihrer neuen schweren Baureihe XF 105 gebührend darauf vorbereitet. Die Neuen glänzen mit teilweise bärenstarken Motoren, die mit SCR-Technik auf die strengerer Abgasnormen fitgemacht

werden. Auch die in den Grundmaßen identischen Fahrerhäuser wurden gründlich renoviert. Doch wer mehr als eine Euro-Sattelzugmaschine möchte, muss derzeit noch warten oder auf den bewährten 95er zurückgreifen. Beispielsweise dann, wenn die knapp bemessene Hinterachs-

last einer jeden Standard-Sattelzugmaschine nicht ausreicht. Bereits bei voller Auslastung mit homogener Ladung trägt die Antriebsachse in der Regel mehr, als der Gesetzgeber erlaubt. Wer unterwegs von hinten entlädt und mit einer Teilladung weiterfährt, bürdet seiner Achse oft weit mehr als zulässig auf. Das Zeug zum Problemlöser haben ohne Zweifel Fahr-

zeuge mit Vorlaufachsen – sie zeigen einen gangbaren Weg zu höheren Gesamtzuggewichten auf und verhalten sich in Sachen Achslasten korrekt. Das Konzept ist keineswegs neu, sondern ein Dauerbrenner. Alte Hasen im Transportgeschäft erinnern sich noch an die dreiachsigen Frontlenker aus den späten 50er und 60er-Jahren, die damals allerdings mit Traktionsproblemen zu kämpfen hatten. 6 x 2-Sattelzugmaschinen mit Pusher-Achse gelten mittlerweile in Großbritannien als „state of the art“, auf sechs Achsen dürfen im Achslast-kritischen United Kingdom bis zu 44 Tonnen rollen. Auch in den Niederlanden sind mit einer Achse mehr 50 Tonnen erlaubt.

Doch für die findigen Fuhrleute Europas gibt es bei DAF auch Transportlösungen, wenn eine schwere Vorlaufachse nicht immer gebraucht wird. Die dreiachsige Sattelzugmaschine DAF XF 95 FTP 6 x 2 beispielsweise, wahlweise mit den Radständen 3,85 m und 4,05 m, rollt mittschiffs auf einer leichten Achskonstruktion mit schlanker Spur und 17,5-Zoll-Bereifung. Man muss schon genau hinsehen, um die schmale Achse hinter der optionalen Fahrgestellverkleidung überhaupt wahrzunehmen. Achslast on demand – so oder ähnlich könnten Mar-



Das Bein gehoben – jetzt hat der 23,4-Tonner ein zulässiges Gesamtgewicht von 18 Tonnen

Stirnwandbereich des Aufliegers ansteht. Reicht die normale Hinterachslast, werden die kleinen Räder einfach geliftet. Damit reduzieren sich die Reifenabnutzung und der Rollwiderstand. Nicht wegzudiskutieren ist allerdings das Mehrgewicht – unser Proband wiegt mit vollem 640-Liter-Kraftstofftank, Hydrauliktank und mittelhohem Space Cab fahrfertige 8.340 kg. Im Vergleich mit einem „Vollwert“-Dreiaxser ist er gute 500 Kilogramm leichter und darf dennoch in einzelnen europäischen Ländern bis zu 44 Tonnen ziehen.

offenbart, dass der DAF-Youngtimer noch längst nicht zum alten Eisen zählt. Allem voran die tadellose Arbeit des AS-Tronic-Getriebes – besser als im 95er schaltet es auch im neuen XF 105 nicht und eine Rückrollsperrung hat auch der Neue nicht zu bieten. Mit 430 PS Motorleistung aus 12,6 Liter Hubraum ist man flott unterwegs, der große Sechszylinder zeigt sich unspektakulär doch anfahrstark und ausdauernd in den Steigungen. Wie auch bei der neuen Generation speist ein Hochdruckeinspritzsystem mit Pumpe-Düse-Elementen maßgenau die Zylinder des



keting-Experten das Konzept nennen – die zusätzliche starre Achse erhöht die Tragfähigkeit der Hinterachse bei Bedarf um weitere 4,4 Tonnen. Die kleinen Stützräder verschaffen dem Spediteur mehr Spielraum bei Transporten von Secontainern oder sonstigen Einsätzen, wo das Ladungsgewicht überproportional im

Leichter als ein neuer XF 105 mit gleicher technischer Ausstattung ist der 95er gewiss. Gänzlich unbelastet von Adblue-Zusatztanks und SCR-Katalysatoren hat der Euro 3-DAF mehr als 150 kg weniger auf den Rippen. Ist der XF 95 damit heute noch ein empfehlenswertes Angebot? Schon der Blick in die technischen Daten

**Nur wenig Verzängung in engen Kurvenradien
Schmalspur für die starre Vorlaufachse – ohne Reserverad kann der FTP mit großen Tanks bestückt werden**

Langhubers. Dennoch bleiben die kernigen Geräusche der harten Verbrennung im gut gedämmten Fahrerhaus außen vor. Auch Lenkung und Fahreigenschaften



Auch mit sechs Achsen ein echter DAF – der XF 95 FTP ist auch an der Tankstelle ein genügsamer Zeitgenosse (oben). Anheben und absenken zum Absatteln – der FTP funktioniert wie eine normale Sattelzugmaschine (links). Kippschalter für den Vorlaufachsen-Lift (links unten).

der Wendigkeit des dreiachsigen Konzepts hegen, können wir ihn beruhigen. Im normalen Fahrbetrieb sind an der Zugmaschine keine kritischen Verzweigungen zu registrieren. Bei engen Rangiermanövern einfach die Mittelachse liften – schon geht es weitgehend reibungsfrei auch um ganz enge Radien. Das gilt natürlich auch im Winterbetrieb, der erhöhte Druck auf der Antriebsachse sorgt beim Anfahren für mehr Grip. Mehr Rollwiderstand durch drei Achsen lassen uns einen erhöhten Kraftstoffverbrauch erwarten. Auf reinen Rolletappen mag der sechsachsige 40-Tonner mit 29,7 l/100 km etwas mehr als konventionelle Fünffachs-Sattelzüge konsumieren, bei ambitionierter Fahrweise auf mittelschwerer Autobahn steigt der Verbrauch auf einen moderaten Durchschnittswert von 32,5 Litern und bestätigt die gute Meinung der DAF-Kunden. Unser Vorurteil bestätigt dagegen auch auf schwerem Landstraßen-Terrain

nicht – wir bleiben auch hier unter der 35-Liter-Marke. Gemessen ist gemessen, sagen die Techniker, mit einem Gesamtverbrauch von 31,3 l/100 km an einem kalten regnerischen Tag zeigt der sechsachsige 40-Tonner gewiss keine Schwächen.

Wer bereits das neue Interieur im XF 105 gesehen oder im Einsatz erlebt hat, wird im 95er vor allem den niedrigen Motortunnel vermissen. Der Bessere ist des Guten Feind, doch im Alltag muss sich der bewährte Holländer gewiss nicht verstecken. Sein ansehnlicher Arbeitsplatz ist aufgeräumt und sein Schlafgemach bietet noch immer breitere Betten als so manche Premiummarke. Wer einen FTP braucht, kann sich auf die gute Qualität und attraktive Konditionen eines 95ers freuen. Oder auf den XF 105 warten – gegen den in Gebrauchtwagenkreisen hochgeschätzten DAF XF 95 spricht wohl die höhere Autobahn-Maut in Deutschland. **WOLFGANG TSCHAKERT**

überzeugen noch immer auf hohem Niveau. Wobei der lange Radstand und die starre Vorlaufachse gemeinsam auf schnellen Passagen noch ein Quäntchen besser spüren, Nickschwingungen sind dem bewährten fahraktiven Holländer faktisch fremd. Sollte jemand Zweifel an