Der XF105.510 Super Space Cab ist das Flaggschiff von DAF Trucks und überzeugte mit Komfort und Wirtschaftlichkeit.

DAF XF105.510 Super Space Cab

Mit positivem Image

Beim Test präsentierte sich die 510 PS starke Sattelzugmaschine DAF XF105.510 mit gediegenem Interieur und wirtschaftlicher Antriebspower.

Vor allem seit der Vorstellung der Baureihe XF105 konnte DAF Trucks sein positives Marken-Image noch weiter aufpolieren. So präsentiert sich auch die Test-Sattelzugmaschine DAF XF105.510 Super Space Cab im zeitgemäßen Design. Vor allem die hohe Stirnfläche mit integrierten Dachscheinwerfern und der großflächig gestaltete maskuline Kühlergrill verschaffen dem Flaggschiff von DAF Trucks ein unverwechselbares und attraktives Outfit. Und dank der leistungsstärksten Version des Paccar-MX-Motors wird einiges an Power geboten: Der 12,9-l-Motor leistet 510 PS bei 1.500/min und gibt sein maximales Drehmoment von bärigen 2.500 Nm bereits bei 1.000 bis 1.410/min ab. Herausragend sind beim MX-Aggregat die elektronisch geregelte „Smart“-Hochdruck-Direkteinspritzung nach dem Pumpe-Leitung-Düse-Prinzip pro Zylinder mit präziser Mehrpunkteinspritzung und maximalen Drücken bis 2.000 bar. Von Bedeutung ist auch die hohe Motorbremsleistung der MX-Engine Brake im Bereich von 272 PS bei 1.500/min bis 442 PS bei 2.100/min. Die MX-Motoren mit SCR-Technologie und Ad Blue gibt es optional bereits seit 2006 gemäß Euro 5 und können auf Wunsch jetzt auch mit zusätzlichem Passiv-Rußfilter die noch strengeren EEV-(Enhanced Environmentally

Der Fahrer-Arbeitsplatz ist in allen Punkten vorbildlich gelungen. Ein praktischer Ausziehtisch in der Mittelkonsole, Kühlschrank für frischen Proviant und Kaltgetränke sowie Sitzschnellabsenkung und hochklappbares Lenkrad fürs bequeme Aussteigen sorgen für überdurchschnittlichen Komfort an Bord.

Friendly Vehicles)Anforderungen erfüllen.

Die 510 PS des XF105.510 reichen DAF Trucks als Spitzenmotorisierung für den Eintritt in die Königsklasse. Im Wettbewerbsvergleich mit den verfügbaren Motorleistungen bis 680 PS gibt sich hier DAF Trucks betont bescheiden. Immerhin kann der XF105.510 als Zugpferd des auf etwa 40 t Gesamtgewicht ausgelasteten Test-Zugs ein Leistungsverhältnis von rund 12,8 PS/t sowie vor allem ein maximales Drehmomentniveau von 62,5 Nm/t aufbieten.

Was will „Mann“ eigentlich mehr? Zumal DAF Trucks bei der Abstimmung des Antriebsstrangs die durchzugsstarke Motorcharakteristik mit einer Auslegung auf rund 1.160/min bei Autobahntempo 80 km/h in der höchsten Getriebestufe punktgenau getroffen hat. Leistung und Drehmomentstärke wurden zudem in hohe Fahrharmonie und wirtschaftliche Verbrauchswerte umgesetzt. Das beweist auch ein Blick auf das Gesamtergebnis

Beim DAF XF105.510 wurden Power und Drehmomentstärke in hohe Fahrharmonie umgesetzt.

(Einzelergebnisse: siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 35,9 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,9 km/h für die anspruchsvolle Testrunde. Auf dem schwierigen Autobahnabschnitt waren es günstige 32,6 l/100 km bei 78,8 km/h. Allerdings muss jetzt noch der Ad-Blue-Verbrauch von 5,3 Prozent hinzugerechnet werden, woraus sich zum Beispiel ein Autobahnverbrauch von 34,3 l/100 km ergibt. Kostenrelevant geht der Ad-Blue-Verbrauch zu etwa 50 Prozent im Vergleich zum Dieselpreis in die Rechnung ein, was einen durchschnittlichen Autobahn-Dieselverbrauch von rund 33,5 l/100 km beziehungsweise beim Gesamtergebnis einen Dieselverbrauch von etwa 36,8 l/100 km entsprechen würde. Beim Thema Umwelt und CO_2-Emission verhält sich Ad-Blue weitestgehend neutral.

Neben der Motorentechnik sorgte vor allem die Antriebsstrangbestückung mit dem 12-Gang-Automatikschaltgetriebe ZF AS Tronic in 2-Pedaltechnologie für wirtschaftliche Verbrauchswerte. Die Fahrprogrammregelung des Automatikschaltgetriebes zeigt sich intelligent und schöpft zum Beispiel die Durchzugskraft

TECHNISCHE DATEN

DAF FT XF105.510 Super Space Cab:

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen

Maße und Gewichte:

Länge: 5,96 m; Breite: 2,50 m; Höhe (Kabinendach): 3,73 m ; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 14,31 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollen Tanks): ca. 7,5 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Paccar MX375 Euro 5 SCR: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Schadstoffnachbehandlung mit SCR-Technologie; Smart-Hochdruckdirekteinspritzung nach dem Pumpe-Leitung-Düse-System pro Zylinder mit Mehrfacheinspritzung; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 510 PS (375 kW) bei 1.500 bis 1900/min; maximales Drehmoment: 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.410/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: ZF AS Tronic: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Übersetzungsverhältnisse von 15,86:1 bis 1:1; zwei Rückwärtsgänge

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz; Übersetzung: 2,69:1; Gesamtauslegung: 1.160/min bei 80 km/h

Fahrwerk:

Federung: vorne: starre 7,5-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; Luftfederung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Betriebsbremssystem) und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- ASR- und SMR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: MX-Dekompresions-Motorbremse (442 PS Maximalleistung), ZF-Intarder (571 PS Maximalleistung); ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); LGS (Spurwächter)

Reifen: Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Goodyear Marathon; Typ: LHS II vorn und LHD II hinten; Auflieger: 385/65 R 22,5 Goodyear Marathon LHT

des Motors in den unteren Drehzahlbereichen kraftstoffsparend aus. Beim Start aus dem Stand wird zügig/elegant beschleunigt mit geschickt gewählten Gangsprüngen, zum Beispiel: vom zweiten Anfahrgang in den fünften, siebten und neunten Gang und dann in den einzelnen Stufen weiter bis zum 12. Gang.

Bemerkenswert ist auch die feinfühlige Reaktion der AS-Tronic-Fahrprogrammregelung: Sie reagiert willig auf

Der XF105.510 erzielte beim Test wirtschaftliche Verbrauchswerte.

die Befehle über das Fahrpedal sowie auf Veränderungen der Motorlastverhältnisse. So kann der Fahrer das Automatik-Schaltgetriebe praktisch über das Fahrpedal nach seinem Fahrstil dirigieren. Mehr Unterstützung braucht AS Tronic nicht. So kann der Fahrer bis auf wenige Einzelfälle des voraussehenden Fahrens die Gangvorwahl über den Lenksäulen-Wippschalter vergessen sowie den manuellen Modus auf alle Fälle. Außerdem überraschte das Fahrprogramm beim Test mit einer feinfühligen Reaktion auf Bergkuppen.

Noch immer beeindrucken die Automatikschaltgetriebe in 2-Pedaltechnolgie durch ihre erstklassige Kupplungs- und Schaltarbeit mit kaum spürbaren Zugkraftunterbrechungen sowie feinfühlige Unterstützung beim Rangieren. Da machte es nichts, wenn im XF105.510 die AS-Tronic-Fahrprogrammregelung etwa beim Serpentinenanstieg auf dem Landstraßenabschnitt im Automatikbetrieb einige Male mehr schaltet als der Test-Fahrer im manuellen Modus. Am Ziel kamen beide mit geringen Abweichungen praktisch Zeit- und Verbrauchsgleich oben an.

Dank Intarder und leistungsstarker Motorbremse ließ sich die Gefällekraft für eine flotte und sichere Fahrt ins Tal nutzen. Hier bietet das Automatikschaltgetriebe mit einem speziellen Schaltprogramm, das bei Betätigung von Bremspedal und/oder Motorbremse anläuft, weitere betriebskostensenkende sowie sicherheitserhöhende Vorteile.

Etwas ungewohnt, doch durchaus nützlich ist die separate Setzfunktion von Tempomat und Bremsomat. So kann der Fahrer bergab die Hysterese der Bremsomatfunktion in einem gewissen Bereich stufenlos selbst bestimmen.

Die „Sicherheit im Straßenverkehr“ beginnt eigentlich mit dem Anlegen des Sicherheitsgurtes. Damit der Fahrer das nicht vergisst, kommt serienmäßig ein Erinnerungssystem bei nicht angelegtem Gurt zum Einsatz. Optional sind noch Fahrer-Airbag sowie Gurtstraffer für Fah-

TESTERGEBNIS

Autobahn
gefahrene km . . . . . 115,6 km
Verbrauch Ø . . . . . 32,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø . . . . . 78,8 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 39,6 l/100 km bei 78,1 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 26,2 l/100 km bei 79,5 km/h

Mischstrecke
55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
gefahrene km . . . . . 65,4 km
Verbrauch Ø . . . . . 41,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø . . . . . 62,4 km/h

Bergwertung
A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung . . . . 2,0 km
Verbrauch Ø . . . . . 147,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø . . . . . 46,9 km/h

Gesamt
65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
gefahrene km . . . . . 181,0 km
Verbrauch Ø . . . . . 35,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø . . . . . 71,9 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø . . . . . 5,3% je l/100 km

Wetter
bewölkt/heiter; trocken; Wind: 2 bis 3 aus S bis SW; Temperatur +20 bis +24° C

Ø = Durchschnitt

Abb. zeigen Sonderausstattungen.

DIE NISSAN NUTZFAHRZEUGE.
DIE KENNEN IHREN JOB.

Sie kennen Ihre Herausforderungen. Schön, wenn Ihr Wagen das auch tut. Ob CABSTAR oder ATLEON – unsere NISSAN Nutzfahrzeuge scheinen mit jeder Aufgabe zu wachsen. Sie sind kinderleicht zu beladen und dank ihrer flexiblen Raumaufteilung und individueller Aufbauten für jede Fracht geeignet – und bringen mit bis zu 184 kW (250 PS) jederzeit die Leistung, die Sie von ihnen erwarten.
Weitere Infos unter www.nissan-nutzfahrzeuge.de oder 0 18 02/11 00 11 (6 ct/Anruf aus dem Festnetz der Dt. Telekom).

NISSAN

SHIFT_ the way you move

KOSTENRECHNUNG DAF XF 105.510 EURO 5 SCR

Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,9/510
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.755,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	390,69
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	37,50
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	35,90
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	2,00
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	36,90
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	11,00
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	43,08
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,20
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	8,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	**53,08**
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.060,00
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	4.688,00
Reifen [Jahr]	450,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	**34.124,00**
Feste Kosten [Euro/Tag]	**142,18**
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.060,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.688,28
Reifen [Euro/Jahr]	450,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	63.763,00
Maut [Euro/Jahr]	12.672,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	**110.559,48**
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	23,70
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	53,78
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	**76,78**

Sattelzugmaschine einsatzfertig: u. a. mit Fernverkehrskabine „Super-Space-Cab“, Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „AS-tronic“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 7-fach 315/70-22.5 „Michelin Energy“

(1) Quelle DAF-Trucks Deutschland GmbH, Frechenw
(2) 6 Reifen à 300 Euro nach 300.000 km
(3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Fahrleistung
Kostrechnung Hans-Jürgen Wildhage

Ausklappbare Fronttritte sorgen für einen sicheren Stand.

rer- und Beifahrer im Sonderausstattungsprogramm zu finden.

Beim Thema „aktive Sicherheit“ steht bei DAF Trucks der ACC (Adaptive Cruise Control) noch nicht zur Verfügung. Darauf müssen die Kunden noch bis Mitte 2009 warten. Dafür gibt es dann den ACC der zweiten Generation in Verbindung mit dem Auffahrwarnsystem FWC (Forward Collision Warning). Das neue ACC-System wurde übrigens von DAF Trucks auf der diesjährigen IAA in Hannover vorgestellt.

Allerdings hat das aktuelle XF105-Modell bereits Hightech-Sicherheits-Systeme an Bord. Die wichtigsten sind in Verbindung mit Scheibenbremsen rundum das EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie SMR (Schlepp-Moment-Regelung: Diese verhindert bei Glätte ein Blockieren der Antriebsräder, wenn der Fahrer den Fuß plötzlich vom Fahrpedal nimmt.) sowie Bremsassistent, Rollsperre, Bremsbelagverschleiß-Ausgleich und eine automatische Lastzugabstimmung über Bremsleistungsüberwachungsfunktionen. Außerdem bilden ESB, Motorbremse und Retarder eine integrierte Funktionseinheit.

Als Krönung kommen noch optional das ESP (bei DAF Trucks unter VSC, Vehicle Stability Control, geführt) für 2.930 Euro hinzu. Es kann das Umkippen auf

Der XF105 Super Space Cab steht in der Fahrergunst ganz oben an.

griffiger und das Schleudern auf glatter Fahrbahn verhindern. Zusätzlich steht noch der Spurverlassenswarner (LGS) für 2.100 Euro als weiteres Hightech-Assistenzsystem zur Wahl. So gesehen liegt DAF Trucks beim Thema „aktive Sicherheit“ gut im Rennen und kann im nächsten Jahr mit der ACC-Einführung in die erste Reihe vorrücken. Zum Thema aktive Sicherheit gehören auch die 12-Gang-AS-Tronic und die elektronisch geregelte Kabinen-Klimatisierung. Das überaus

einfache Handling und die guten Sichtverhältnisse aus der Kabine und in den großdimensionierten Rückblickspiegeln ermöglicht dem Fahrer die volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen. Zusätzlich helfen die Hightech-Assistenzsysteme wie ESP und LGS, erst gar nicht in brenzlige Situationen zu geraten, beziehungsweise sie zu meistern oder die Unfallschwere deutlich zu reduzieren. Die aktive Unfallvermeidung ist eben der ideale Weg, um für mehr Sicherheit im Straßengüterverkehr zu sorgen.

Anzeige

Zum Erfolgsrezept der Baureihe XF105 zählt auch die hohe Fahrer-Orientierung und das positive Marken-Image. In den Niederlanden besitzen die LKW-Chauffeure ein weitaus besseres Image als zum Beispiel in Deutschland. So steht bei DAF Trucks traditionell auch der Fahrer bei der LKW- und Kabinenentwicklung im Mittelpunkt. Entsprechend zeigte sich das Testfahrzeug DAF XF105.510 Super Space Cab rundum erfreulich komplett

Der Birnenwechsel lässt sich beim XF105 vergleichsweise einfach ausführen.

Die Leiter für einen bequemen und sicheren Aufstieg zur oberen Koje ist ein dicker Pluspunkt beim XF105 Super Space Cab.

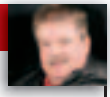
ausgestattet. Auf den Fahrer wartet ein gediegenes Interieur, das mit dezenter Farb- und hochwertiger Materialwahl für eine ausgesprochen wohnliche Atmosphäre sorgt.

Bei der Zwei-Mann-Ausstattung der Test-Sattelzugmaschine ist die bequeme Leiter für den sicheren Aufstieg zur oberen Koje ein besonderer Pluspunkt. Außerdem: Kleiderhaken und als Handtuchtrockner geeigenter Haltebügel – es ist alles an Bord. Dazu noch ein üppiges Staufachangebot über der Windschutzscheibe und unterhalb der unteren Liege mit den beliebten Außenstaufächern sowie ein durchdachtes Abglagesystem im direkten Fahrerumfeld.

Der Fahrer-Arbeitsplatz ist DAF Trucks beim XF105.510 Super Space Cab in allen Punkten – sowohl von Anmutung und Ergonomie als auch von der Übersicht und Bedienbarkeit her – vortrefflich gelungen. Bemerkenswert ist auch das souveräne Fahrgefühl der Oberklasse mit komfortabler Fahrwerksabstimmung bei hoher Fahrstabilität. Das exakte Lenkverhalten setzt da noch das berühmte „Sahnehäubchen“ oben drauf: leichtgängig, doch ziemlich direkt und zielgenau sowie mit hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf.

Das Preisniveau der Testsattelzugmaschine XF105.510 Super Space Cab ist ebenfalls eindeutig in der Premiumklasse angesiedelt. Der XF105.510 steht mit einem Grundpreis von 151.600 Euro in der verhandelbaren Netto-Preisliste von DAF Trucks. In der Komplettausstattung, wie das Testfahrzeug, kommt der DAF XF105.510 Super Space Cab auf immerhin 205.280 Euro, worin ein Sonderausstattungsanteil von 53.580 Euro enthalten ist. Dafür ist praktisch alles drin und dran, was bei DAF Trucks zu haben ist, und es bleiben – bis auf ACC – kaum noch Wünsche offen. **ADELBERT SCHWARZ**

WAS DER TESTER SAGT



Fahrerhaus

Günstige Einstiegssituation; vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; bequeme Komfortmatratzen; bequeme Aufstiegsleiter zur oberen Koje; ansprechendes Interieur; überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür.

Antriebsstrang

Bullige Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie umgesetzte Leistung und Drehmoment; wirtschaftliche Verbrauchswerte

Fahrwerk

Sehr zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit

Warner bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; Serienausstattung EBS mit ABS-, ASR- und SMR-Funktionen; breites Sonderausstattungsprogramm von Fahrer-Airbag und Gurtstraffer über Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic bis Retarder sowie mit ESP und und LGS (Spurwächter) neueste Assistenzsysteme verfügbar.

Kein Sicherheitspaketpreis mit Sonderbonus, kein ACC (abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat), erst ab Mitte 2009.

Routine-Check/Wartung

Elektronische Überwachung aller wichtigen Funktionen und Betriebsstoffe wie Motorölstand; einfacher Birnenwechsel

Service

Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com