

# Trucker

Beruf | Technik | Leidenschaft

3/2020

SONDERDRUCK



## TESTFAHRZEUG

**Modell:**

DAF XF 480 FAN Super Space Cab

**Hubraum:**

12.900 cm<sup>3</sup>

**PS (kW):**

483 (355) bei 1600/min

**Drehmoment (Nm):**

2350 bei 900–1365/min

(im 12. Gang: 2500 bei 900–1125/min)

**BRÜCKENTECHNIK**

**DAF XF 480 im BDF-Einsatz**



Sinnvolle Option: Gegen Aufpreis bietet DAF das Abblendlicht in LED-Ausführung an



Der DAF-Arbeitsplatz ist seit Jahren bekannt und bewährt, die Verstellmöglichkeiten des Lenkrads sind aber allenfalls durchschnittlich



Der wuchtige Armaturenräger mit großer Ablage ragt weit in den Innenraum

**H**ohe Verkaufsmargen bietet das Geschäft mit Sattelzugmaschinen traditionell nicht. Ein Problem vor allem für DAF. Der nach eigenen Angaben aktuell vierte Platz in der deutschen Zulassungsstatistik des niederländischen Herstellers resultiert schließlich zum überwiegenden Teil aus dem Verkauf von ebensolchen Standard-Sattelzugmaschinen.

Deutlich höhere Gewinne verspricht das Geschäft mit einsatzspezifischen Fahrgestellen. Damit hier in naher Zukunft ebenfalls mehr Lastwagen auf einem CF oder XF basieren, rüstet DAF sein Programm auf. Seit August 2019 gibt es das XF-6x2-Fahrgestell mit passenden Aufbauten zur Aufnahme von Wechselbrücken direkt ab Werk Eindhoven.

**DIE GELENKTE NACHLAUFACHSE HILFT AUF ENGEN BETRIEBSHÖFEN**

Diesem Angebot entstammt auch das Testfahrzeug, basierend auf einem 480 PS starken XF-Chassis mit Vollluftfederung und dem großen Super-Space-Cab-Fahrerhaus. Auch hinten lockt der Niederländer mit den Superlativen des Programms, wie beispielsweise der elektrohydraulisch gelenkten Nachlaufachse. Diese steigert spürbar die Wendigkeit und Rangierbarkeit – bei der bekanntermaßen kniffligen Aufnahme der Behälter wichtige Attribute, weshalb DAF für diese Option eine stei-



Manuelles Schalten erlaubt DAF im Eco-Modus nicht, weder rauf noch runter. Große Schublade und Kühlschrank unter dem Bett



gende Nachfrage bei den BDF-Kunden verzeichnet.

Ein Kreuzchen in der Bestellliste machen die meisten auch beim Multiwechsel-Aufbau, für den der sächsische Spezialist Saxas verantwortlich zeigt. Gegenüber dem ebenfalls lieferbaren Standard-Wechselbrückenaufbau aus gleichem Hause bietet dieser einen riesigen Vorteil: maximale Flexibilität. Er kann alle Arten von Wechselbrücken bis zu einer Gesamtlänge von 7,82 Metern mit Abstellhöhen zwischen 1120 und 1320 Millimetern aufnehmen.

Für den Fahrer bedeutet der Umbau von der einen auf die andere Art einiges an Handarbeit. Die Twistlocks und Mitelaufgaben müssen vor dem Beladen an die jeweilige Brückenlänge oder -höhe angepasst werden. Saxas führt die Höhenversteller und Klappmechanismen aber allesamt gut erreichbar und leichtgängig



**Ein Lkw mit zwei Anhänger-kupplungen**



Der Frontaufstieg gleicht eher einer Kletterpartie



Die Achslasten und Reifenluftdrücke lassen sich dank CAN-Verbindung auch vom Anhänger im Display anzeigen

bedienbar aus – zumindest beim nahezu neuwertigen Testfahrzeug. Gleiches gilt fürs Handling der zusätzlichen, bauartbedingt für den Fahrer schwer erreichbaren Unterflurkupplung – Letztere kommt zum Einsatz, wenn zwei der langen und mitunter bis zu 3,2 Meter hohen C782-Behälter transportiert werden sollen. Mit der Standard-Drehschemel-Lafette von Krone, mit welcher der Test-DAF kombiniert ist, wäre das nicht zu machen. So würde der Zug die gesetzlich zulässige Gesamtzuglänge von 18,75 Meter sowie gegebenenfalls das gültige Höhenlimit sprengen.

**EINIGE SPEZIELLE LÖSUNGEN ERLEICHTERN DEN ALLTAG**

Der Wechsel auf einen Tiefkuppelanhängers, der den Abstand zwischen Zugfahrzeug und Anhänger verringert, ist daher obligatorisch. Vorher gilt es noch, mit drei Handgriffen den hinteren Unterfahrerschutz in die obere Stellung zu bringen, um freien Zugang zum unteren Kupplungsmaul zu gewähren. Der Kupplungsbolzen entriegelt dagegen bequem pneumatisch auf Knopfdruck von der verkehrsabgewandten Seite aus. Ein Kriechen unter das Fahrzeug ist also unnötig und wäre vonseiten der Berufsgenossenschaft auch gar nicht mehr erlaubt.

Darüber hinaus verfügt das Testfahrzeug über weitere im Alltag hilfreiche

Lösungen. Wie beispielsweise die extra kompakt gehaltene Abgaseinheit, durch die Dieseltanks mit bis zu 1000 Liter Fassungsvermögen ermöglicht werden.

Der Mann/die Frau hinter dem Lenkrad dürfte sich dagegen mehr über die zusätzlichen Augen in Form von Kameras freuen. Den im Testfahrzeug noch verbauten, ultraschallbasierten Abbiegeassistenten ersetzt DAF jüngst durch eine sensibler arbeitende radargestützte Lösung.

Innovativer muten die optional erhältlichen Kameras am Heck und besonders die im Rahmen des Aufbaus an. Mit ersterer lässt sich das Ankuppeln des Anhängers überwachen, mit der zweiten kann sich der Fahrer beim Aufbrücken der korrekten Position des Behälters vergewissern. Allerdings treiben uns Zweifel, wie lange besonders diese Kamera den rauen Wechselbrückenalltag überstehen wird.

**DAS FAHRGESTELL BIETET FAST SCHON REISEBUS-KOMFORT**

Doch wie schlägt sich der BDF-DAF auf der Straße? In einem Satz gesagt: überaus komfortabel! Verglichen mit einem Sattelzug, sorgen der lange Radstand und die Vollluftfederung für einen Federungs- und Fahrkomfort, der mehr an Reisebus denn an Lkw erinnert. Dazu gesellt sich die direkte Lenkung, mit der sich der XF wie auf Schienen dirigieren lässt. Auch die



**MOTOR IM KURZURTEIL**

- +** Auch bei niedrigen Drehzahlen kultivierter Motor; mit der langen Hinterachsübersetzung (1012/min bei 85 km/h) kommt der MX-13 gut zurecht
- Die Sparsoftware erlaubt in Steigungen nicht die volle Motorleistung



Der Einstieg des DAF ist schmal geraten, die Türen öffnen nicht um volle 90 Grad

ebenfalls luftgefederte Lagerung der Kabine sammelt Punkte, denn das hohe Super Space Cab gerät kaum ins Wanken.

Schwerer einordnen lässt sich der Testverbrauch von 26,45 l/100 km, ermittelt mit einem praxisgerechten Gesamtgewicht von 32,6 Tonnen. Angesichts der schlechteren Aerodynamik des Gliederzuges scheint der 480er-XF, bezogen zu den von uns mit etwa gleich schweren Sattelzügen eingefahrenen Testwerten, aber auf niedrigem Niveau zu liegen. Neue Temporekorde reißt er dafür nicht. Hauptgrund dafür ist die hinterlegte Eco-Performance-Software, durch die sich der DAF an steilen Bergen bewusst zurückhält und nicht seine ganzen 2350 Newtonmeter Drehmoment (im zwölften Gang 2500 Newtonmeter) gegen die Steigung stemmt.

**MANUELLE EINGRIFFE LÄSST DAF IM XF KAUM NOCH ZU**

Die Versuchung dürfte da für viele groß sein, die Sparssoftware per Tastendruck am rechten Lenkstockhebel vorübergehend zu deaktivieren. Das wäre im Eco-Modus dann auch schon alles, was DAF an manuellen Eingriffsmöglichkeiten zugesteht. Ansonsten tut sich beim Ziehen oder Drücken des rechten Lenkstockhebels nämlich: nichts! Selbst manuelles Raufschalten lässt die Software nicht zu. Das lässt sich alternativ zwar gut über gefühlvolles Lupfen des Gaspedals einleiten. Trotzdem wagen wir zu bezweifeln, dass sich DAF damit beim Fahrpersonal beliebt macht.

Auf der anderen Seite handelt es sich lediglich um wenige Sekunden und damit Meter, die man sich am Berg durch den Eco-Off-Modus holen kann. Dem gegenüber steht allerdings der höhere Kraftstoffeinsatz, der für die Vielzahl der Chefs ohne Frage schwerer wiegen dürfte. Und für die Wechselbrücken selbst kommt es auf solch eine Zeitersparnis im Sekundenbereich schließlich auch nicht an. **JB**



Große Außenfächer, aber leider enge Öffnung



Die Wankneigung von DAFs größter Kabine hält sich in angenehmen Grenzen

[www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin)



286.600 Fans hat der TRUCKER bereits auf Facebook. Einfach auf [www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin) gehen und mitreden!

**Marco G.** Tagtäglich im Wechselbrückenverkehr damit unterwegs und auch mit dem Motor, allerdings nicht als SSC, sondern mit dem zweithöchsten Dach. Im Großen und Ganzen bin ich zufrieden mit dem DAF. Die Lenkachse braucht bei voller Brückenbelastung deutlich länger als das Heck zum Anheben der Wechselbrücke. Der Motor in Verbindung mit der Automatik ist extrem auf Spritsparen ausgelegt, persönlich würde ich oft früher einen Gang zurückschalten.

**Manuel F.** Schönes Fahrzeug, aber dieses Eco-Programm nimmt viel zu viel Kraft weg. Wenn ich auf bergigen Strecken unterwegs bin, wird nur auf manuell gefahren, damit ich den Hügel vernünftig hochkomme. Die 480 PS fühlen sich sonst wie 410 PS an.

**Flo S.** Bei unseren DAF ist das Eingreifen in die Schaltung deaktiviert, können nur

Eco-Off drücken, dann schaltet er bei 1000/min einen Gang runter. Aber manuell ist deaktiviert und auch noch auf 85 km/h kastriert – das ist wenig geil.

**Jonas T.** Hatte einen SSC 480, nie wieder! Wenig Kraft, hoher Verbrauch, viele Probleme, schlechte Verarbeitung.

**Stefan E.** Das Getriebe versaut das ganze Auto. DAF hat so ein schönes Fahrzeug und der Motor hätte eigentlich richtig Dampf. Aber das Getriebe ist eine einzige Katastrophe mit total unlogischen Schaltvorgängen. Der nimmt sich an jedem Berg durch diese wilde und zu frühe Schaltereie selber die Kraft.

**Michael K.** Dann lass dir in der Werkstatt den Eco-Modus rausnehmen. Ich konnte mich über meinen 500er nicht beschweren. Mit 24 Tonnen die Berge stramm hochmarschiert.

**Alwin H.** Die DAF-Kabine gehört nach wie vor zu den besten am Markt, zumindest als Super Space Cab. Platz satt und ein Top-Bett.

**Spar-Software mal zwei**

Eine Rakete ist der XF 480 nicht gerade, was vorrangig an der Sparsoftware liegt. Dabei verfügt das Testfahrzeug sogar noch über die abgespeckte Version namens „Eco-Performance“. Lässt der Chef das „schärfere“ „Eco-



TRUCKER-Tester Wolfgang Obermaier

Fuel“-Programm aufspielen, geht der DAF noch zurückhaltender zu Werke. Einen Power-Modus gibt es dann auch nicht mehr, wer den Eco-Off-Knopf am rechten Lenkstockhebel drückt, erhält für einen festgelegten Zeitraum lediglich die Eco-Performance-Parameter. Meine Empfehlung: Lasst die Software in beiden Fällen einfach machen! Am Ende fällt der Zeitnachteil nämlich kaum merklich aus und der Arbeitgeber muss weniger für den teuren „Brennstoff“ ausgeben.

**KABINENWERTUNG**



Zu Recht beliebt: das gute Bett des XF

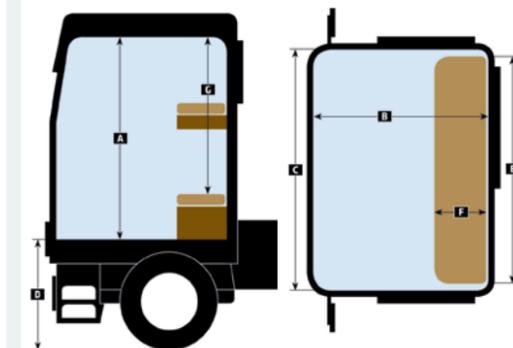


300 Liter fassen allein die oberen Fächer

Immer noch gut, lautet unser Gesamtfazit zur großen DAF-Kabine. Was beweist, dass die Niederländer ihre Hausaufgaben in Sachen Produktpflege konsequent verfolgen und das fast schon biblische Alter der Grundkabine gut kaschieren. Einer der größten Vorzüge des Super Space Cab: die enormen Platzverhältnisse. Das Fahrerhaus nutzt den zur Verfügung stehenden Raum nach hinten und oben konsequent. Das sorgt für exzellentes Raumgefühl, viel Stauraum und ein bequemes Bett, das mit 81 Zentimeter Maximalbreite mehr als viele Wettbewerber bietet. Lediglich der wuchtige Armaturenräger, dessen Mittelkonsole weit in den Innenraum steht, engt das Raumkonzept ein. Nicht störend finden wir dafür den 150 Millimeter hohen Motortunnel, über dem nämlich immer noch gewaltige 2,10 Meter Luft bis zum Kabinendach verbleiben. Woran man das Alter der Kabine merkt? An der schmalen Windschutzscheibe mit drei Scheibenwischern, dem engen Einstieg und dem vergleichsweise schmalen Sichtfeld der Außenspiegel.

**ABMESSUNGEN KABINE**

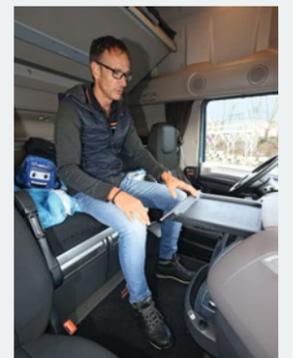
	(cm)		(cm)
<b>A</b> Kabine, Innenhöhe*	225	<b>E</b> Bett unten, Länge	220
<b>B</b> Kabine, Länge	225	<b>F</b> Bett unten, Breite	bis zu 81
<b>C</b> Kabine, Breite	249	<b>G</b> Bett unten, Kopfhöhe	154
<b>D</b> Einstieg, Höhe	153	Lenkradverstellbereich, Höhe	8
Sitzverstellbereich, Höhe	14	Lenkradverstellb., Neigung	30–50°
Sitzverstellbereich, Tiefe	20	*auf Motortunnel	210



**STAU FÄCHER**

**Inhalt in Litern (l)**

Über Frontscheibe rechts	63
Über Frontscheibe mittig	145
Über Frontscheibe mittig (offen)	30
Über Frontscheibe links	63
Schublade (unter d. Bett)	71
Kühlschrank (unter d. Bett)	65
Bett unten (rechts/Rückwand)	5/4
Bett oben (rechts/links)	7/7
Türtaschen (rechts/links)	4/4
Über den Türen (rechts/links)	5/5
Außenstaufach rechts	164
Außenstaufach links	50



Ausziehtisch in der Konsole

**ABLAGE N**

**Länge x Breite (cm)**

Unten über Motortunnel	36 x 53
Oben auf Armaturenräger	31 x 33–55
Ausziehtisch	28 x 29
Zwei Kleiderhaken, Dosenhalter am unteren Bett, Flaschenfach neben Fahrersitz, Flaschenhalter in Türtaschen rechts und links, ausklappbare Becherhalter in der Mittelkonsole, großer Aschenbecher in der Mittelkonsole, 24- und 12-Volt-Steckdose, drehbarer Punktstrahler über Fahrer, Doppelleuchte über Fahrer, Rotlicht	

**TECHNISCHE DATEN**

**MOTOR**

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; Turbolader mit variabler Geometrie, vier Ventile pro Zylinder, SCR-Kat, Abgasrückführung, Partikelfilter, Euro 6d

Typ.....Paccar MX-13 355  
 Hubraum.....12.900 cm<sup>3</sup>  
 Bohrung x Hub.....130 x 162 mm  
 Verdichtung.....18,5:1  
 Einspritzung.....Common-Rail  
 Nennleistung.....483 PS (355 kW) bei 1600/min  
 max. Drehmoment.....2350 Nm bei 900–1365/min, im 12. Gang: 2500 Nm bei 900–1125/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

**Kupplung:** pneumatisch betätigte ZF-Sachs-Einscheibenkupplung, 430 mm  
**Getriebe:** ZF-Traxon, synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe, Range- und Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge, 2 Rückwärtsgänge  
**Spreizung:** 16,69 bis 1,00  
**Rückwärtsgänge:** 15,54 / 12,03  
**Hinterachse:** i=2,21

**FAHRWERK**

**Vorn:** 8,0-t-Lenkachse (161 N), Luftfederung  
**Hinten:** einfach untersetzte 13,0-t-Antriebsachse (SR 1344), Luftfederung + 7,5-t-Nachlaufachse, lenkbar, Luftfederung  
**Reifen (im Test):** VA 385/55 R 22.5; HA 315/70 R 22.5  
**Felgen (im Test):** 9,00 x 22,5 Alu (Option; Serie: Stahl)

**BREMSANLAGE**

**Vorn:** Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit  
**Hinten:** Scheibenbremsen, EBS  
**Motorbremse:**.....MX-Motorbremse (360 kW bei 1200–1500/min)  
**Retarder:**.....ZF-Intarder (Option, im Test-Lkw verbaut)

**LENKUNG**

**Übersetzung:**.....19,1:1  
**Lenkraddurchmesser:**.....450 mm

**MASSE + GEWICHTE**

**Radstand:**.....4800 mm  
**Leergewicht:**.....10.520 kg (inkl. Aufbau, mit Fahrer)  
**Leergewicht Krone-Anhänger:**.....2460 kg

**FÜLLMENGE**

**Motoröl:**.....34,0 l (inkl. Filter)  
**Tank:**.....390 l Diesel; 85 l AdBlue  
**Kühlflüssigkeit:**.....47,0 l  
**Hinterachsöl / Getriebeöl:**.....23,5 l / 21,5 l

**PREISE**

(NETTO, HÄNDLERANGABEN)

Basispreis DAF XF 6x2 m. Wechselbrückenaufbau.....**k.A.**  
 Preis Testwagen.....**auf Anfrage**



Die gelenkte Nachlaufachse wird laut DAF im BDF-Bereich stetig beliebter

**Serienausstattung / Extras**

automatisierte Schaltung, Bremsomat, Hillholder, Eco-Roll, Bordcomputer/Diagnosesystem, elektrische Dachluke, elektrische Fensterheber, Klimaanlage mit automatischer Regelung, Komfortmatratze (unteres Bett), Flottenmanagement-System, beheizte, elektr. verstellbare Spiegel, Rahmenverkleidung, ZV, Nebelscheinwerfer

**Empfohlen vom TRUCKER:**

**Paket Beleuchtung:** LED-Scheinwerfer, Kurvenlicht, LED-Arbeitscheinwerfer  
 LED-Rückleuchten.....Preis auf Anfrage  
**Paket „Exclusive“:** u.a. Lederlenkrad, Innenraumverkleidungen in „Exclusive“-Farbgebung, Luxussitz mit Klima.....Preis auf Anfrage



Die Sitze des DAF fallen bequem aus

**SERVICE UND WARTUNG**

200.000er-Wartungsintervalle gesteht DAF dem XF zu. Wer den Schmierölwechsel selbst erledigt, freut sich darüber, dass sich der Ölfilter ohne große Tropfmengen einfach tauschen lässt. Nachgefüllt wird über die gut erreichbare Einfüllöffnung unter der Frontklappe, wo auch Kühlflüssigkeit und Scheibenwaschwasser ergänzt werden. Ein Ölpeilstab ist direkt am Motor



Aufwendige Geräuschdämmung des Motors

verbaut. Alle Flüssigkeitsstände werden vom Bordcomputer überwacht. Nicht optimal: Zum Nachfüllen des Lenkölös oder zum Luftfiltertausch muss man die Kabine ankippen.

**TESTSTRECKE**



**VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEIT**

Tonnage jeweils 32,6 t	<b>1. Etappe</b> 74,3 km medium	<b>2. Etappe</b> 80,8 km hügelig	<b>3. Etappe</b> 100,2 km Rolletappe	<b>Gesamt</b> 342,8 km
<b>Liter/100 km</b>	24,51	29,48	25,48	<b>26,45</b>
<b>km/h</b>	83,37	82,36	82,82	<b>82,84</b>

**BERGWERTUNGEN**

	Steigung/Länge	Zeit	Gang bei 1/min	v <sub>min</sub>	Verbrauch
<b>1</b>	max. 5 %, 1,5 km	1,18 min	10 bei 1400/min	69 km/h	82,01/100 km
<b>2</b>	max. 6 %, 1,5 km	1,13 min	10 bei 1400/min	69 km/h	80,01/100 km
<b>3</b>	Kindinger Berg A 9	3,28 min	10 bei 1400/min	68 km/h	80,01/100 km

**GERÄUSCHMESSUNGEN IM VERGLEICH**

Messung in dB(A)	Motor an Leerlauf	85 km/h Dachluke zu	85 km/h Dachluke offen	Motor aus Fahrer/Bett
<b>DAF XF 480 SSC</b>	<b>49</b>	<b>64</b>	<b>65</b>	<b>54/54</b>
Beste im Test <sup>*3</sup>	48 <sup>*4</sup>	61	64	48/47
	<b>Bergfahrt</b>	<b>Vollgas</b>	<b>Motorbremsbetrieb</b>	
<b>DAF XF 480 SSC</b>	<b>66</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	
Beste im Test <sup>*3</sup>	62	62	60	

<sup>\*3</sup>: Scania S 730; <sup>\*4</sup>: Volvo FH 460



**Mit gutem Beispiel voran:**  
 TRUCKER gleicht das CO<sub>2</sub> bei den Tests durch Zertifikate aus. Die Kompensation geht über Anbieter ClimatePartner in ein Windenergieprojekt. Das sind wir der Umwelt schuldig, auch wenn wir fahren, damit Sie sparen!



**BEWERTUNG**

Motor (max. 140).....118	Sitze (max. 40).....32
Getriebe (max. 140).....118	Armaturen (max. 50).....40
Bremsen (max. 120).....98	Scheibenw. (max. 30).....24
Lenkung (max. 40).....34	Fahrerhaus (max. 240).....197
Pedale (max. 20).....16	
Fahrverhalten (max. 60).....54	
Sicht (max. 50).....39	<b>erreichte Punkte:.....810</b>
Klima/Lüftung (max. 50).....40	(maximale Punktzahl ... 980)

- +** Sehr hoher Fahrkomfort, niedriger Verbrauch, durchdachter Multiwechsel-Aufbau, niedrige Geräuschkulisse, viel Platz im Fahrerhaus
- enger Einstieg, vergleichsweise schlechte Sichtverhältnisse, Mittelkonsole ragt weit in den Innenraum

**Urteil** sehr gut



- 1** Beim Ankuppeln des Anhängers ist die crashtestfähige Heckstütze...
- 2** ... montierte Kamera eine wirkungsvolle Unterstützung
- 3** Auch über den Aufbrückvorgang wacht im DAF optional eine Kamera



Standard- oder Tiefkuppel-Anhänger? Das Testfahrzeug kann beides

**FAZIT**

**Ein stimmiges Konstrukt**



**TRUCKER-Tester Jan Burgdorf**  
 Dass DAF nicht nur Sattelzugmaschinen kann, beweist das BDF-Testfahrzeug eindrucksvoll. Ein toller Fahrkomfort und viele praxisgerechte Lösungen dürften Fahrern gefallen. Die Kamerasysteme, die das Aufbrücken der Behälter und das Ankuppeln des Anhängers überwachen, sind da nur Beispiele.



Vor allem auf engen Landstraßen bietet der wendige Gliederzug Vorteile

**DAF XF** PURE EXCELLENCE

# Zuverlässigkeit ab Werk



Der DAF XF ist das perfekte Fahrzeug für den BDF-Einsatz: Seine Effizienz, sein Komfort und seine überragende Zuverlässigkeit machen ihn zur ersten Wahl für Unternehmer und Fahrer. Zugleich ist der XF 6x2 BDF (Multi und Standard) das einzige Fahrgestell von DAF, das direkt mit aufbauertigem Rahmen ab Werk lieferbar ist. Informieren Sie sich jetzt bei Ihrem DAF-Partner vor Ort unter:

**www.daftrucks.de** | Instagram: **daftrucks\_de** | Facebook: **daftrucksgermany**

