



## Erstaunlich gesteigert

Der Test mit der 428 PS starken Sattelzugmaschine DAF XF95.430 FT 4x2 Space Cab zeigte das Mehrwertkonzept von DAF Trucks für die neue Fernverkehrsbaureihe auf.



**Starkes Zugpferd:** Der neue, 428 PS starke DAF XF95.430 zeigte sich beim Test leistungsstark, sparsam und komfortabel.

**I**m Eilschritt kommt DAF Trucks mit der neuen, schweren Fernverkehrsgeneration XF95 ins Geschäft. Hightech, Elektronik, ein Facelifting sowie ein neues Kabineninterieur sollen dem Kunden einen Mehrwert bringen und für eine absatzsteigernde Ablösung des erfolgreichen Vorgängers sorgen. Die Testsattelzugmaschine DAF XF95.430 FT 4x2 Space Cab wirkte dank neu gestalteter Front mit neuen Klarglasscheinwerfern, neuem Kühlergrill und attraktiven Eck-

spoilern auf dem ersten Blick sympathisch. Ein gelungenes Design, das Stärke ausdrückt – ohne aggressiv zu wirken. Allerdings hat DAF Trucks das Antlitz zurückhaltend auf jugendlich getrimmt, um den Vorgänger nicht als Greis in die Ecke zu stellen.

Schon direkt nach der Weltpremiere auf der IAA liefen die ersten Sattelzugmaschinen und LKW-Fahrgestelle in der Achskonfiguration 4x2 vom Band. Dazu gibt es bereits die ersten Modelle mit Vor-

# TECHNISCHE DATEN



Funktionale Eleganz: Das neue Armaturenbrett ist um den Fahrer herumgebaut ohne ihn einzuengen (Sonderausstattung Alu-Look).



## Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.810 mm
Gesamtbreite	2.490 mm
Gesamthöhe	3.460 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	14.350 mm
Zulässige Achslast vorn	7.100 kg
Zulässige Achslast hinten	12.600 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug gewogen mit vollem Tank	ca. 7.280 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,50 m
Gesamtzughöhe	3,98 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-BPW-Aggregat	

## Antriebsstrang

**Motor:** DAF XE 315 C: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Einspritzsystem UPEC; Vierventiltechnik (je 2 Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Hubraum: 12,6 l; Leistung: 428 PS (315 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 1.950 Nm zwischen 1.000 und 1.500/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung; automatisierte Betätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** ZF AS-Tronic 12 AS 2301 OD (Sonderausstattung): fahrprogrammgesteuertes unsynchronisiertes Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie; 12 Fahrgänge; Übersetzungsverhältnisse von 12,33:1 bis 0,78:1

**Antriebs-Hinterachse:** SR1347; einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 3,73:1; Gesamtauslegung: ca. 1.180/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

## Fahrwerk

**Federung:** starre Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre Antriebsachse: ECAS-4-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum und EBS sowie ABS; Stauklappen-Motorbremse und DAF Engine Brake (DEB); ASR als Sonderausstattung; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

**Reifen:** Zugfahrzeug: vorn und hinten: 315/80 R 22.5 Goodyear G 391 E; Auflieger: 385/65 R 22.5 Goodyear G 465 E

elektronisches Motormanagement für die DAF-Upec-Direkteinspritzung, ein von 16,0:1 auf 17,4:1 erhöhtes Verdichtungsverhältnis sowie Änderungen am Turbolader und ein von 1.500 auf 1.620 bar erhöhter Einspritzdruck. Für die ➤

**Konsequent:** Bei der hohen Zuverlässigkeit der automatisierten Kupplung wurde das Betätigungs-pedal ersatzlos gestrichen (linkes Bild). **Automatik:** Nach Anwahl des Automatikmodus übernimmt die ZF AS-Tronic die Gangwahl sowie das Schalten und Kuppeln.

laufachse. Im nächsten Jahr soll die Modellpalette mit einem breiten Angebot an Drei- und Vierachser-Typen ausgebaut werden. Gleich zu Beginn soll es auch LKW- und Sattelzugmaschinen-Modelle für Großvolumentransporte mit einer niedrigen Fahrgestellhöhe von 0,86 m und kleineren Reifen, zum Beispiel in 60er Dimensionierung, sowie angepasster Ecas-Luftfederung geben.

Beim Vorgänger war DAF Trucks mit dem Einsatz der Elektronik noch recht zaghaft. Beim Nachfolger wird sie wie ein Trumpfblatt aufgelegt: weiterentwickeltes, vollelektronisches Motormanagement, EBS, optional Automatik-12- und 16-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie (ZF AS-Tronic) und Datenkommunikation via CAN-Bus. Weitere Entwicklungen sind das neue Fahrgestell-Layout und die Umstellung auf druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum, bei-

des sorgt im Vergleich zum Vorgänger für eine Gewichtsreduzierung von rund 200 kg. Auch mit dem Sonderausstattungsprogramm lassen sich Gewichtsvorteile erzielen: Das AS-Tronic-Getriebe bringt nochmals 70 kg weniger auf die Waage, die neue Seitenverkleidung zwischen den Achsen ist um 30 kg leichter als die alte Ausführung.

Unter der Kabine werken jetzt die modernisierten 6-Zylinder-Reihendieselmotoren XE-C mit 12,6 l Hubraum, Turbolader, Ladeluftkühlung und Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder). Die XE-C Motoren gibt es in den Leistungsvarianten von 381, 428, 483 und 530 PS bei 1.900/min mit entsprechenden maximalen Drehmomentwerten von 1.750, 1.950, 2.100 und 2.350 Nm zwischen 1.000 und 1.500/min beziehungsweise 1.050 und 1.500/min. Wesentliche Merkmale sind ein weiterentwickeltes



**Praktisch:** Für Reinigungsutensilien und Werkzeug gibt es auf der Fahrerseite ein nach innen geruchsdicht abgeschlossenes Staufach.

Praxis bedeutet das eine Anhebung des maximalen Drehmoments um bis zu 2,5 Prozent und eine Verbrauchssenkung von 1,5 bis 2,5 Prozent.

Mit der 428 PS starken Test-Sattelzugmaschine präsentierte DAF das im Fernverkehrsprogramm meistgefragte Modell. Trotz nicht gerade optimaler Testbedingungen konnte der XF95 mit einem Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) von 31,9 l/100 km bei 76,6 km/h günstig abschneiden. Auf dem Autobahnabschnitt wurde ein Durchschnittsverbrauch von 31,5 l/100 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80,1 km/h erzielt. Im Vergleich zum Vorgänger, der vor einiger Zeit bei Sommerwetter gefahren wurde, liegen die Werte (Gesamtergebnis: 31,6 l/100 km bei 76,6 km/h; Autobahnabschnitt: 30,7 l/100 km bei 79,7 km/h) trotz der ungünstigen Witterung praktisch auf gleichem Niveau. So lässt sich vermuten, dass DAF Trucks wirklich eine Verbrauchsreduzierung gelungen ist.

Die neue Elektronik-Architektur an Bord macht jetzt auch den Einsatz des Automatik-Schaltgetriebes ZF AS-Tronic in 2-Pedal-Technologie möglich. Das bedeutet zwar einen Aufpreis von 3.000 Euro und nochmals 960 Euro für das zu inte-

grierende ASR, doch die Anschaffung lohnt sich bestimmt. So hieß es beim Start einfach Gas geben. Schalten und Kuppeln sowie die Gangwahl übernimmt bei der AS-Tronic Kollege Computer. Da muss sich ein Fahrer schon gewaltig anstrengen, wenn er es besser machen will. Die hohe Elastizität des XE-C-Motors wurde von der AS-Tronic beim Beschleunigen vom Stand weg auch mit Gangsprüngen genutzt.

Immerhin stellte der Motor 428 PS bei 1.900/min und ein maximales Drehmoment von 1.950 Nm zwischen 1.000 und 1.500/min zur Verfügung. Das bedeutete beim auf 40 t Gesamtgewicht ausgelasteten Test-Sattelzug ein Leistungsverhältnis von 10,8 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 48,8 Nm/t. Da wurden lang gezogene Autobahnsteigungen mit 5-prozentigen Anstiegen im 10. Gang mit 1.200/min und 50 km/h sowie im 9. Gang mit 1.350/min und 43 km/h genommen. Auch der schwierigen Landstraßenabschnitt mit um 8 Prozent ansteigender Serpentine wurde mühelos bewältigt.

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahrte km	377,0 km
Verbrauch Ø	31,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	80,1 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 4</i>	
gefahrte km	34,2 km
Verbrauch Ø	22,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	79,3 km/h

### Landstraße

gefahrte km	70,4 km
Verbrauch Ø	34,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	62,3 km/h

### Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	151,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	43,4 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km	447,4 km
Verbrauch Ø	31,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	76,6 km/h

### Wetter

bewölkt; windig; ca. 4 km Regen; +8 bis +12° C

Ø = Durchschnitt

**DAF Trucks vertritt bei der AS-Tronic die Philosophie einer möglichst geringen Gangzahl.**

DAF Trucks vertritt bei der AS-Tronic die Philosophie einer möglichst geringen Gangzahl. Als erste Wahl steht deshalb das 12-Gang-AS-Tronic-Getriebe ZF 12 AS 2301, wie im Testfahrzeug eingebaut, im Programm. Mit den 12 Getriebestufen kam der DAF XF95.430 ausgezeichnet zu recht. Nur für besonders schwere Einsätze wird das 16-Gang-AS-Tronic-Getriebe 16 AS 2601 empfohlen.

Natürlich kann der Fahrer auch selbst Hand anlegen. Dazu gibt es einen stabilen Joystick. Doch er kann auch im Automatikmodus durch die Gaspedalstellung und Kickdown die Schaltweise der AS-Tronic beeinflussen. Auf der Handlingtour wurde auch die Motorelastizität bei manueller Gangwahl gewürdigt. Die DAF-Maschine besaß auch noch unterhalb der 1000er-Drehzahlmarke einiges an Durchzugsvermögen.

Besser ist es, den Mikroprozessor seinen Dienst verrichten zu lassen. Nur so lassen sich alle Vorteile wie verbesserte Konditionssicherheit des Fahrers, geringer Kraftstoffverbrauch und Schonung des gesamten Antriebsstrangs sowie erheblich verlängerte Kupplungsstandzeiten voll ausschöpfen. Außerdem sorgt das Automatik-Schaltgetriebe für eine erhöhte Sicherheit, weil der Fahrer sich vor allem in unübersichtlichen Situationen voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren kann. Auf Talfahrten ist das integrierte Bremsprogramm ein weiterer wirtschaftlicher Vorteil der AS-Tronic. Sobald der Fahrer die Motor- oder Betriebsbremse betätigt, wird automatisch in einen Gang für effektive Motorbrems-Drehzahlen zurückgeschaltet. Die jetzt serienmäßige DAF Engine Brake bringt als Dekompressionsstufe zusammen mit der Stauklappenmotorbremse immerhin eine Dauerbremsleistung von rund 394 PS bei 2.400/min ins Spiel. Das reicht, um die Scheibenbremsen der 2. Generation von Knorr auf Talfahrten kalt in Reserve halten zu können.

So sympathisch das Äußere, so ansprechend ist das Kabineninterieur ➤

gelingen. Das elegante Armaturenbrett mit sportlich akzentuierten Einlagen im Aluminium-Look (Sonderausstattung für 600 Euro) fiel sofort auf. Alle Bedienelemente sind noch besser als zuvor erreichbar. Das gilt auch für den neuen Fahrtenstreiber, der in einem DIN-Radiofach über der Windschutzscheibe untergebracht wurde. In der neuen Armaturentafel prangen mittig zwei große analoge Rundinstrumente - Tacho und Drehzahlmesser - mit den jeweils wichtigsten Fahr- und Fahrzeugdaten für die analoge Permanent-Anzeige. In der Mitte darüber befindet sich ein Meldedisplay. Hier informiert der Bordcomputer über Störungen, und es lassen sich auf Wunsch alle wichtigen Fahrzeug- und Motorfunktionen wie Verbrauch, Durchschnittsgeschwindigkeit und vieles mehr wie der nächste Wartungstermin anzeigen.

Ebenso erstklassig wie der Fahrerplatz sind im Space Cab die Funktions-

bereiche Wohnen und Schlafen gelungen. Hochwertige Materialien und dezente Farben schaffen Wohlfühlatmosphäre. Einen Schlafkomfort fast wie daheim bieten sowohl das untere 2.050 mm lange und 810 mm breite Bett mit 150 mm dicker Matratze als auch die klappbare obere Liege mit 600 mm Breite und 85 mm Auf-lagendicke.

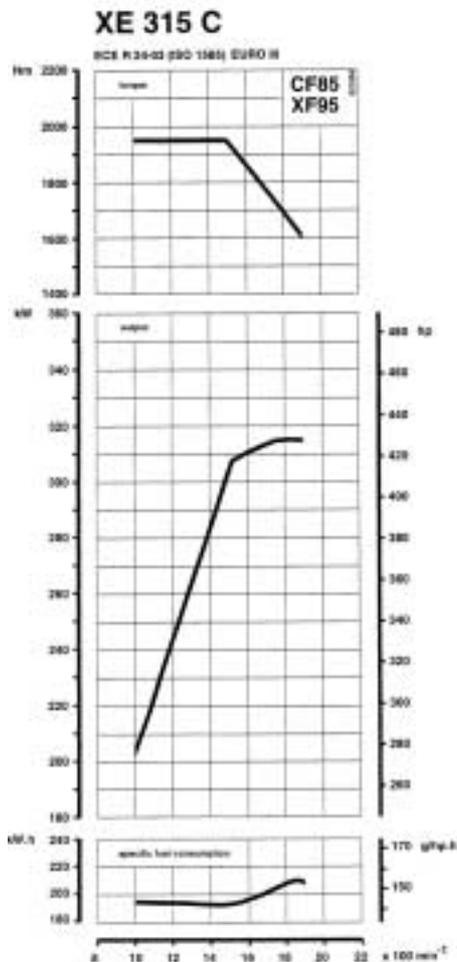
Wie gewohnt präsentierte sich das Space Cab in großzügigen Dimensionen: Vor den Sitzen wird eine Stehhöhe von rund 1,89 m geboten und auf dem Motor-tunnel sind es noch ausreichende 1,57 m bis zum Dach. Dazu gibt es ein üppiges Staufachangebot wie ein Volumen von 330 l unter dem höher angeordneten Bett. Dazu zählt ein nur von außen zugängliches und geruchsdicht verschlossenes Staufach auf der Fahrerseite. Weitere große Staufächer befinden sich über der Windschutzscheibe, und es gibt ein durchdachtes Utensilien-Ablagesystem

## Wie gewohnt präsentierte sich das Space Cab in großzügigen Dimensionen.

sogar die Lenkpräzision und die Fahrstabilität weiter gesteigert werden. Außerdem ließ sich ein reduziertes Geräusch-niveau in der Kabine feststellen. Das kann auch an der völlig geschlossenen Bodengruppe beim Space Cab mit AS-Tronic liegen. Allerdings hat die Hightech der neuen DAF-Generation ihren Preis: Das ziemlich komplett ausgestatte Basismodell der Testsattelzugmaschine steht mit 98.900 Euro in der Netto-Preisliste. Hier sind bereits Details wie Klimaanlage, elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel, Wegfahrsperr, Dekompressions-Motorbremse und vieles mehr enthalten. Da ist die Aufpreisliste für die Vollausrüstung der Testsattelzugmaschine, die für 117.820 Euro zu haben ist, ziemlich kurz. Einige Beispiele sind die AS-Tronic für 3.000 Euro, ASR für 960 Euro, Dachspoiler mit Seitenkanten für 2.060 Euro, Seitenverkleidungen für 1.900 Euro, Alu-Felgen für 3.045 Euro und eine Standheizung für 1.990 Euro sowie Fahrer- und Beifahrer-Luxussitze für 2.170 Euro und einige andere Details.

Ein Preisvergleich zum Vorgänger ist natürlich immer besonders interessant. Das vergleichbare Vorgänger-Basismodell gab es laut Nettopreisliste für 89.400 Euro. Das macht eine Differenz von immerhin 9.500 Euro aus. Doch DAF Trucks bietet dafür beim Nachfolger XF95 ein ziemlich umfangreiches Mehrwert-Paket mit Details, die es zuvor nur gegen Aufpreis oder überhaupt nicht gab: druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum mit EBS und Bordelektronik-Architektur in CAN-Bus-Technologie. Weiterhin ermöglicht jetzt der Bordcomputer eine kostensparende Eigendiagnose, die Wartungsintervalle wurden von 50.000 auf 75.000 km verlängert, bei Einsatz von E4-Synthetikölen sind sogar bis 120.000 km möglich. Je nach Ausstattung ergibt sich ein Nutzlastvorteil von 200 kg bis 300 kg. Obendrein gehören Tempomat und Wegfahrsperr sowie die Dekompressionsmotorbremse und Klimaanlage zur Basis-ausrüstung.

ADELBERT SCHWARZ



**Modernisiert: Der DAF-Diesel XE 315 C zeigte sich als sparsames Power-Triebwerk.**

in direkter Fahrerumgebung und in den Türen. Die Getränkehalter hat DAF Trucks jedoch sparsam verteilt. Beim Testfahrzeug besaß nur der Fahrer einen Halter in der Handbremskonsole. Für den Beifahrer blieb nur die Türablage.

Außerdem wird der Fahrer mit einem hängenden Gaspedal für eine verbesserte Fußraumergonomie bevorzugt. Vor allem, wenn mit Tempomat gefahren wird, der auf der Autobahn dank integrierter Bremsomatfunktion wie ein Autopilot funktioniert. Überhaupt zeigten Fahrkomfort und Fahrverhalten nicht nur wie erwartet ein Erste-Klasse-Niveau, sondern nach meinem Empfinden konnten