

präsentiert:

FOTOS: R. DOMINA



Ein gar königlich Laster

TEST Auch wenn Design und Interieur mittlerweile etwas angestaubt wirken: Der DAF als BDF-Zug mit Drehschemel-Anhänger ist, was den Komfort angeht, eine wahre Sänfte. Ein Turnier zwischen mäßiger Aerodynamik und exzellenten Roll-Eigenschaften.

Klar fährt sich ein Gliederzug in aller Regel deutlich komfortabler als ein Sattel. Sitzt der ballige Bolzen in der Kupplung stramm und ohne Spiel und steht die Deichsel waagrecht, bleiben Tritte von achtern gänzlich aus. Der Sattel kann dagegen ganz schön Stöße ins Kreuz austeilen. Wer immer nur Sattel fährt, gewöhnt sich meist an das Zupfen und Rupfen des Aufliegers. Wechselt man auf den Gliederzug mit klassischem Drehschemel, herrscht plötzlich Ruhe – welche Wohltat. Das ist aber erst der Anfang. Denn die Vollluftfederung veredelt das Wechselbrücken-Chassis vollends zur Sänfte. Jedenfalls solange alles im Gleichgewicht und Gleichschritt läuft. Denn es ist tatsächlich wie in einer Sänfte: Kommen die armen Kerle, die des Fürsten Reise-Sessel mit ihren Händen tragen, aus dem Tritt, haut's dem Edelmann schon mal die Krone aus der Perücke.

Bei weitem nicht so ruppig aber durchaus spürbar, wirken sich Schlechtwegpassagen auf unseren vollluftgedeckten XF 480 aus. Dann rollt die Kabine etwas um die Längsachse. Nicht schlimm – aber doch auffällig,

bei ansonsten so viel Ruhe im Gespann. Denn selbst üble Querfugen übertänzelt das „FAN“ genannte Chassis (Dreischachser 6x2 mit gelenkter und liftbarer Nachlaufachse) gekonnt und vor allem komplett lärmfrei.

Was den Motorwagen angeht, können wir hier von einem Komplett-Produkt aus Eindhoven sprechen: Den FAN gibt's ab Werk fertig aufgebaut, das heißt mit den Tragauslegern vorne und hinten sowie zwei Mittel-Auflager. In der Klappversion namens Multiwechsler kann dieses Fahrgestell alle drei Abstellhöhen 1.120, 1.220 und 1.320 Millimeter, wobei die einfachere Version ohne Klappenelemente die 1.120 und 1.220 Millimeter nur mit den 290-Millimeter-Hub der Luftfederung schafft. Damit dem Chassis dabei nicht vorzeitig die Puste ausgeht, gibt's vier Extra-Luftkessel, die in Zweier-Paaren hinten rechts und Mitte links außen am Chassis sitzen.

Tiefkupplung mit dabei

Weil nicht nur der Holländer im Speziellen gerne mit großen Diesel-Tanks unterwegs ist, fällt die Wahl auch manchmal gegen den Multiwechsler mit seinen

drei Abstellhöhen aus. Ganz einfach deshalb, weil die höhenverschiebbaren und federunterstützten Twistlocks ziemlich Bauraum nach unten fordern, genau da, wo sonst noch ein Stückchen Tank Platz findet. Längentechnisch kann dieser Aufbau 715er und 745er Brücken aufnehmen, die 785er-Versionen erfordern dann schon die tiefe Kupplung.

Und weil dieser BDF-Zug ein Alleskönner ist, hat er die Tiefkupplung gleich mit eingebaut. Der Clou hier: Der Kupplungsbolzen lässt sich per Druckluft öffnen. Das verschont den Fahrer vor lästiger Kriecherei unters Chassisheck. Stattdessen schnappt er sich einen Druckluftschlauch, der direkt mit der Tiefkupplung verbunden ist, stößt ihn an einem eigenen Druckluftanschluss an und schon öffnet der Bolzen mit einem gut vernehmbaren „Klack“. Feine Sache das Ganze.

Als weitere Arbeitshilfe gibt es zwei Arbeitskameran an Chassis. Die eine am Heck erleichtert das Ankuppeln des Hängers, zeigt dabei auf dem Seitenmonitor der Mittelkonsole die Deichsel, Zug-Auge und Zug-Maul bis zur Vereinigung. Das andere Video-Auge sitzt tief im Chassis und linst exakt der Mittellinie nach hinten, um das Einfahren der Lafette zu erleichtern.

Und es gibt noch mehr Kameras. An der rechten Kabinenseite sind es – ganz im Mittelalter-Sprech – „dero Zwierr“: Sie sitzen vorne an der Ecke und oben im Bereich der B-Säule und zeigen über einen



Das Armaturenbrett des XF ist ein immer wieder verbesserter Klassiker. Aber: Das Radio-Display spiegelt seit eh und je.



Am Anhänger sind nicht nur die Achslasten abrufbar, sondern auch Reifendrücke.

Berichtigung

Leider ist beim Transport-Testbericht des DAF XF 480 FAN, der ursprünglich in der Ausgabe 20 vom 8. November auf den Seiten 13 bis 15 erschienen ist, ein technischer Fehler unterlaufen. Sowohl die Vergleichstabelle als auch die Tabelle „Technische Daten“ passten nicht zu dem aktuellen Test. Wir bitten das zu entschuldigen. Wir haben uns deshalb entschlossen den Test in gekürzter Form mit den korrekten Tabellen in dieser Ausgabe noch einmal abzudrucken.



Mit unserem Modern Drive Messcomputer lesen wir Verbrauchsdaten auf zwei Kommastellen genau aus und zeichnen die gesamte Fahrt auf. Anschluss einfach über die OBD II Buchse.

Extra-Monitor das Geschehen im Toten Winkel. Unterstützt wird die Erfassung lebender Wesen und Gegenstände von vier Ultraschallsensoren, die sich in Hüfthöhe nach hinten verteilen. Das Ganze ist der Abbiegeassistent von Brigade-Elektronik, den bereits viele User als Nachrüst-Lösung eingebaut haben. Angezeigt wird das Geschehen in einem hinreichend großen Monitor, den die meisten aus alter Sehgewohnheit vor die rechte A-Säule montieren. Neulich habe ich das schon mal besser gesehen, nämlich viel direkter, näher und besser sichtbar auf der Mittelkonsole. Da sieht man viel deutlicher, vor allem im Schatten oder bei Gegenlicht, was sich im Toten Winkel abspielt. Wie auch hier, gibt es bei diesem System viel zu viele Fehlmeldungen, die vermutlich von Lichtmasten, Schildern oder ähnlichen, soliden Gegenständen ausgelöst werden. Die Radar-Detektion ist da deutlich zuverlässiger – aber

auch teurer, keine Frage. Sehr erfreulich finde ich auch die volle Integration des Anhängers bei der Überwachung der Einzel-Achslasten und der Reifendrucke. Gerade letzterer Punkt wird nach wie vor vernachlässigt und ist oft nur über Zusatz-Displays darstellbar. DAF hat es hier geschafft, Reifendruck und Temperatur der Anhänger-Reifen komplett in die Bordcomputer-Anzeige des Zentraldisplays zu integrieren. Lläuft hier etwas aus dem Ruder, wird der Fahrer sofort informiert und kann entsprechend reagieren. Der FAN trumpft also nicht nur mit viel Sicherheit auf, sondern auch mit niedrigem Leergewicht. Der ganze Zug wiegt ohne Brücken, mit einem Fahrer und vollen Tanks nur knapp 13 Tonnen. Die Nutzlast des Gespanns liegt dann inklusive BDF-Brücken bei 27 Tonnen. Zieht man für die stabilen 7,45er-Koffer-Brücken zwei Mal 2,8 Tonnen ab, bleiben immer

noch 21,4 Tonnen echte Nutzlast über. Bei den überwiegend im Paket-Dienst eingesetzten BDF-Brücken reicht dieses Angebot dicke.

Auch die hydraulisch gelenkte letzte Achse des FAN-Fahrgestells wird direkt bei DAF auf dem Band eingebaut. Das Besondere an dieser Nachlaufachse ist die eigene, in unmittelbarer Nähe zum Achskörper untergebrachte Hydraulikversorgung. Der elektronisch an der Vorderachslenkung abgenommene Lenkeinschlag wird also hinten direkt wieder eingesteuert, mit minimalem mechanischen Aufwand. Dennoch ist die Übersetzung der Lenkung mit 5,25 Lenkradumdrehungen von links nach rechts ziemlich hoch. Eigentlich unnötig, da die Schleppachse ja von der Hydraulik mit Lenkkraft versorgt wird. Aber: Im praktischen Betrieb merkt man dies kaum, von etwas mehr Kurbelei im Kreisverkehr einmal abgesehen. Ansonsten steuert diese Lenkung den Gliederzug tadellos und wie auf Schienen – auch das ist anders als beim Sattel.

Gutes Feintuning

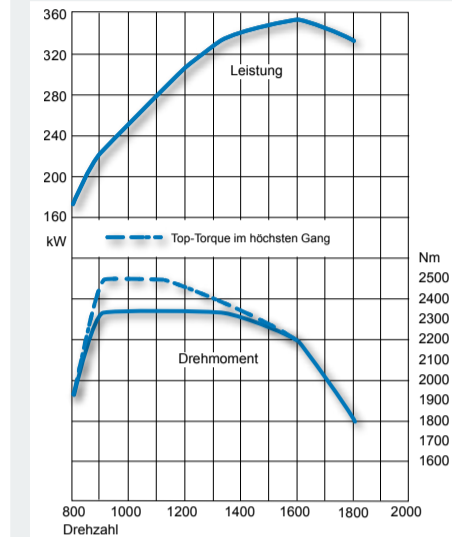
Auch der GPS-Tempomat PCC (Predictive Cruise Control) hat mittlerweile ein Feintuning erreicht, das durchaus begeistern kann. Und auch wenn die Holländer auf den Dipp in die Speed-Kiste nicht ganz verzichten wollen – sie wenden den Überlauf über die Setzgeschwindigkeit wenigstens sehr vernünftig an. Das heißt: Nur, wenn der Überlauf von zwei km/h wirklich etwas bringt, darf der DAF mal kurz mit 92 km/h über die Stränge schlagen.

Trotz der sehr langen, mittlerweile zur DAF-Standard-Übersetzung avancierten, Achsübersetzung von 2,21 fährt sich auch dieser Gliederzug extrem entspannt. So muss „drehmomentorientiert“ funktionieren: mit Mut zu niedrigen Drehzahlen, flinken Schaltungen im Traxon-Getriebe und Top-Torque im höchsten Gang. Die 150 Extra-Newtonmeter machen sich insofern bemerkbar, als die Fuhre damit einen Tick länger im unteren Drehzahlbereich vor sich hin brummeln kann. Um es frei nach Goethe einzukreisen: „Verweile doch, Drehmoment, du bist so schön...!“, und präferierst mir die herrlichen, kleinen Drehzahlen. Na ja.

Was von diesem Testtag bleibt, ist nicht nur die Erkenntnis, dass lange Achsen immer sparsam sind. Die Ergebnisse im direkten Vergleich zum 480er Sattel und dem 450er CF als Sattel zeigen auch, dass dieser Brückenzug aerodynamisch auf den schnellen Autobahn-Etappen zwar mit dem Sattel nicht mithalten kann. Aber: Der Rollwiderstand des Drehschemel-Anhängers ist sehr viel geringer als beim Sattel mit seinem starren Dreiachs-Aggregat – das belegen nicht nur die sehr günstigen Landstraßen-Verbräuche. Hier spielt der geringe Kurvenwiderstand des Drehschemel-Anhängers eine größere Rolle als man gemeinhin denkt. Was aber echt begeisterte, war das Segel-Verhalten dieses ja nur 32 Tonnen schweren Zuges. Das spricht abermals für einen exzellenten Rollwiderstand und macht den DAF XF als Gliederzug zum wahren Segel-Champ. rod

Technische Daten: DAF XF 480 FAN, BDF-Zug

Motor, Bauart	Paccar MX 13, Euro 6, Sechszylinder-Reihenmotor, VTG-Lader
Abgasaufbereitung	SCR und Abgasrückführung, Partikelfilter
Einspritzverfahren	Common Rail 2.500 bar, 2 Hochdruckpumpen
Motorgewicht (befüllt)	1.321 kg
Hubraum	12,9 Liter
Leistung	355 (483) bei 1.600 min-1
Drehmoment	2.350 Nm bei 900–1.365/min-1 2.500 Nm bei 900–1.125/min-1 Top Torque, nur im höchsten Gang



Mit der ellenlangen Hinterachs-Übersetzung kommt der 480er XF dank Top Torque und VTG-Lader bestens zurecht. Bei niedrigen Drehzahlen steht hier viel Leistung zum Abruf bereit.

Spezifische Leistung	27,5 kW pro Liter Hubraum
Ölwechselintervall	150.000 km
Wechselintervall Partikelfilter	500.000 km oder drei Jahre
Getriebe	ZF Traxon 12TX2210 DD, voll automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe, Schaltprogramm „Eco-Leistung“
Spreizung	1,0–16,69
Achsübersetzung	2,21
Drehzahl bei 65/85 km/h im höchsten Gang	770/1.000
Minimale Rangiergeschwindigkeit bei 500/min	0,8 m/s oder 2,7 km/h

Dauerbremsen	Kompressions-Motorbremse MX Engine Break
Motorbremsleistung	335 kW bei 2.100/min, maximale Bremsleistung
Bremsanlage vorne/hinten	EBS, Scheiben vorne und hinten, manuelle Feststellbremse
Sicherheits- und Assistenzsysteme	Eco Roll; Notbrems-Assistent mit Kollisionswarner; Spurhalte-Assistent, Abbiege-Assistent (Brigade); ACC, ESP, Hill-Holder, Driver Performance Assistent, Reifendruck Anzeige inkl. Hänger), Achslastanzeige alle Achsen, Night-Lock

Vorne	Luftgefederte Starrachse, Stabi
Hinten	Angetr. Starrachse 4-Balg-Luftfederung, Stabi, Niveauregelung, Schnellhebeeinrichtung
Lenkung	TRW, 5,25 Umdrehungen v.l.n.r., Lenkrad 45 cm Ø
Bereifung	Michelin X-Line Energy, vorne 385/55 R 22,5, hinten 315/70 R 22,5 Alcoa Durabright Alufelgen
Fahrerhaus	Super-Space-Cab-Fahrerhaus mit niedrigem Motortunnel (14 cm), Stehhöhe 2,11 cm, Tiefe 225 cm, Innenbreite 224 cm, 4-Punkt-Luftgefedert, 2-Bett-Ausstattung, Komfortbett unten, B x L 81 x 220 cm oben 70 x 200. Kühlbox 42 Liter

Radstand	4.800 + 1.400 mm
Breite x Höhe SZM inkl. Dachspoiler	249 x 398 cm
Höhe 1. Stufe/Fahrerhausboden	45/152 cm
B x H x T großer Staukasten außen	48 x 29 x 70 cm
Höhe Ladekante Staukasten über Boden	160 cm
Tankvolumen Diesel/AdBlue	730/75 Liter

Leergewicht ohne Wechselbrücken gewogen	10.520 kg (Motorwagen, 2.400 kg Drehschemel-Anhänger, gesamt 12.995 kg, inkl. 1 Fahrer, Tanks voll, kein Reserverad)
Nutzlast Testzug (inkl. Behälter)	13.000 Motorwagen, 15.600 Hänger, gesamt 28.600 kg
Zul. Achslasten vorne/hinten	8.000/11.500/7.500 kg
Test-Gesamtgewicht	32.840 kg (inkl. 2 Fahrer, 20.440 kg + 12.400 kg)

AUF EINEN BLICK

- +** Sehr sparsamer, lang übersetzter Antriebsstrang mit Top-Torque; Rollverhalten, Fahrkomfort, Lebensraum für Fahrer, sehr leise, Bremsmanagement Motorbremse.
- Spiegelnde Radio-Oberfläche, zu kleiner Digitaltacho im Zentral-Display, Roll-Stabilität über Längsachse.

Messwerte: DAF XF 480 FAN BDF Super Space Cab

© Transport

Auch wenn DAF den BDF-Zug mit Super Space Cab nur mit 32 Tonnen Gesamtgewicht ins Rennen schickte: Der klassische Gliederzug schlug sich dank bester Roll-Eigenschaften, langer Übersetzung und ausgefuchster PCC-Software sehr gut. Ihn als Säufte zu bezeichnen ist nicht übertrieben: Federungseigenschaften und Geräusch sind exzellent. Aber auch sein Autobahnverbrauch: Mit 26 l/100 km liegt der XF 480 FAN sehr nah am derzeitigen Rekordhalter CF 450 (ganze rechte Spalte) – für einen Gliederzug. Die im Vergleich zum Sattel schlechtere Aerodynamik gleicht der Drehschemel-Anhänger durch weniger Kurvenwiderstand etwas aus.



Kilometerstand: 13.000 km
Motor: MX-13, 12,8 Liter
Testgewicht: 32.840 kg
Anhänger: Krone Box Carrier Drehschemel
Wetter: 14° C, trocken, heiter
Wind: 18 km/h aus SW
Drehzahl 84 km/h: 995/min
Gesamtübersetzung: 2,21 Direktgang-Getriebe
GPS-Tempomat: PCC, Eco: -6/+6 km/h

Vergleich: DAF XF 480 SZM Space Cab



Kilometerstand: 13.000 km
Motor: MX-13, 12,8 Liter
Testgewicht: 38.800 kg
Auflieger: TP-Test-Trailer III, Krone
Wetter: 21° C, trocken, heiter
Wind: 21 km/h aus SSO
Drehzahl 84 km/h: 1.000/min
Gesamtübersetzung: 2,21 Direktgang-Getriebe
GPS-Tempomat: PCC, Eco: -10/+6 km/h

Vergleich: DAF CF 450 SZM Space Cab



Kilometerstand: 37.000 km
Motor: MX-11, 10,8 Liter
Testgewicht: 38.000 kg
Auflieger: TP-Test-Trailer III, Krone
Wetter: 21° C, trocken, heiter
Wind: 7 km/h aus S
Drehzahl 84 km/h: 990/min
Gesamtübersetzung: 2,21 Direktgang-Getriebe
GPS-Tempomat: PCC, Eco: -10/+6 km/h

Strecke (Streckenanteil)	Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]
AB (52%) Südrunde A9 ¹⁾	27,7	83,0
AB (52%) Nordrunde A9 ²⁾	23,3	83,1
Rollzeit Nordrunde % der Messstrecke	13 min 2 s 30 %	
Autobahn gesamt	26,2	83,0
Ebene Rollautobahn ³⁾	22,6	84,2
Flache Landstraße (14%)	23,8	59,5
Schwere Landstraße (24%)	34,8	56,3
Landstraße gesamt	30,7	57,4
Gesamtrunde	27,5	73,5
Verbrauch AdBlue	4,5% vom Dieserverbrauch	
Fahrleistungen		
Testberg A (Landstraße, bei Pfahldorf, 9%)	Ø-Geschwindigkeit: 50,3 km/h kl. Geschwindigkeit: 36 km/h im Gang 7 von 12	
Kindinger Berg⁴⁾ (4,5 km)	Ø-Geschwindigkeit: 77,5 km/h kl. Geschwindigkeit: 75,0 km/h Schaltfolge: 12-11-10-11-10-11	
Geräusch Kabine	61 dB(A) bei 85 km/h 12. Gang 60 dB(A) bei 65 km/h 11. Gang	

Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]
25,5	82,0
22,2	82,7
15 min 22 s 35 %	
24,4	82,2
19,1	84,2
24,5	58,3
36,3	55,5
32,0	56,5
26,6	72,6
4,5% vom Dieserverbrauch	
Ø-Geschwindigkeit: 41,0 km/h kl. Geschwindigkeit: 32 km/h im Gang 7 von 12	
Ø-Geschwindigkeit: 68,4 km/h kl. Geschwindigkeit: 60,0 km/h Schaltfolge: 12-11	
62 dB(A) bei 85 km/h 12. Gang 60 dB(A) bei 65 km/h 11. Gang	

Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]
24,5	82,0
23,1	83,1
13 min 2 s 30 %	
24,0	82,4
18,0	84,4
24,3	58,4
36,5	54,7
32,0	56,0
26,3	72,4
5,8% vom Dieserverbrauch	
Ø-Geschwindigkeit: 36,7 km/h kl. Geschwindigkeit: 28 km/h im Gang 7 von 12	
Ø-Geschwindigkeit: 71,7 km/h kl. Geschwindigkeit: 62,1 km/h Schaltfolge: 12-11-10-11-10-11	
65 dB(A) bei 85 km/h 12. Gang 63 dB(A) bei 65 km/h 11. Gang	

1) Autobahn A9, AS Eichstätt/Altmühltal bis AS Schweitenkirchen (gilt für alle) 2) Autobahn A9, AS Eichstätt/Altmühltal bis AS Allersberg und zurück
3) Teilstück Südrunde, A9, Ingolstadt Süd bis Langenbruck und zurück 4) Teilstück Südrunde, A9 Eichstätt Altmühltal km 430,5 bis 435,0