



Platz in Hülle und Fülle: Der DAF wird von vielen Fahrern auch wegen seines besonders großen Raumangebotes in der Kabine geschätzt.



Das Armaturenbrett wurde erneuert und um ein zentrales Display erweitert.

DAF XF 95 Mit dem XF 95 löst DAF den bisherigen 95 XF ab. So sehr sich die alte und neue Typenbezeichnung ähnelt, so sehr ähneln sich auch die Fahrzeuge. Dies bezieht sich jedoch nur auf das optische Erscheinungsbild. Unter dem Blech gibt es zahlreiche Veränderungen und Neuerungen.

Rundum gelungen

Der DAF XF 95 ist im Vergleich zum Vorgängertyp rund 200 kg leichter.



Zu erkennen ist der neue DAF an den insgesamt runderen Konturen, dem neuen Kühlergrill, den Eckspoilern und den Klarglasscheinwerfern. DAF hat es geschafft, dem XF 95 ein modernes Erscheinungsbild zu geben ohne den bisherigen Typ abzuwerten. Dies ist vor allem im Hinblick auf den Wiederverkauf wichtig, der ein wichtiger Faktor bei der Wirtschaftlichkeitsrechnung ist.

Stichwort Wirtschaftlichkeit: Hier vertritt die DAF-Crew eine spezielle Philosophie, mit der sie vor allem beim bisherigen 95 XF gut gefahren ist. Neue Entwicklungen, wie etwa im Bereich der Elektronik oder der Scheibenbremsen, halten nicht gleich bei deren Verfügbarkeit Einzug in die Serie, sondern man wartet die „zweite Generation“ ab. Dies ist jetzt beim XF 95 der Fall. So finden sich im neuen DAF elektronisch geregelte Scheibenbremsen und die aktuellste Version des von ZF zugelieferten automatisierten Getriebes AS-Tronic.

Zum Thema Wirtschaftlichkeit gehört auch das gewichtsoptimierte Fahrgestell mit zusätzlicher Querverstärkung, das zusammen mit dem Gewichtsvorteil der Scheibenbremsen gegenüber den bisherigen Trommeln immerhin eine Gewichtsparsnis von rund 200 kg bedeutet.

Auch die Motoren sind überarbeitet worden. Durch eine Erhöhung der Verdichtung und durch Änderungen am Turbolader sowie an der Motorelektronik sollen sich laut DAF um 1,5 bis 2 Prozent günstigere Kraftstoffverbräuche ergeben. Bei ersten Testfahrten zeigte sich, dass DAF die neuen Komponenten – spe-



Das Gaspedal ist jetzt hängend angeordnet. (rechts)

Der Hebel für die AS-Tronic wird nur selten gebraucht. (links)

ziell die Scheibenbremsen und die AS-Tronic – perfekt in das Gesamtkonzept integriert hat.

Besonders überzeugend ist die sehr gute Dosierbarkeit der Bremsanlage. Weniger überzeugen konnte dagegen auf den Gefällestrecken im Ardennen-Gebiet die nicht sehr wirkungsvolle Motorbremse. Diese ist der Betriebsbremse vorgeschaltet und wird per Bremspedal zugeschaltet. Empfehlenswert ist auf jeden Fall der gegen Mehrpreis lieferbare In-tarder von ZF.

Bei dessen Betätigung wird automatisch der Lüfter aktiviert, um die zusätzlich freigesetzte Wärme in der Kühlanlage schneller abzuleiten.

Besonders komfortabel lässt sich der XF 95 fahren, wenn die gegen Mehrpreis lieferbare AS-Tronic das Schalten übernimmt.

Besonders komfortabel lässt sich der XF 95 fahren, wenn die gegen Mehrpreis lieferbare AS-Tronic das Schalten übernimmt. Die Funktion dieses automatisierten Schaltgetriebes in seiner neuesten Version ist so gut abgestimmt, dass in der Praxis fast immer automatisch der gerade optimal passende Gang eingelegt wird. Dies geschieht schnell und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung. DAF liefert die AS-Tronic in 12-Gang-Version. Nur für schwere Einsätze ist auch eine 16-Gang-Version vorgesehen.

Das bewährte Konzept des 95 XF wird für den XF 95 beibehalten und um die jetzt aktuellsten Technik-Details so ergänzt, dass ein rundum gelungener LKW entstanden ist.

H. HENDRISCH