

Überraschend perfekt

Der New DAF XF war erstmals in Spanien auf Tour und begeisterte als rundum gelungenes Gefährt.

Früher als erwartet startete DAF Trucks jetzt in Antequera, Spanien, den Ride & Drive mit dem New XF. Schon auf der IAA in Hannover hatte die niederländische Paccar-Tochter mit der Weltpremiere seiner neuen LKW-Generation die Branche praktisch überrumpelt. Der niederländische LKW-Fabrikant hält auch in Zukunft die Drehzahlen hoch: Der New XF soll bereits im Frühjahr 2013 vom Band im Werk Eindhoven rollen und sukzessive in die europäischen Märkte eingeführt werden. Die Auslieferung erfolgt ausschließlich mit dem neuen Paccar-Motor MX-13 Euro 6. Der 12,9-l-Reihendiesel steht in Ausführungen von 410, 460 und 510 PS mit maximalen Drehmomentwerten von 2.000, 2.300 und 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.425/min zur Wahl.

Perfekte Power

Die Teststrecke Antequera in der Provinz Málaga hatte sowohl flache Rollstrecken auf der Ebene als auch knackige Steigungen und Gefälle am Rande der Bergketten zu bieten. Das Aufgebot für den Ride & Drive umfasste einen interessanten Programm-Querschnitt – vom Flaggschiff XF Super Space Cab mit 510 PS bis zum zugkräftigen Arbeitstier mit Standard-Space-Cab-Kabine.

So viel nach den ersten Fahrten vorweg: DAF ist die neue Generation für das schwere LKW-Segment überraschend perfekt gelungen. Vor allem die erste Fahrt im New XF 510 Super Space Cab mit Automatikschaltgetriebe AS-Tronic war beeindruckend. Bei 40 t Zug-Gesamtgewicht hatte das 510 PS starke Testfahrzeug mit einem Leistungsverhältnis von 12,8 PS/t und einem Drehmomentniveau von 62,5 Nm/t ein ziemlich einfaches Spiel. Vom Start weg ging es zügig und komfortabel auf Tour. Und in den knackigen Anstiegen beeindruckte der Motor durch seine Standfestigkeit. Ebenso überzeugende Leistungen und eine ausgezeichnete Fahrharmonie zeigte auch das zweite Testfahrzeug mit der 460-PS-Version des MX-13-Motors.



Neues Interieur: perfekter Ruhe- und Arbeitsbereich



Das neue
Interieur strahlt
eine attraktive
Wohnlichkeit
und hohe
Wertigkeit aus.



Überzeugend: der New XF
auf Testfahrt in Spanien

**Bemerkenswert
schnell findet sich
der Fahrer am
Arbeitsplatz zurecht
– vieles ist neu und
doch vertraut.**

Die Fahrt mit dem New DAF XF 510 Space Cab war besonders interessant. Er war im Aufgebot das Sparmodell mit 12-Gang-ZF-Handschaltgetriebe und Standard-Fernverkehrskabine. Inzwischen sind für Tester die Fahrten mit Handschaltgetriebe selten geworden. Es brauchte schon ein wenig Eingewöhnungszeit. Ungewohnt auch war auch das neue Schaltschema in Dreieck-Anordnung. Das hat jedoch den Vorteil der kurzen Wege,

weil die in der großen Gruppe am häufigsten benutzten Gänge 9/10 und 11/12 in einer Schaltgasse liegen.

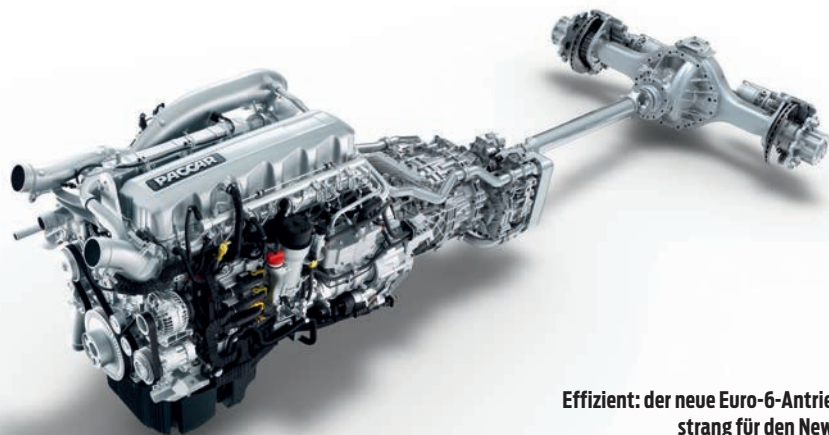
Auf der Fahrt mit Schaltgetriebe ließen sich erst so richtig Power, Durchzugskraft und Elastizität des 510 PS starken MX-13-Diesels würdigen. Er zieht auch unterhalb von 1.000/min noch kräftig durch, womit sich das Testfahrzeug auch auf der Landstraße und innerorts auf komfortable Weise überwiegend in der großen Gruppe bewegen ließ. Für sichere Fahrten ins Tal steht eine Motorbremsleistung von rund 490 PS (360 kW) zur Verfügung, und bei 1.500/min liegen bereits 75 Prozent der Maximalleistung an.

Perfektes Handling

Bemerkenswert, wie schnell der Fahrer am Arbeitsplatz im New XF klar kommt – vieles ist neu und doch irgendwie vertraut. Neue Sitze, ein neues Lenkrad, eine neue Armaturentafel mit Farbdisplay, neue Schalter und Getränkehalter sowie gut platzierte weitere Ablagen sorgen für ein hervorragend gestaltetes Arbeitsumfeld. Auch das etwas grobschlächtige Trittplattenbremsventil ist nun einer hängenden Pedalerie mit PKW-feeling gewichen. Zur ausgezeichneten Ergonomie kommt noch die intuitive Handhabung der Schaltergruppen im Armaturenbrett, der Bedieneinheiten an der Lenksäule und im Multifunktions-Lenkrad sowie der Menüführung des Fahrerinformationssystems.

Dank Automatikschaltgetriebe AS Tronic von ZF kann sich der Fahrer schon vom Start an voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Das Kuppeln, Schalten und die Gangwahl kann er getrost der Elektronik überlassen. Damit gelingt das Anfahren auf Antrieb überaus sanft und die Gangwechsel erfolgen fast ohne Zukraftunterberechnungen. Hinzu kommen neue Funktionen wie ein spezieller Kriechmodus für millimetergenaues Rangieren, EcoRoll und „Fast Shift“ (Schnellschaltung der 11. und 12. Getriebestufe) fürs Kraftstoffsparen.

Bemerkenswert sind auch die idealen Sichtverhältnisse. Beim New XF wurden die Spiegelflächen vergrößert, und trotzdem konnte dank stegfreier Seitenfenster und schmaler Bügelholme mit Einzelspiegeln der Sichtbereich schräg nach vorn zur Seite erweitert werden. Vor allem die leichtgängige, zielgenaue und direkt ansprechende Lenkung setzt dem New XF beim Handling die Krone auf. Das Lenkrad liegt besonders Griffig in der Hand. Gut gedämpfte Lenkmittelstellung, hohe Rückstellkräfte und ein treuer Gerade-



Effizient: der neue Euro-6-Antriebsstrang für den New XF

Perfekter Antriebsstrang

Beim New XF sorgt ein neu entwickelter Antriebsstrang für den Vortrieb: An erster Stelle steht der 12,9-l-Motor Paccar MX-13 Euro 6. Der 6-Zylinder-Reihendiesel ist mit Hightech wie elektronisch gesteuerter Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader mit variabler Geometrie, Abgasrückführung, SCR-Technologie mit Ad-Blue und aktivem Rußpartikelfilter ausgestattet. Weitere Merkmale sind eine B10-Lebensdauer von 1,6 Millionen km und große Wartungsintervalle von bis zu 150.000 km. Den MX-13 Euro 6 gibt es in den Leistungsversionen von 410, 460 und 510 PS (300, 340 und 375 kW) bei 1.425 bis 1.750/min mit maximalen Drehmomentwerten von 2.000, 2.300 und 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.425.

Hinzu kommen neue Getriebe von ZF: Zur Standardbestückung zählt ein 12-Gang-Servoshift-Handschaltgetriebe. Für Schwerlastanwendungen

ist noch ein 16-Gang-Getriebe im Programm.

Darüber hinaus ist optional das neuen AS Tronic von ZF verfügbar. Das 12-Gang-Automatikschaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie zeichnet sich durch eine neu entwickelte Software sowie neue Sensoren für eine optimale Kupplungsbetätigung und millimetergenaues Manövrieren. Hinzu kommen die Funktionen EcoRoll und Fast Shift (Schnellschaltung zwischen 11. und 12. Getriebestufe ohne Kupplungsbetätigung).

Außerdem kommen beim New XF die neuen, gewichtsoptimierten Hinterachsen SRI344 und SRI347 zum Einsatz. Sie zeichnen sich durch Gewichtseinsparungen von bis zu 50 kg aus und sollen auch den Spritverbrauch senken helfen. Außerdem ist eine neue, längere Hinterachsübersetzung im Verhältnis 2,38:1 verfügbar.

Mit Euro VI-Motoren. Weil sich das schon heute rechnet.

Der neue Antos. Entwickelt für den schweren Verteilerverkehr.

Die Abgasnorm von morgen bereits heute erfüllen: Die komplett neu entwickelten Euro VI-Motoren im neuen Antos reduzieren sowohl Stickoxid-, Partikel- und CO₂-Emissionen als auch den Kraftstoffverbrauch nochmals deutlich. Das schont die Umwelt und Ihr Budget – serienmäßig. Überzeugen Sie sich selbst bei Ihrem Mercedes-Benz Partner, unter www.mercedes-benz.de/der-neue-antos oder mit dem QR-Code auf Ihrem Smartphone.





Durchblick: hervorragende Sichtverhältnisse schräg zur Seite nach vorn
Neue Funktionen: Fahrertrainer und Eco-Roll (unten)

auslauf sind weitere Merkmale des hervorragenden Lenkverhaltens der neuen LKW-Generation von DAF.

Perfekter Komfort

Beim New DAF XF wurde die Kabine komplett neu entwickelt. Schon nach den ersten Fahrkilometern fällt das wohltuend niedrige Flüsterniveau in der Kabine auf. Der Motor meldet sich selbst auf Anstiegen mit sonorem Grummeln in dezenter Basstonlage.

Trotz Euro 6 ist beim New DAF XF dank der intelligenten Unterbringung von Motor und Kühlsystem im Fahrgestell die Höhe des Kabinenbodens so gut wie unverändert geblieben. Damit ist das neue XF Super Space Cab mit einem Volumen von mehr als 12,6 m³ eines der geräumigsten Fahrerhäuser auf dem Markt. Hinzu kommt eine hervorragende Zugänglichkeit über nur drei treppenartig angeordnete Aluminiumstufen.

Das neue Interieur strahlt eine attraktive Wohnlichkeit und hohe Wertigkeit aus. Vor allem die Farb- und Materialwahl sowie die Haptik der Oberflächen sind im New XF erstklassig gelungen. Lobenswert auch die perfekte Konzept-, Herstellungs- und Verarbeitungsqualität des Innenraums. Da gibt es keine dünnwandigen Kunststoffteile mit scharfen Gratkanten. Hinzu kommen praktische Neuerungen wie die beiden Becherhalter in der Mitte des Armaturenbretts und

der neben dem Fahrer platzierte Abfalleimer. Auch die Türverkleidungen wurden überarbeitet, die sich jetzt optional mit einer Aluminiumeinlage verziehen lassen.

Weiterhin hat DAF den Ruhebereich für den Fahrer mit der Vergrößerung der Hauptmatratze (160 mm dick) auf 2,20 m deutlich aufgewertet. Damit ist im Ruhebereich eine neue Multifunktions-Schalttafel und ein neuer Stauraum an der Rückwand verbunden.

Außerdem verfügt das Super Space Cab über ein reichliches Stauraumvolumen in den auch von außen zugänglichen Großfächern unterhalb der Liege. Weitere Fächer und verschließbare Ablagen sind über der Windschutzscheibe angeordnet. So lässt sich auf internationalen Fernreisen alles notwendige bequem und geordnet verstauen.

Perfekte Effizienz

Die Effizienz eines LKW setzt sich aus Hauptkomponenten wie Einsatzspezifizierung, Anschaffungspreis, Kraftstoff-, Wartungs- und Reparaturkosten, Fahrzeugverfügbarkeit und auch die Fahrerakzeptanz zu einer Gesamtkostenrechnung über die Verweildauer im Fuhrpark zusammen. So fügt sich der New XF mit einer Reihe an Innovationen perfekt in das ATe-Programm (Advanced Transport Efficiency) des Vorgängers an, um Betriebskosten und Umweltbelastungen weiter zu senken.



Parade: neues DAF-Flaggschiff New XF Super Space Cab (links) und New XF Space Cab

Überaus gelungen und gleichzeitig funktionell sind das neue Exterieur der Kabine und die Seitenverkleidungen mit verbesserter Aerodynamik. Ein optimiertes Kühlsystem, bei dem der Lüfter seltener benötigt wird, eine neue Hinterachse und neue Hinterachsübersetzungen zur Drehzahlabenkung sowie die Langlebigkeit (B10 Lebensdauer: 1,6 Millionen km) und die Verfügbarkeit (Wartungsintervalle von bis zu 150.000 km) sind weitere Beispiele.

Kraftstoffverbrauch und Verschleiß werden durch den Fahrer in hohem Maße beeinflusst. Die Fahrerausbildung in Sachen wirtschaftliches Fahren ist deshalb besonders wichtig. Der innovative Driver Performance Assistant (DPA) im New XF soll den Fahrer auch nach dem Training weiter zu einer sparsamen und voraussehenden Fahrweise anspornen. Das Hauptdisplay auf der Armaturentafel zeigt dem Fahrer in Echtzeit detaillierte Informationen zum Kraftstoffverbrauch und seinen Fahrkünsten an. Auf dem Informationsdisplay erscheinen automatisch Meldungen, die eine effiziente Fahrweise fördern, indem sie den Fahrer zum Beispiel auffordern, einen höheren Gang einzulegen.

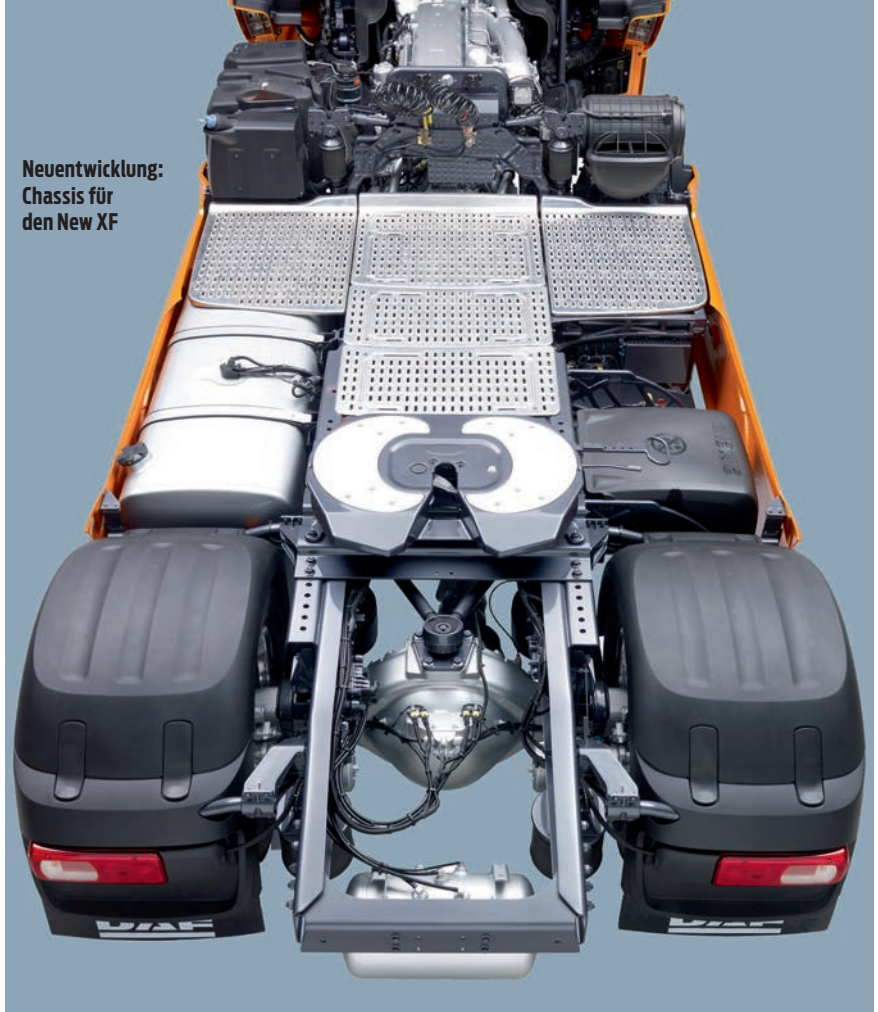
Sicherheits-Assistenzsysteme helfen Unfälle zu vermeiden und erhöhen so auch die Verfügbarkeit des Fahrzeugs. Deshalb ist beim New XF die elektronische Stabilitätsregelung VSC (Vehicle Stability Control) serienmäßig an Bord. Optional sind der adaptive Tempomat ACC (Adaptive Cruise Control) und das Auffahrwarnsystem FCW (Forward Collision Warning) sowie auch das erweiterte Notbremssystem AEB (Advanced Emergency Braking System) verfügbar. Hinzu kommen ein erweitertes Sichtfeld, energieabsorbierende Zonen im Armaturenbrett und eine neue, energieabsorbierende Fahrerhausaufhängung mit verstärkter Fahrerhauskonstruktion.

Gegenüber einem vergleichbaren Vorgängermodell steigen die Investitionskosten bei der Anschaffung um etwa 14.000 Euro. Dafür hat der New XF einiges Mehrwert zu bieten, so erhält der Kunde zum Beispiel ein Fahrzeug mit Euro-6-Technologie, und VSC ist serienmäßig an Bord.

Insgesamt gesehen ist DAF Trucks mit dem New XF ein perfekter Wurf geglückt, um nahtlos an die Erfolge des Vorgänger anzuschließen und die Marktanteile in Deutschland und Europa weiter auszubauen. Dafür hat DAF in das umfassende technische Design- und Entwicklungsprogramm seiner 84-jährigen Unternehmensgeschichte investiert.

Adelbert Schwarz

**Neuentwicklung:
Chassis für
den New XF**



Perfektes Chassis

Der New XF ist mit einem völlig neuen Fahrgestell ausgestattet. Es zeichnet sich durch ein Y-Rahmenprofil vorne für maximale Motorkühlung sowie durch die intelligente Anordnung und Optimierung aller Bauteile aus. Ziel waren die Schaffung von möglichst viel Raum auf dem Fahrgestell sowie maximale Torsionssteifigkeit für herausragende Fahrleistung. Auch die Achsen, die Achsfederung und die Lenkung sind vollkommen neu.

Der Rahmen der 4x2-Zugmaschinen besteht aus hochfestem Stahl. Dadurch entsteht ein extrem stabiles und doch leichtes Fahrgestell.

Die Vorderradfederung wurde komplett überarbeitet, wobei besonderes Augenmerk auf das optimale Gleichgewicht zwischen Dämpfung, Seitenstabilität, Komfort und Steifigkeit gelegt wurde. Es werden lange Parabelfedern

verwendet (1,75 m), deren Breite von 80 auf 90 mm erhöht wurde, um dadurch die Eigenschaften zu verbessern. Dies gilt auch für die 2-Blatt-Federung der Standard-8-Tonnen-Vorderachse und für die 3-Blatt-Federung der 9-Tonnen-Achse, die beide wartungsfrei sind. Für noch mehr Komfort ist auch eine Luftfederung an der Vorderachse erhältlich. Eine größere Fahrzeugbreite von 2,55 m bietet die Möglichkeit einer größeren Spurbreite, wodurch die Straßenhaftung und Stabilität verbessert werden.

Die neue Hinterachsen und Hinterachs-federungen wurden mit Blick auf Fahrleistung, Komfort und geringes Gewicht entwickelt. Die Integration der Stabilisatorfunktion in der Federung der Hinterachse sorgt für optimale Steifigkeit und Stabilität bei einer zusätzlichen Gewichtsersparung.