

# Zeit-Reise DAF 2600 vs. DAF XF 105 – Ein etwas unfaireer Vergleich



„Euro“ sind beide. Während allerdings der moderne Vertreter den Umwelt-Verdienstorden für die Einhaltung der Euro 5-Norm auf der Außenhaut zur Schau stellt, muss man beim 2600 schon in der Historie blättern.

Sie markieren Spitzentechnologie – allerdings mit ein paar Generationen Fahrzeugentwicklung dazwischen. Als DAF zur Nutzfahrzeug-RAI in Amsterdam im Jahr 1962 in die 2600 präsentierte, sah die

Da steht er mitten im riesigen Ausstellungsstand der Eindhovenener: So ein kistenförmiges Ding. Das Fahrerhaus in völlig ungewohnter Optik, kantig, lang gestreckt, glatte Flächen und viel Glas. Aber



*Kippbares Fahrerhaus? Fehlanzeige. Das sollte erst mit dem Nachfolgemodell 2800 im Jahr 1974 eingeführt werden.*

europäische Transportwelt noch anders aus: enger, beschränkter, eingeebelt vom Mief und Muff kleinstaatlicher Bürokratie!

wozu der Aufwand? Warum ist der 2600 so anders als seine Vorgänger und Mitbewerber mit ihren meist immer noch pummelig runden Formen und beengten Verhältnissen?

Gerade kam Bewegung in diese Politik. Die noch junge Europäische Wirtschaftsgemeinschaft EWG macht Anfang der 1960er ernst, baut Zoll- und Handelshemmnisse ab. Der europäische Waren- und Güterverkehr bekommt Schwung, Grenzen verlieren ihren Schrecken. Nun werden die Touren länger und die Anforderungen an die Fahrzeuge komplexer.





Ganz einfach: zwei veritable Liegeflächen beanspruchen den Luftraum hinter den Sitzen. Sensationell! Damit erobert eine ganz neue Lebensqualität den Arbeitsplatz im Fahrerhaus. Oder besser: die Arbeitsplätze. Schließlich besteht die Standardbesatzung eines Pflasterschiffs zu dieser Zeit aus dem Landstraßen-Kapitän (Fahrer) und seinem ersten Offizier (Beifahrer). Und die Herren sollten schließlich auch gleichwertig ihr müdes Haupt betten können.

Das neuartige Fahrerhaus war sicht- und erlebbares Zeichen einer neuen Zeit. Der übliche Standard des Gesamt-Zuggewichts von 35 t stand

zur Diskussion. Richtung 50 t tendierten die Niederlande, derer maximal 40 wollten die Deutschen für den grenzüberschreitenden Verkehr zulassen – eine Zahl, die bis heute Gültigkeit hat.

Der grenzüberschreitende Verkehr nahm spürbar zu. Touren in die EWG-Länder sollten schon bald Alltag werden. Den neuen Bedürfnissen entsprach der DAF 2600, den sein Designer schon im ersten Entwurf als „DAF Sleeper Eurotruck“ bezeichnete – bald unter der Bezeichnung „Euro-Kabine“ ein Begriff.

Für Vortrieb sorgten anfangs die 220 Diesel-Pferde eines Leyland (D)P 680 Aggre-





merkmale der 240 cm breiten (üblich waren damals maximal 230) Kabine: Für den Fahrer einen mechanischen Schwingsitz der Marke Bostrum Wiking „Weltsitz“ mit schweißförderndem Kunststoffbezug, dafür ohne Kopfstütze. Die gab's dafür beim nicht-schwingenden Beifahrergestühl, das wiederum bei hochgeklappter unterer Liege zum Ruhesitz nach hinten umgelegt werden konnte. Höhepunkt der Luxus-Lust: Leselampe am Bett, je ein Aschenbecher für Fahrer und Beifahrer am massiv blechernen Instrumententräger und optional ein Transistorradio!

*Höhepunkt der Luxus-Lust: Leselampe am Bett, je ein Aschenbecher für Fahrer und Beifahrer am massiv blechernen Instrumententräger und optional ein Transistorradio!*

gats. Im Zuge der Modellpflege wurde der Briter 1968 durch ein DAF-Eigenprodukt (DKA 1160) mit 250 PS ersetzt. Das Kraftherz saß in der Fahrerhaus-Mitte, nur zugänglich von oben nach Entfernen des schall- und wärmeisolierten Motorraumdeckels und der umbauenden Seitenteile. Kippbares Fahrerhaus? Fehl-anzeige. Das sollte erst mit dem Nachfolgemodell 2800 im Jahr 1974 eingeführt werden.

Der fehlende Kippmechanismus hatte aber auch Vor-

teile. So mussten lose Gegenstände nicht erst mühsam beräumt werden. Lediglich Dinge, die die geräumige Ablage auf dem Motortunnel bevölkerten, galt es rasch woanders zu platzieren.

Doch damit nicht genug der luxuriösen Ausstattungs-

Trotz der räumlichen Enge zum Motor gab es eine klapp-





pengesteuerte Heizungs-/Lüftungseinheit. Wurde es allzu warm, konnte Frischluft pur über Klappen im Fußraum ebenso eingelassen werden

wie über eine standardmäßige Dachluke.

Neben diesen Ausstattungsmerkmalen bestach der 2600 die Fachwelt mit einer für da-

malige Zeiten ausgetüftelten Ergonomie. Die Sitzposition des Fahrers war dank der völlig neuen, üppigen Raumverhältnisse ebenso entspannt wie

der Lebensraum für den Beifahrer. Die Rundumsicht definierte dank der ungewöhnlich großen Glasflächen und schmalen Säulen neue Maß-



stäbe. Das gilt dank ausgefeilter Tandem-Wischertechnik auch bei Regen und Schnee. Große Sonnenblenden mindern hingegen die Blendgefahren bei allzu viel Gegenlicht.

Heute, 35 Jahre nach Ablösung des wegweisenden DAF 2600 durch Nachfolger 2800, hat sich spätestens mit der Öffnung nach Osten der Reiseradius ein weiteres Mal vervielfacht. Mit dem Urenkel DAF XF 105 setzen die Eindhoo-



opfert worden – zwei großflächige, bequeme Schlafstätten hält das geräumige XF-Haus dennoch vor.

Das Haus wuchs in der Breite um zehn auf 250 cm und nutzt damit den Zulassungsrahmen maximal aus. Zum besseren Zugang zur darunter abgekapselten Kraftquelle lässt sich das Fahrerhaus leicht nach vorne kippen. Moderne Stoffe und Materialien dominieren den Wohn- und Arbeitsraum und der Fahrer-Arbeitsplatz hat sich im Generationenwechsel zu einem modernen ergonomisch aus-

vener wieder in der obersten Liga Zeichen. Die vor beinahe fünfzig Jahren in den ersten Entwürfen zur Baureihe 2600

definierten Grundbedürfnisse für Langstrecken-Verkehre gelten dabei noch heute. Klar wieder erkennbar: das raum-

und komfortbetonte Konzept der Sechziger Jahre. Zwar ist der zweite Mann in der Hütte längst dem Kostendruck ge-





geformten Cockpit entwickelt.

Aus dem Instrumententräger mit seinen wenigen Schaltern wurde eine multifunktionale Kommandozentrale. Der Instrumententräger präsentiert sich leichtgewichtig als kunststoffkaschierter Karton. Die Leselampen am Liegenkopfe gibt's immer noch und die untere Ruhefläche wird gar Transpiration hemmend von unten belüftet!

Während sich die Betten in Länge und Breite nicht arg von ihren Urversionen unterscheiden, ist der Höhenzuwachs in der Kabine ein weiterer Luxusgewinn, der auch dem Abstand zur oberen, wie früher mit wenigen Handgriffen abklappbaren, Liege ebenso zugutekommt wie dem Abstand

der oberen Liegefläche zum Dachhimmel. Wurde in den 1960er/70er Jahren die Luftversorgung der Insassen noch bevorzugt mechanisch über Klappen gelöst, übernimmt diese Aufgabe heute eine ausgefeilte Elektronik.

Bei den Fahrleistungen sind sich beide ebenfalls nicht fremd. Die 250 Pferde „unseres“ 2600er (11,6 Liter Sechszylinder, ab 1968 verbaut) kommen gut in die Hufe und bewegen den Gliederzug überraschend elastisch bis an die 90 km/h. Klar, da spielt der hochmoderne 12,9 Liter Paccar-MX-Motor mit satten 510 Pferden seine Stärken aus. Elastische Kraftentfaltung bei niedrigsten Abgaswerten und wirtschaftlichen Verbräuchen

– dokumentiert durch den Euro 5-Sticker.

Und wenn auch die Fahrgestelle damals wie heute aus dem gleichen Stahl KF 375 bestehen, mit einem Schweißgerät sollte man dem heutigen, erheblich dünneren Material nicht mehr zu Leibe rücken. Wo wir gerade bei großer Hitze sind: Aschenbecher sind out! Mancher „Luxus“ überlebt sich dann doch.

STM

