

Test\_DAF XF 510

# Hollands Flaggsschiff

Das Top-Modell DAF XF 510 punktete beim Test mit effizienter Power für Sparwerte und Super-Spacecab für gediegenen Komfort.

Power und Komfort:  
der XF 510 Super-  
Spacecab im Test als  
stärkster LKW von  
DAF Trucks



**D**ieses Mal war DAF Trucks mit dem XF 510 Super-Spacecab auf der Teststrecke Nord angetreten. Das Flaggschiff der Holländer führt mit der stärksten Version des Motors Paccar MX-13 Euro 6 das schwere LKW-Programm der Eindhovenener an. Immerhin leistet der 12,9-l-Reihendieselmotor 510 PS bei 1.425 bis 1.750/min und besitzt ein starkes maximales Drehmoment von bärigen 2.500 Nm bei bereits 1.000 bis 1.425/min. Damit schafft es DAF Trucks gerade so in die Königsklasse ab 500 PS und ist weit von den Supertrucks mit Motorleistungen von über 600 bis 750 PS entfernt.

### Sparwerte vorgelegt

Nun, DAF Trucks hat sich seit eh und je – vor allem, was die Motorleistungen betrifft – in Bescheidenheit geübt. Dafür steht die Effizienz seines LKW-Programms an oberster Stelle. Und was will man mehr: Bei 40 t Zuggesamtwicht ist der DAF XF 510 mit einem Leistungsverhältnis von knapp 13 PS/t sowie vor allem mit einem standfesten Drehmomentniveau von rund 63 Nm/t unterwegs. Dazu hat DAF die Power und vor allem das schon knapp über Leerlaufdrehzahl anliegende maximale Drehmoment wirtschaftlich in hohe Transportleistungen umgesetzt. Das spiegelt vor allem das Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,9 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,5 km/h wider (Einzelwerte siehe Kasten).

Auf dem Autobahnabschnitt hat sich das Testfahrzeug mit 31,3 l/100 km bei 79,8 km/h sogar den Sparmeistertitel verdient. In der Königsklasse sind alle Durchschnittsverbrauchswerte unter 32 l/100 km auf der Teststrecke Nord mit seiner anspruchsvollen Strecken-Topographie, die teilweise über die Kasseler Berge führt, als sehr sparsam einzustufen. Damit hat DAF Trucks die Messlatte für weitere Tests in der King Class ziemlich hoch aufgelegt.

Übrigens führt die Teststrecke Nord abschnittsweise auf der A 7 von Bockenheim über Northeim bis Lutterberg und zurück über die Teststrecke der ETC (European Truck Challenge). Die ETC 2016 ist für Oktober geplant. Neben DAF ha-



**Sparmeister: Top-Werte mit Standard-Auflieger von Krone, ohne aerodynamische Sonderverkleidungen**

ben bereits Mercedes-Benz, MAN und Scania ihre Teilnahme an diesem internationalen LKW-Vergleichstest zugesagt. Gefahren wird in der Drehmomentklasse des Testfahrzeugs ab 2.500 Nm.

Beim Test mit dem DAF XF 510 muss allerdings beim Ergebnis noch der Adblue-Verbrauch von 3,6 Prozent je l Diesel/100 km zumindest kostengewichtet hinzugerechnet werden. Das ist weniger für die Umwelt, weil sich Adblue weitestgehend CO<sub>2</sub>-neutral verhält, sondern in erster Linie für die Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage notwendig. Demnach ist bei einem Verhältnis von

1. Testrunde mit einer PCC-Tempomatvorgabe von 82 plus 7 minus 7 km/h eine zweite Runde mit 85 plus 4 minus 4 km/h gefahren. Auf der 1. Runde erfüllte der DAF XF 510 bei einem vorgegebenen Marschtempo von 82 km/h und einer erzielten Transportleistung von 79,8 km/h die Tempovorgabe zu über 97 Prozent. Ein Zeichen, dass der PCC-Tempomat auch im ECO-Modus das Testfahrzeug nicht dahinschleichen lässt, sondern sowohl für powergerechte Transportleistungen als auch für den Sparwert von 31,3 l/100 km sorgte.

Auf der 2. Runde wurde ein Durchschnittsverbrauch von 32,1 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 81,5 km/h ermittelt. Damit erfüllte der DAF XF 510 die Tempovorgabe zu knapp 96 Prozent. Im Vergleich zur Fahrt mit der 82er Einstellung ließ sich die Durchschnittsgeschwindigkeit um nur zwei Prozent bei einer Anhebung des Verbrauchsniveaus um fast drei Prozent steigern.

Im Klartext bedeutet das eine Verbrauchssteigerung von 0,8 l/100 km für einen auf die errechneten Durchschnittsgeschwindigkeiten bezogenen Zeitgewinn von etwa 77 sec/h Fahrzeit oder knappe 12 min für rund 6 l Diesel auf eine Tagesfahrleistung von 9 Stunden – wenn sich das in der Praxis erzielen ließe. Wer diesen Zeitgewinn unbedingt braucht, der kann's machen: Die Verbrauchssteigerung steht dazu in einem moderaten Verhältnis.

ANZEIGE



**Weniger 08/15.**  
**MEHR INDIVIDUALITÄT!**  
[langendorf.de/individualitaet](http://langendorf.de/individualitaet)

1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue ein Zuschlag von 0,5 l fällig. Damit ergibt sich ein Durchschnittswert von 31,8 l/100 km auf dem Autobahnabschnitt und von 33,4 l/100 km beim Gesamtergebnis.

### Separater Fahrstiltest

Interessant noch der Fahrstiltest 82/85 km/h auf dem Autobahnabschnitt (siehe Kasten): Dabei wurde nach der



Bequem und sicher: günstige Einstiegssituation



Befreiende Dimensionen im Super-Spacecab: perfekte Aufteilung in Arbeits-, Ruhe- und Schlafbereich

## Effizienz gesteigert

Der Test mit dem DAF XF 510 war in gewissem Sinne auch die Reifepfung der umfangreich aufgefrischten Euro-6-Modellpalette. So sind die eingefahrenen Sparwerte von besonderer Bedeutung. Die neuen Euro-6-Modelle wurden erst 2014 von DAF Trucks auf den Asphalt gesetzt. Außerdem wurden dazu im Vorjahr unter der Bezeichnung „Edition 2015“ zur

Steigerung der Wirtschaftlichkeit weitere Maßnahmen eingeführt und ein neues Software-Programm geschrieben.

Alles in allem gelang dem Nutzfahrzeugfabrikanten aus Eindhoven dank vieler Einzelmaßnahmen ein ganzheitlicher Ansatz zur Effizienzsteigerung mit zum Teil tiefgreifenden Verbesserungen bei Verbrauch, Verfügbarkeit, Gewicht, Sicherheit und Emissionen.

Beim New Paccar MX-13 Euro 6 sind es zum Beispiel die neueste Common-Rail-Technologie, Multipulse-Hochdruck-Direkteinspritzung, Turbolader mit variabler Geometrie, Verbesserungen bei Nockenwellenprofil, Kolben, Zylinderlaufbuchsen und reduzierter Reibung sowie eine neue Software. Bei den Komponenten sind es der Einsatz von 2-stufig geregelter Wasserpumpe, effizienterer Ölpumpe und Lichtmaschine.

Darüber hinaus wurde auch die Emissionsminderung weiter verbessert. So konnte zum Beispiel das Intervall der geregelten Regenerierung des geschlossenen Partikelfilters von 50 auf jetzt 100 Stunden verdoppelt werden. Laut DAF bringen die getroffenen Maßnahmen im Vergleich zum Euro-5-Vorgänger Kraftstoff- und CO<sub>2</sub>-Einsparungen von bis zu zwei Prozent.

## Komplexe Software

Ziemlich perfekt und mit immer wieder erstaunlicher Treffsicherheit funktionierte beim Test mit dem DAF XF 510 das GPS-gestützte Tempomat/Bremsomat-System Predictive Cruise Control (PCC) mit Predictive Shifting einschließlich ECO-Roll. Dank GPS-Positionierung und 3-D-Kartenmaterial kann das System die Straßentopographie auf zwei km vorausberechnen und lastabhängig im Rahmen der gesetzten Parameter sowohl für Steigungen als auch Gefälle das ideale Tempo und den idealen Gang sowie die Entscheidung für ECO-Roll

### Paccar MX-13

## Effizienz gesteigert

DAF Trucks stellte den New Paccar MX-13 Euro 6 erst 2014 vor. Der 6-Zylinder-Reihendiesel mit 12,9 l Hubraum zeichnet sich vor allem durch die neueste Common-Rail-Technologie und Steuerelemente sowie einem Turbolader mit variabler Geometrie aus. Hinzu kommen hochwertige Werkstoffe und eine umfangreiche Funktionsintegration für eine hohe Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. So sind in den Motorblock Wasser- und

Ölleitungen, Niederdruck-Kraftstoffleitungen und das Gehäuse der Hochdruck-Kraftstoffeinspritzpumpe integriert. Außerdem verfügt der einteilige Zylinderkopf über einen integrierten Ansaugkrümmer.

Für die Emissionsminderung sorgt eine Kombination aus Abgasrückführung (EGR), Dieselpartikelfilter (DPF) und SCR (selektive katalytische Reduktion)-Technologie mit geregelterm Katalysator. Der MX-13-Motor steht in den Leistungsvarianten von 412, 462 und 510 PS (jeweils bei 1.425 bis 1.700/min) mit maximalen Drehmomentwerten von 2.000, 2.300 und

2.500 Nm (jeweils bei 1.000 bis 1.425/min) im Motorenprogramm von DAF Trucks. Von besonderer Bedeutung ist auch die optionale, sehr leistungsstarke Motorbremse MX Engine Brake (MX EB). Sie ist eine hydraulisch betriebene Kipphebelsteuerung betriebene regelbare Kompressionsbremse in Kombination mit einer Drosselklappe in der Auspuffanlage. Die Bremskraft beträgt maximal 500 PS (368 kW) bei 2.100/min. Die Integration der MX EB in die Betriebsbremse führt zu verbesserter Fahrsicherheit und Abnutzung der Radbremsen.

AS

ein/aus vorgeben. Damit lässt sich laut DAF im Vergleich zum konventionellen Tempomat im Fernverkehrseinsatz bis zu drei Prozent an Kraftstoff sparen. Dabei gilt: je höher die Einsatzbelastungen, um so größer das Sparpotenzial. Das kann dann auch weit über die drei Prozent hinausgehen.

DAF stellte PCC ziemlich spät vor, erst 2014 zusammen mit den MX-Euro-6-Motoren. Lieferte dafür schon Anfang des vorigen Jahres unter „Edition 2015“ in einem mutigen Schritt den PCC nur noch mit standardmäßigem ECO-Modus aus. Das soll den Kraftstoffverbrauch zusätzlich um etwa ein Prozent reduzieren.

Wesentlichen ist beim ECO-Modus, dass ab 30 km/h kein Betrieb im manuellen Modus möglich ist und das Fahrzeug aufgrund einer etwa 10-prozentigen Drehmomentreduzierung in den ersten 11 Gängen sanfter beschleunigt. Außerdem kann die Tempomatgeschwindigkeit nur noch bis auf maximal 85 km/h gesetzt werden.

Der Fahrer hat jedoch - wenn auch eingeschränkt - noch immer das Sa-

gen. Er kann den ECO-Modus über einen Knopfdruck am Lenksäulenhebel für eine kurze Zeit aussetzen und über das Fahrpedal das Tempolimit ohne Zeiteinschränkung auf 89 km/h erhöhen.

Darüber hinaus lässt sich über das Davie-Werkstatt-Tool der ECO-Modus komplett oder nur in einigen Funktionen abwählen sowie nach Kundenwünschen umprogrammieren. Das ist jedoch nicht empfehlenswert: Die etwas sanftere Beschleunigung bringt praktisch keine Nachteile spart aber Sprit, und ab Tempo 85 km/h schnellt der Durchschnittsverbrauch bei nur geringem Zeitgewinn regelrecht in die Höhe.

### Starke Leistung

Von besonderer Bedeutung ist beim New MX-13 auch die verstärkte MX Engine Brake (MX EB). Sie bringt jetzt vor allem in mittleren Drehzahlbereichen um 1.500/min mit knapp 1.800 Nm etwa 20 Prozent mehr Bremsmoment auf und besitzt eine Dauerverzögerungsleistung von immerhin 500 PS bei 2.100/min. Hinzu kommt noch die neue MX EB-Control für die manuelle



**Einfacher Aufstieg: bequeme Leiter zur oberen Kojе**

Bedienung mit dreistufigem Lenksäulenhebel bei Einbindung in das Bremsenmanagement mit AS-Tronic-Schaltstrategie. Als Primärretarder ist die Bremsleistung



## Finanzielle Sicherheit lässt sich mieten!

Jetzt wechseln und ab dem ersten Kilometer bares Geld sparen.

Mit den effizienten EURO 6 Modellen von MAN Financial Services lässt sich finanzielle Sicherheit nun ganz einfach mieten.

#### Ihre Vorteile durch Miete:

- Reduzierung von Maut- und Verbrauchskosten
- Minimales Investitionsrisiko
- Optimaler Einsatz der Fahrzeuge dank integrierter Telematik

TransFAIR. Faire Übergabe, Nutzung und Rückgabe.

EURO-Leasing GmbH • info@manrental.eu • www.manrental.eu  
Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Hotline 01806 254673\*\*

**MAN | Financial Services**  
Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.\*



\* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | \*\* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

# Technische Daten: DAF XF 510 FT 4x2 Super-Spacecab



## Maße und Gewichte

Truck Länge/Breite	5,72/2,50 m
Truck Höhe Kabinendach	3,84 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,55/4,00 m
Radstand	3,60 m
Wendekreisdurchmesser	14,32 m
Tankvolumen Diesel/Ad Blue	430/45 l
Truck Leergewicht mit vollen Tanks ca.	7,5 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t

## Antriebsstrang

**Motor:** Paccar MX 13: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor, Abgasturbolader mit variabler Geometrie, Ladeluftkühlung; Emissionsminderung: Kombination von AGR mit Oxi-Kat (DOC), geschlossenem Dieselpartikelfilter (DPF), SCR-Technologie und Ad-Blue sowie Amonium-Schlupf-Kat (ASC); Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 510 PS (375 kW) bei 1.425 bis 1.750/min; maximales Drehmoment: 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.425/min.

**Getriebe:** ZF 12 S 2540 AS Tronic DD: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Übersetzungsverhältnisse von 15,86:1 bis 1:1.

**Antriebs-Hinterachse:** Einfach übersetzte Hypoid-Starachse (i=2,53:1) mit Differenzialsperre; Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.094/min.

## Fahrwerk

**Vorne:** starre 7,5-t-Achse; 2-Blatt-Stahlparabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator

**Hinten:** starre 11,5-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Hebe- und Senkfunktion

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-, ASR- und SMR (verhindert bei Glätte Räderblockieren bei Motorbremseinsatz)-Funktionen sowie ESP; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse mit 500 PS (368 kW) Leis-

tung; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend.

**Weitere Ausstattung:** ACC mit Kollisionswarner und aktives Notbremsystem AEBS; GPS-gestützter Tempomat PCC mit ECO-Roll; Spurwächter LDWS, Airbag und Gurtstraffer, LED-Scheinwerfer; Abbiegelicht und Nachtverriegelung

**Reifen:** Zugfahrzeug: vorn und hinten 315/70 R 22,5 Goodyear; Typ vorn/hinten: FMAXS/FMAXD Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy

## Testergebnis

### Autobahn

gefahrte km: **154,0 km**  
Verbrauch Ø: **31,3 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **79,8 km/h**

davon 40% einfacher Abschnitt:  
Ø 23,8 l/100 km bei 82,6 km/h;  
39% mittelschwieriger Abschnitt:  
Ø 32,0 l/100 km bei 81,4 km/h und  
21% schwieriger Abschnitt:  
Ø 44,6 l/100 km bei 72,3 km/h

### Landstraße

gefahrte km: **27,0 km**  
Verbrauch Ø: **39,8 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **51,6 km/h**

### Bergwertung

gefahrte km: **8,5 km**  
Verbrauch Ø: **106,5 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **61,3 km/h**

### Gesamt

85% Autobahn,  
15% Landstraße  
gefahrte km: **181,0 km**  
Verbrauch Ø: **32,9 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **72,5 km/h**  
Adblue-Verbrauch Ø: **3,6%**

### Wetter

bewölkt/sonnig;  
Wind 7 bis 11 km/h aus SSO bis SO;  
Temperatur +9 bis +13°C

Fahrstil-Test DAF XF 510			
Tempomat-Einstellung	km/h	82	85
Autobahn gesamt 181,0 km	Ø l/100 km	31,3	32,1
	Ø km/h	79,8	81,5
Autobahn einfach Anteil ca. 40 %	Ø l/100 km	23,8	24,2
	Ø km/h	82,6	84,5
Autobahn mittel- schwierig ca. 39 %	Ø l/100 km	32,0	33,6
	Ø km/h	81,4	83,2
Autobahn schwierig ca. 21 %	Ø l/100 km	44,6	44,6
	Ø km/h	72,3	73,5

## Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



### Fahrerhaus

➤ Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; Zweifahrerversion überdurchschnittlicher Fernverkehrskomfort mit Leiter für bequemen Aufstieg zur oberen Koje; ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen, günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

### Antrieb

➤ Hohe Motorelastizität; gute Fahrharmonie; GPS-gestützter Tempomat PCC und ECO-Roll für sparsame Verbrauchswerte; leistungsstarke Motorbremse mit hervorragender PCC-Bremsomat-Einbindung.

### Fahrwerk/Sicherheit

➤ Sehr zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität. Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic in 2-Pedal-Technologie; EBS-3, ESP, MX Engine Brake; neueste Fahrerassistenzsysteme wie ACC, AEBS und LDWS.

### Wartung/Service

➤ Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände; einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; flächendeckendes Servicenetz, umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur- und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannenhilfe.

**Der DAF XF 510 war dank PCC-Tempomat auch beim Fahrstil-Test als Sparmeister unterwegs.**

## Kostenrechnung

### Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Motor: Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,9 / 510
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Full-Service-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.600,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch Diesel [l/100 km] (3)	32,90
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km] (3)	1,20
Verbrauch Diesel und „Ad-lue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	33,40
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,45
<b>Variable Kosten</b>	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	36,19
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,54
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (4)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,53
<b>Feste Kosten</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	19.200,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	27.801,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	115,84
<b>Auswertung 1: Kosten/Jahr</b>	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr] (1)	19.200,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	45.912,50
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste und variable Kosten je km [Euro/Jahr]	87.213,50
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	22,24
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,53
Feste und variable Kosten je km [ct/km]	69,77

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5

(1) Quelle: Schätzwert, da DAF die Angabe verweigert

(2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate

(3) Verbrauch ermittelt auf der ETC-Teststrecke des Kfz-Anzeiger

(4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen.

Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

Gediegen: attraktives Cockpit im Super-Spacecab



der MX EB in erster Linie von den Motordrehzahlen abhängig und kann deshalb auch bei geringen Geschwindigkeiten hohe Verzögerungsleistungen bereitstellen.

Beim Test begeisterte vor allem das komplexe Zusammenspiel von MX Engine Brake, PCC-Tempomat/Bremsomat und AS-Tronic-Schaltstrategie: Je nach den topographischen Gegebenheiten nutzte PCC schon an der Bergkuppe den vorgegebenen Unterschwingung voll aus, dann wurde schon frühzeitig vor Beginn der Talfahrt in effektive Drehzahlen für die MX EB heruntergeschaltet. Aber es wurde auch zum Ende des Gefälles das Bremsmoment weggenommen sowie gegebenenfalls ECO-Roll eingesetzt, um die Rollphase möglichst lang auszunutzen. Auf dem Autobahnabschnitt war nur in den extremen Gefällen mit 6-prozentigen Abstiegen ein Fahrereingriff notwendig. In allen anderen Fällen konnte PCC den gesetzten maximalen Überschwingung selbstständig mit der starken Leistung der MX EB einhalten.

## Überzeugende Philosophie

Klar, dass DAF Trucks vermehrt die verstärkte Motorbremse MX EB in seinen Fahrzeugen einbauen will und seine Engine Brake bei den MX-13- und auch MX-11-Motoren als kraftstoffsparende Kosten/Nutzlast-Alternative zum Sekundärretarder, sprich ZF-Intarder offeriert. Ob nun so oder so, die Kostenrechnung für das Testfahrzeug XF 510 Super-Spacecab kann ein günstiges Preis/Leistungsverhältnis von 69,77 Euro-Cent/km vorzeigen. Damit können Unternehmer ihre Top-Fahrer mit einem Fahrzeug aus der Königsklasse zu einem lukrativen Tarif belohnen.

DAF Trucks ist jetzt der zweite europäische Hersteller, der ausschließlich auf den Einsatz seiner leistungsstarken Motorbremse setzt. Vieles spricht für diese Philosophie. Im nachfolgenden Artikel hat sich Hans-Jürgen Wildhage auch mit diesem Thema beschäftigt.

**Adelbert Schwarz**