



foto's: Jan Liefstink

## Test DAF XF 105 Euro 5:

# DAF flikt 't weer

**Ook met de nieuwe Paccar MX-motor slaagde DAF er weer in op de TTM-testroute het laagste brandstofverbruik te scoren. En trouwens ook het laagste AdBlue-verbruik. Een paar smetjes zijn er nog wel, want de motor loopt niet onder alle omstandigheden trillingvrij en in de schakelsoftware zitten nog een paar bugs.**

Het duurde even voor TTM de XF 105 mocht testen. De wagen werd op de laatste Bedrijfsauto RAI geïntroduceerd en viel daardoor precies buiten het 'testseizoen'. Er reden dus al honderden XF105's rond op het moment dat TTM - en trouwens ook de andere bedrijfsautojournalisten - aan de bak konden. Om nog maar even het geheugen op te frissen: het belangrijkste nieuws van de DAF XF 105 is natuurlijk de nieuwe Paccar MX-motor. Die meet 12,9 liter en is dus iets groter dan zijn voorganger. De motor is er in 410, 460 en 510 pk. Een 560er komt later. Het feit dat DAF zijn nieuwe motoren stelselmatig aanduidt als Paccar-motoren, veronderstelt dat ze ooit ook in andere merken van moederbedrijf Paccar zullen worden toegepast. Tot nu toe is daar echter nog steeds geen sprake van en er is ook weinig zicht op dat dat binnenkort wel ge-

beurt. De Amerikaanse dealers van Paccar schijnen het graag te willen, vooral omdat ze er op het gebied van after-sales en onderdelenverkoop beter van worden. Maar de Amerikaanse vrachtautokoper is er blijkbaar nog niet rijp voor en houdt het vooralsnog bij Caterpillar, Cummins en Detroit Diesel. Onder invloed van Volvo en Mercedes verschuift de trend in de VS echter in de richting van 'eigen' motoren. Terug naar Nederland en naar DAF: Tegelijk met de introductie van de motor heeft DAF een hele serie kleinere wijzigingen doorgevoerd. Zo werden boven en ondergrille wat veranderd net als het dak van de Super Spacecab. In het interieur is de lagere motortunnel van belang. Verder werd feitelijk het hele interieur, inclusief dashboard, deurpanelen, stuurwiel en bedden gerestyled.

Heel ander geluid  
De nieuwe WX-motor is constructief echt een heel andere motor dan wat op dit moment gebruikelijk is. Vooral het integreren van allerlei functies leidde tot een ander concept. Zo zijn genoeg alle leidingen in het blok geïntegreerd net als trouwens het hogedruk-

gedeelte van het brandstofsysteem. Verder verhuisde de distributie naar de achterzijde, werden stuur- en brandstofpomp geïntegreerd en is het vlieg wielhuis nu van aluminium. DAF gebruikte ook veel nieuwe materialen in de motor, zoals een nieuw soort gietijzer en diverse composiet materialen. Om de geluidsemisatie zoveel mogelijk binnen de perken te houden streefde men er op allerlei plaatsen naar dat geluidsgolven elkaar min of meer neutraliseren. De levensduur van de motor is gepland op 1,6 miljoen kilometer, een stuk meer dus dan de voorgaande modellen. Opvallend is dat het geluid van de motor zowel binnen als buiten totaal anders is. Qua rijden merk je niet zoveel verschil behalve dan dat de koppels een stuk hoger zijn dan bij de oude motoren het geval was. Ook fors toegenomen is de capaciteit van de motorrem. Onze testtruck was niet voorzien van een hydraulische retarder of intarder, maar de combinatie motorrem/uitlaatrem slaagde er uitstekend in op de steile afdaling halverwege de TTM -testroute de 40 ton bij 30 km/uur in bedwang te houden zonder dat hoefde te worden bijgeremd. De toerentallen mogen



Grille anders

**Aan de voorzijde is het vooral de andere grille die de XF 105 van zijn voorganger onderscheidt.**



Andere kleuren en stoffen

**Kleuren en stoffen werden veranderd maar de basis van cabine en dashboard niet. Op het stuurwiel zitten knoppen voor onder andere het bedienen van de telefoon.**



Spiegels

**Ook de spiegels werden gerestyled.**



Makkelijk

**Qua instap voldoet DAF aan alle ergonomische normen.**



Alleen logo

**Aan de buitenkant is alleen aan het logo te zien dat het om een Euro 5-truck gaat.**



Modern licht

**Ook DAF past inmiddels moderne lichttechnologie toe.**



Bedlamp

**Vanuit het bed kan onder andere de standverwarming worden bediend.**



Lage tunnel

**De tunnel is nog maar 15 cm hoger dan de vloer.**

## Specificaties & metingen

### Voertuig

Merk ..... DAF .....  
 Type ..... XF 105 SpaceCab .....

### Motor

Type ..... 6 cil. lijn, turbo, .....  
 ..... interkoeling .....  
 Slagvolume ..... 12,9 liter .....  
 Vermogen ..... 460 pk bij 1200 .....  
 ..... omw/min .....  
 Koppel ..... 2300 NM bij 1100 - ..  
 ..... 150 omw/min.

### Aandrijflijn, onderstel

Transmissie ..... ZF AS Tronic .....  
 Banden voor ..... Goodyear LHS .....  
 ..... 315/70R22,5 .....  
 Banden achter ..... Goodyear LH .....  
 ..... 315/70R22,5 .....  
 Vering voor ..... Parabool .....  
 Vering achter ..... Lucht .....  
 Banden oplegger ..... Goodyear 385/5R22,5

### Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht (kg) ..... 7249 .....  
 Eigen gewicht tijdens test (ton) ..... 40 .....  
 Hoogte laadbak (m) ..... 3,9 .....  
 Frontaal oppervlak (m<sup>2</sup>) ..... 9,75 .....  
 Achterasreductie ..... 2,69 .....  
 Motortoerental bij 80 km/uur in  
 hoogste gang ..... 1170 .....  
 Spoilers ..... Dak, zij, oplegger .....  
 Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA) 62

### Prijs

Basisprijs FT XF 105 Space Cab ..... € 128.600,- .....

DAF Trucks NV:  
 Postbus 90065  
 5600 PT Eindhoven  
 Tel.: (040) 267 7777  
 Fax: (040) 267 7778  
 info@daftrucks.com  
 www.daftrucks.com



Afsluitbaar

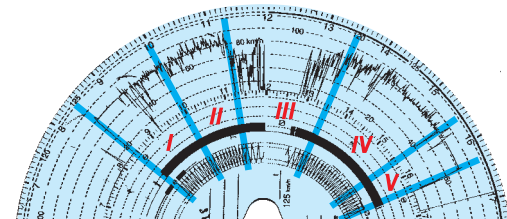
**Alle kasten boven de voorruit hebben deksels. En zo hoort het ook.**

## Software AsTronic nog niet wat die zijn moet

daarbij oplopen tot over de 2100. Een merkwaardig verschijnsel dat ons al eerder bij de XF 105 was opgevallen is het feit dat de motor bij het loslaten van het gaspedaal vanuit vollast een soort van zucht slaakt. Niet hinderlijk en voor chauffeurs misschien zelfs wel leuk, maar wel merkwaardig. Ernstiger zijn de forse motortrillingen in een heel klein toereengebied bij vollast. Zodra het volle vermogen wordt gevraagd treden in het gebied tussen de 1100 en 1200 omw/min behoorlijke en in de cabine goed voelbare vibraties op. DAF's hoogste technische man, Ir. Ron Borsboom, zei desgevraagd het probleem niet te kennen maar dacht dat het aan de motorophanging zou kunnen liggen. Overigens is ook het geluidsniveau in de XF 105 van een recordlaagte: 62 dBA. Subjectief waargenomen lijkt het geluid in de wagen echter niet zo laag. Vermoedelijk zal dat wel zitten in de frequentie van het geluid.

Automatisch schakelen  
 DAF was het laatste truckmerk dat de schakelautomaat introduceerde. DAF is met bepaalde technische ontwikkelin-

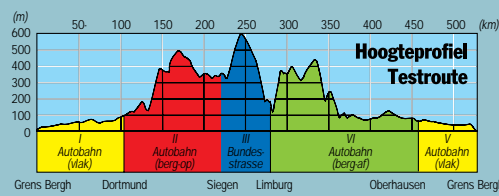
gen een 'slow follower'. Die keuze is bewust omdat men nieuwe technologie pas toepast als de kinderziekten eruit zijn en - nog belangrijker - wanneer de klant aangeeft er behoefte aan te hebben. Een nadeel is wel dat DAF dan ook later is met de modificaties die nodig zijn als gevolg van praktijkervaringen. Zo was onze indruk dat de software van de AsTronic nog niet helemaal is wat die zijn moet. Bij deellast wordt nogal vaak op- en teruggeschakeld. Diverse keren tijdens de testrit werden onnodige schakelingen uitgevoerd. Op de klimtest werd zelfs één keer volstrekt onnodig opgeschakeld naar de negende gang en een keer naar de vijfde, eveneens zonder dat de omstandigheden of de stand van het gaspedaal veranderden. Bij lage snelheden en bij wegrijden lijkt de koppeling soms wat bruusk op te komen. Aan testchauffeur Sybren Hempenius lag dat niet, want die staat bekend als een chauffeur met de nauwkeurigheid en de gelijkmatigheid van een Fries planetarium. We gaan er maar van uit dat er de komende tijd nog wel de nodige software-releases zullen worden doorgevoerd waardoor dit soort foutjes zullen verdwijnen. De bediening van de schakelautomaat zit overigens uitstekend binnen handbereik. Op het in onze testtruck gemonteerde stuurwiel zitten knoppen voor onder andere het bedienen van de telefoon,



### Testresultaten DAF XF 105/460 pk

Traject	km	liters	tijd	I/100 km/uur
I	108,4	28,6	1.23	26,7 77,4
II	116,8	39,9	1.25	34, 82,5
III	59,3	26,0	1.31	43,8 39,1
IV	184,0	49,8	2.15	27,3 81,1
V	66,9	13,7	0.47	20,5 85,7
Totaal	535,4	158,0	7.21	29,5 72,8
Totaal excl. B'strasse	476,1	132,0	5.50	27,7 81,6

Verbruik aan AdBlue: 0,9 liter per 100 km



## Overzicht TTM testresultaten in de klasse 450 pk en hoger

Merk / Type (motorvermogen)	Frontaal opp. (m <sup>2</sup> )	Brandstofverbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/u - Autobahn)	Aantal schakelingen (Dortmund - Siegen)	AdBlue verbruik (l/100 km)
<b>Euro 5</b>					
DAF XF105 (460 pk)	9,75	27,7	81,6	nvt	0,9
Scania R480 (480 pk)	9,95	30,8	85,5	nvt	nvt
Mercedes Benz Actros 1848 LA (480 pk)	10,1	30,0	83,7	nvt	1,8
<b>Euro 3</b>					
Scania R serie (500pk)	9,75	30,0	82,1	6	n.v.t.
Mercedes Benz Actros 1854 (547 pk)	9,90	30,9	83,2	15	n.v.t.
Volvo FH16 (610 pk)	9,75	31,8	79,9	5	n.v.t.
Volvo FH12 (500 pk)	9,85	28,8	81,1	16	n.v.t.
Volvo FH12 (460 pk)	9,75	29,3	82,1	26	n.v.t.
Scania 164L (480 pk)	9,65	30,8	81,7	13	n.v.t.
DAF 95XF (530 pk)	9,90	29	83,7	6	n.v.t.
MAN TG-A (460 pk)	9,80	28,7	83,7	22	n.v.t.

De rode lijnen geven het gemiddelde van de voertuigen aan



Clusters

**Zowel de bediening van de AsTronic als de functies op het stuur zitten goed binnen handbereik.**

van de cruise control en het instellen van de downhill speed control. Als deze is geactiveerd worden automatisch de motorrem en uitlaatrem ingeschakeld en wordt automatisch teruggeschakeld. Remt men alleen met het pedaal, dan worden eveneens motor- en uitlaatrem geactiveerd, maar wordt uiteraard niet automatisch teruggeschakeld.

### Comfort groter

De DAF XF-cabine komt er bij cabine-tests al jaren als één van de besten uit. DAF is van oudsher gewend goed naar klanten en naar chauffeurs te luisteren. Dat er nooit een eind komt aan de ontwikkeling van cabine-interieurs blijkt ook nu weer, want DAF zag toch nog kans een aantal zaken te verbeteren. We vermelden al het nieuwe stuur, met airbag trouwens. Verder verhuisde de handremschakelaar naar het dashboard en blijkt automatische temperatuurcontrole zijn rentree te hebben gemaakt. De 95 had wel ATC maar bij de lancering van de XF was dit stukje comfort plotseling verdwenen. Ook de knoppen van de elektrische bediening van spiegels en ramen veranderden. De motorconsole is nog maar 15 cm hoog



Handig trapje

**De trapconstructie is veranderd, wat tevens resulteerde in een mooie ophangstang voor handdoeken en zo.**

en dus lager dan voorheen. Maar daarmee biedt de SpaceCab nog geen sta-hoogte op de tunnel. Staande voor de bijrijdersstoel is dat wel het geval. De lagere tunnel maakte het ook mogelijk een grotere koellade te creëren. Die is inderdaad royaal van afmetingen en bovendien uitstekend vanaf de chauffeursplaats te bereiken. Helaas passen anderhalve liter flessen er recht op net niet in. Die kun je wel kwijt in een flessenhouder naast chauffeurs- en bijrijdersstoel maar worden dan natuurlijk niet gekoeld. Wat bleef in de XF-cabine zijn de vele royale opbergvakken mét deksel, het uitschuifbare blad, de plek voor een koffiezetapparaat en de antislipmatjes in de aflegvakken.

### Fraai resultaat

Een plezierig slot van de test was het vullen van de brandstoftank en van het AdBlue-reservoir. Met een gemiddeld verbruik van 27,7 voert DAF in de TTM-test de lijst van zuinigste trucks aan. Dat geldt ook voor het verbruik van AdBlue. Iets meer dan vijf liters gebruikte de XF gedurende de 475 testkilometers. De andere Euro 5 trucks die TTM testte

*Andere trucks gebruiken dubbel zoveel AdBlue*



Ruime koellade

**De koellade is royaler, maar anderhalve liter-flessen passen er niet rechtop in.**

zaten op het dubbele. Overigens heeft de komst van AdBlue wel als gevolg gehad dat de brandstoftank naar de linkerzijde verhuisde. Al met al vervult DAF met de XF 105 de belangrijkste wensen die chauffeur en ondernemer hebben. Er zijn natuurlijk altijd onvervulde wensen. Een modern telematicasysteem bijvoorbeeld. Dat komt er aan: DAF lanceert op de komende IAA haar DAF Telematics and Infotainment System. DAF is daarmee de laatste van alle truckfabrikanten, maar ook nu geldt weer dat DAF wel met een systeem komt dat helemaal is uitgetest en dat voldoet aan zo ongeveer alle wensen die je kunt bedenken. Wat niet op de IAA zal staan, is een XF 105 met super single banden op de trekas. DAF heeft daarover een heel duidelijk en kort oordeel: super singles op de trekas voldoen nog niet aan de vereiste normen qua levensduur en leiden niet tot een wezenlijke verlaging van het brandstofverbruik. Even mee wachten dus. Geen probleem, want zoals deze TTM-test uitwijst, is de XF 105 ook op gewone banden de zuinigste in zijn klasse.

P.C. Wieman