

DAF XF105 510 FAN EURO 5 SCR

Lonend efficiënt

Bij het begin van de jaren 2000 was DAF het Klein Duimpje van de zeven Europese vrachtwagenconstructeurs. Vandaag is het helemaal anders. DAF heeft dat succes in grote mate te danken aan de XF105, die nochtans al zes jaar oud is. Voor deze test namen wij een XF105 versie vrachtauto-aanhangwagen onder de loep, wat meteen het verbruik verklaart.



Niettegenstaande een paar verouderde zaakjes weet de cabine van de XF105 de chauffeurs en vlootbeheerders nog altijd te verleiden.

De XF105 werd in oktober 2005 met toeters en bellen voorgesteld op de RAI van Amsterdam. Hij maakte een einde aan de loopbaan van de dappere XF95, die toch al van 1996 dateerde. Achter een paar visuele evoluties gaan echte nieuwigheden in het hart van de aandrijflijn schuil.

Redelijke vermogens

Aandrijflijn. De XF105 wordt aangedreven door de Paccar MX motor van 12,9 l. DAF Trucks heeft die ontwikkeld en produceert hem in Eindhoven. Het is een zescilinder in lijn met 4 kleppen per cilinder. Twee grote troeven vergeleken met de vorige generatie zijn het kleiner gewicht en het aantal componenten, nl. 30% minder.

Bij de lancering was hij aangekondigd met vier vermogens: 410, 460, 510 en 560 pk. Alleen de eerste drie zouden het overleven, met een toerental van 1500 tot 1900 opm. De meest gespierde versie

zal nooit op de markt komen. Na een korte blik in de catalogen van de concurrenten besef je dat DAF aan de staart van het peloton bengelt. 510 pk is zelfs minder dan de generatie XF95, die een 530 pk had.

Maar in de loop der jaren leidde de modernisering van de motoren tot een vergroting van het koppel. De drie krachtbronnen hebben nu koppels van 2000, 2300 en 2500 Nm, beschikbaar vanaf 1000 opm tot 1410 opm. Een vergelijking? De XF530 moest het doen met 2350 Nm.

Buiten deze nieuwe motor had de motorrem, genaamd MX Engine Brake, aan het uiteinde van de XF105 zijn gebruikers aangenaam verrast met (eindelijk) forse argumenten: een remvermogen van 272 pk bij 1500 opm en een maximumvermogen van 435 pk bij 2100 opm. Exit dus het oude (DEB) systeem, dat meer bekend stond om zijn lawaai dan zijn doeltreffendheid.

Super... Space Cab!

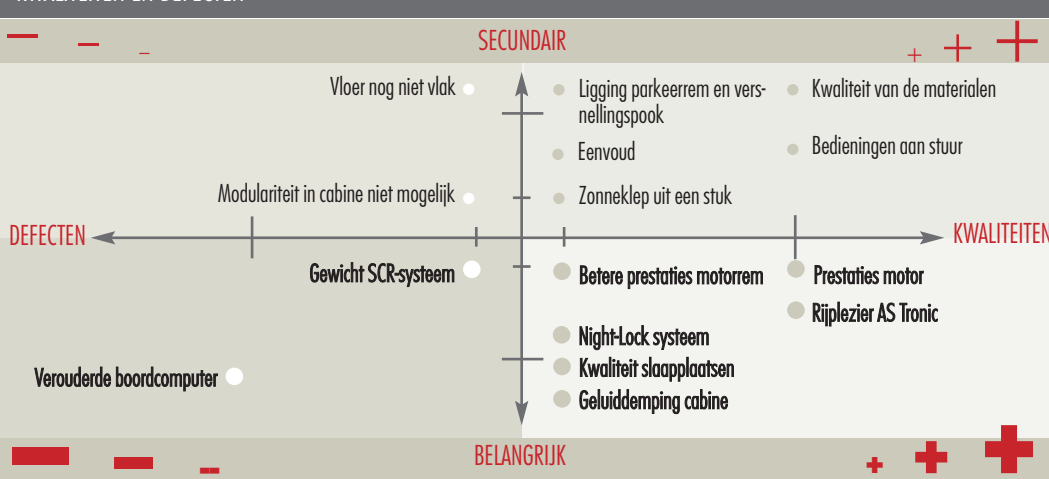
Ergonomie en comfort. De XF105 is leverbaar met twee cabinevarianten: Space Cab en Super Space Cab. met dezelfde binnenbreedte (22454 mm) en diepte (2250 mm). Maar vermits de komst van de XF105 uitmondde in een forse verkleining van de motortunnel van 33 naar 12 cm heeft de XF105 vandaag de dag nuttige hoogtes van 1750 mm in de versie Space Cab (1885 mm voor de zetels) en vooral 2105 mm in de versie Super Space Cab (SSC) (2255 mm voor de zetels).

De vloer is dus (nog) niet over heel zijn lengte vlak en is officieel uitgedacht om de leefruimte van de chauffeur proper te houden. In andere voertuigen is de motortunnel helemaal verdwenen, maar het argument van DAF is verdedigbaar als je weet dat weinig chauffeurs meer dan 2105 mm nodig hebben om recht te staan... Het instappen gebeurt op drie treden, waarvan de bovenste twee verborgen worden door de deur. Twee stevige klinken waarborgen de chauffeurs een maximale veiligheid. Eens je ingestapt bent, zetten de grijze tinten het gevoel van grootte, overigens heel reëel, nl. 9,3 m3, in de kijker.

Het stuur met vier spaken, dat je kan verstellen met een knop op de stuurkolom, bevat heel wat functies, waaronder de programmering van de snelheid in afdalingen. Het instrumentenbord is eenvoudig en klassiek, volgens sommige mensen zelfs simplistisch. Het bergt o.a. de parkeerrem en de discrete snelheidsschakelaar, althans in de AS-Tronic automatische versie. Het AdBlue peil wordt mechanisch weergegeven op een eigen kleine wijzerplaat.

Al is het simpele dikwijls ook efficiënt, je moet wat relativeren als de boordcomputer ter sprake komt. De eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat hij vergeleken met de concurrenten echt voorbijgestreefd is. Met zijn twee kleuren moet je een grote knop rechts onder de parkeerrem gebruiken om de gewenste info te kunnen raadple-

KWALITEITEN EN DEFECTEN



DE BALANS

	Aard van de weg	Gemiddelde snelheid	Gemiddeld verbruik	Quotient
		km/u	l/100 km	(eco-resultaat)
Barchon - La Sentinelle	174,9 km Snelweg met lichte hellingen	89,02	26,22	3,395
La Sentinelle - Reims	196,3 km Snelweg met lichte hellingen	86,56	31,43	2,754
Reims - Berchem	205,7 km Snelweg met steile hellingen	86,57	35,68	2,426
Berchem - Barchon	172,6 km Snelweg met steile hellingen	86,38	31,65	2,729
TOTAL	749,5 km	87,11	31,36	2,778
Weer	Mooi, droog weer, tussen 4 en 18°			
Nota	Test op 02/05/2011			

DE CABINE IN ZEVEN PUNTEN



De Sky Lights: mooi, nuttig en vooral positief voor het verbruik.



Zalig rusten, zij het ten nadele van een potentiële modulariteit.



Parkeerrem en versnellingschakelaar krijgen een plaats op het instrumentenbord.



Het rooster zal ongetwijfeld aangepast worden conform de Euro 6 normen.

gen. Het lijkt geen twijfel dat de volgende generatie het op dit punt stukken beter zal doen.

De bergvakken binnen handbereik krijgen van de chauffeurs dikwijls andere commentaren. Bij DAF zijn er voldoende, hoofdzakelijk in het midden van de middenconsole in een ruimte met een antislipmat, het beroemde opbergbare tafeltje en ten slotte een diep vakje net onder de motortunnel. Onder de laagste slaappleats kan er een koelruimte van 42 l komen, met aan beide zijden twee bijkomende koffers. Boven de middenconsole zorgen de grote bergingen voor een totaal cabinevolume dat de 900 l dicht benadert.

Heerlijk rustig

De rust van de chauffeur is voor de constructeur zeer belangrijk, wat trouwens niet nieuw is. De nieuwkomer houdt zich daar natuurlijk aan. De moeilijke keuze tussen een groot comfortabel bed en een moduleerbare ruimte achter de chauffeur, met diverse mogelijkheden van inrichting, stelt zich dus niet. Het volstaat daartoe een blik te werpen op de afmetingen van de onderste slaappleats (210 x 81 x 15 mm) en die van de hoogste (205 x 70 x 10 mm). De matrassen zijn tussen haakjes uit één stuk. De instap op het bovenste bed gebeurt met behulp van een ladder met platte treden, comfortabel om je voeten op te zetten. De bovenste slaappleats kan omhoog via een doordacht, gemakkelijk systeem, de Easy Lift. Dat klinkconcept is praktisch om bijvoorbeeld een handdoek of een

kledingstuk te drogen. In een recente Europese vergelijking van de zogenaamde cabines “voor de lange afstand” kreeg de SSC-versie nogal wat aanhangers. Wat des te opmerkelijker is als je weet dat zijn verre oorsprong teruggaat tot een concept dat in 1987 samen met... Pegaso werd ontwikkeld.

Conform de verwachtingen

Prestaties en verbruik. De MX-motor kreeg onlangs een reeks vernieuwde elementen, met als doel de krachtbron nog pittiger en zuiniger te maken. Buiten de nieuwe zuigers en een geoptimaliseerde inspuiting van de brandstof is de grote nieuwigheid het unieke uitlaatspruitstuk, dat helemaal overdekt is met thermische isolatie. Dat systeem verbetert de aërodynamica nog meer, omdat het rendement van de turbocompressor en dus ook de verbranding wordt verbeterd. Die verschillende ingrepen moeten volgens DAF het brandstofverbruik en dus ook de CO₂-uitstoot tot 3% verminderen. En dan nu de echte cijfers en het slotverdict van onze test: Onze XF510 heeft gemiddeld 31,36 l verbruikt. Dat cijfer is hoger dan de resultaten van onze recente tests, maar kan makkelijk verklaard worden: het gaat wel degelijk om een vrachtauto-aanhangwagen. Op basis van de tests van de constructeurs durven wij schatten dat het bijkomend verbruik van een dergelijke combinatie 1 tot 1,5 l/100 km meer bedraagt dan een klassieke combinatie. Een XF105 trekker zou dus om en bij de 30 liter verbruikt hebben.

De gemiddelde snelheid van heel onze test is daarentegen uitstekend, nl. 87,11 km/u.

Een andere, voortaan gebruikelijke meting betreft het AdBlue verbruik. Dat is met een totaal van 12 l voor het parkoers stukken meer dan het algemeen gemiddelde. De ratio's bedragen 1,62 l per 100 km en 5,18% in verhouding tot de hoeveelheid brandstof.

Rijndrukken. De test met een vrachtauto-aanhangwagen combinatie (in zelfdragende versie) was een ware première op het parkoers van Truck & Business. Wat meteen vanaf de eerste kilometers opvalt, zijn het comfort en de soepelheid, typisch voor een dergelijke combinatie.

De bestuurdersplaats is globaal ergonomisch en gerieflijk. De glijdende zonneklep uit één stuk (ideaal als de zon van rechts staat) is één van de kleine pluspunten die het leven aan boord vergemakkelijken. De geluiddemping staat op een hoog peil, net als trouwens het globaal rijgedrag. Het comfort wordt nog verbeterd door de AS-Tronic versnellingsbak, met naar keuze 12 of 16 verhoudingen. De schakelaar is eenvoudig en discreet, mede dankzij een hendeltje rechts van het stuur.

De Super Space Cab is op dit vlak een pionier en is desgevallend leverbaar met een aantal lange elementen, ingewerkt in het dak en Sky Lights genaamd. Buiten het duidelijk praktisch aspect en het mooi uiterlijk is er nog een ander voordeel, nl. een toebehoren dat het verbruik niet schaadt,

vermits het aërodynamisch verantwoord is.

Besluit. De minst moderne cabine en het redelijkste vermogen van de markt kunnen het Nederlands merk niet verhinderen in heel wat landen door te breken. Na de XF95, die de klanten goed had voorbereid, staat de XF105 meer dan ooit aan de top van de verkoop in België. Als je uitgaat van het principe dat de Euro 6 motoren het goed zullen doen en de nieuwe cabine die gepland is voor 2013 of 2014 de chauffeur eens te meer zal vertroetelen, zou de toekomst van een Klein Duimpje dat groot is geworden, mooi moeten stralen.

Pierre-Yves Bernard



Bergvakken binnen handbereik zijn er voldoende.

De zonneklep uit één stuk: positief voor de veiligheid.



Het instrumentenbord is weliswaar eenvoudig, maar wel efficiënt.

RESULTATEN VAN DE VORIGE TESTEN

		SNELHEID KM/U	VERBRUIK L/100 KM	QUOTIENT (ECO-RESULTAAT)
RENAULT MAGNUM 460	EURO 5	85,33	28,84	2 847
MERCEDES ACTROS 1844	EURO 5	84,09	28,81	2 919
DAF XF105 460	EURO 5	84,11	30,52	2 756
VOLVO FH 500	EURO 5	86,47	27,60	3 133
IVECO STRALIS AS ³ 450	EURO 5	82,78	29,12	2 843
SCANIA R480 HIGHLINE	EURO 5	85,33	29,34	2 908
IVECO STRALIS AS ³ 500	EURO 5	86,36	29,76	2 902

TECHNISCH BESTEK

MOTOR		ACHTERAS	
Type	PACCAR MX Motor 375 kW	Type	SR 1347
Euro-norm	Euro 5 SCR/EEV	Réductie	2,69
Configuratie	6 cilinders in lijn	Technisch draagvermogen	13 000 kg
Inspuiting	hoge druk, pompeenheden	STUURINRICHTING	
Boring x slag	130 x 162 mm	Karakteristiek	TRW
Inhoud	12 900 cc	Diameter stuurwiel	450 mm
Compressie	16,5 : 1	VERING	
Max. vermogen	510 pk	Karakteristiek AV	Parabolisch
Toerental	1500-1900 o/m	Karakteristiek AR	Luch / 4 balgen
Max. koppel	2500 Nm	REMMEN	
Toerental	1000-1410 o/m	Karakteristiek	Schijven rondom
ELECTRICITEIT		Veiligheid	ASR ABS EBS VSC ACC LDW FCW HSA
Bedrijfsspanning	24 V	Parkeerrem	Pneumatisch
Batterij	2 x 12V 225 Ah	Motorrem	MX Engine Brake / 435 pk bij 2100 o/m
Alternator	28 V / 110 A	WIELEN EN BANDEN	
Startmotor	6,2 kW	Maten velgen	Alcoa R 22,5
KOPPELING		Maten banden	Michelin 315/70 R22,5 rondom
Type	Enkelvoudige droge schijf	CABINE	
Karakteristiek	elektro-pneumatische bediening	Type	Super Space Cab
Diameter	430 mm	Ophanging	Vering 4 punten
VERSNELINGSBAK		Chauffeurszetel	Super Air
Type	ZF AS Tronic 12AS2540 TD	Voornaamste uitrusting	Dubbele slaappleats, luxezetel, bergvakken onder de slaappleats en boven de voorruit, koelkast onder bed, centrale vergrendeling, elektrisch verstelbaar schuifdak, elektrische spiegels met ontdooiing, leeslampen, cabineverwarming, airco
Versnellingen	12		
Réductie 1 ^e versnelling	15,86		
Réductie hoogste versnelling	1		
Réductie achterruit	Direct Drive : 14,68 : 1		
VOORAS			
Type	152 N		
Max. wielinslag	49°		
Draagvermogen	7500 kg		

MATEN EN GEWICHTEN

Gewicht rijklaar	9700 kg	Nuttige breedte	2245 mm
MTM	44 000kg	Nuttige hoogte	2255 / 2105 mm
Lengte	2250 + 7825 mm	Opstaptreden	405/350/360/360 mm
Wielbasis	5050 / 1400 mm	Onderbed	210 x 81 x 15 mm
Breedte	2490 mm	Bovenbed	205 x 70 x 10 mm
Hoogte	3940 mm	Opbergcapaciteit	820 l

DE CONCURRENTEN

	MERCEDES Actros 1851 LS Euro 5 SCR	SCANIA R500 Topline Euro 5 SCR	VOLVO FH500 Euro 5 SCR	MAN TGX 480 XXL Euro 5 EGR	RENAULT Magnum Euro 5 SCR	IVECO Stralis AS 440 S 50 Euro 5 SCR	
Motor type	V8	V8	6 cilinders in lijn	6 cilinders in lijn	6 cilinders in lijn	6 cilinders in lijn	
Inhoud	cc	15928	15600	12 800	12419	12800	12880
Vermogen	pk	510	500	500	480	520	500
	o/min	1800	1800	1400 - 1900	1900	1430 - 1900	1550 - 2100
Koppel	pk	2400	2500	2500	2300	2550	2300
	o/min	1080	1000 - 1300	1050 - 1400	1050 - 1400	1050 - 1430	1000 - 1525