

**DAF CF85 FAD 8x4 AS-Tronic**

Starke Leistung, kleines Haus

Um den Bedürfnissen der deutschen Kunden gerecht zu werden, bessert DAF bei den Kippnern weiter nach. So schaltet der schwere DAF-Kipper jetzt auf Kundenwunsch automatisch und erleichtert den Job seiner Fahrer ganz erheblich.



CF 85 von DAF: fit fürs Gelände mit guter Bodenfreiheit, großen Böschungswinkeln und Kühlerschutz



In Zeiten wie diesen weckt schon ein Sonnenstrahl Optimismus. Für die Nutzfahrzeughersteller könnte er das anstehende Konjunkturprogramm sein, das zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen anschiebt. „Vorsichtiger Optimismus allenfalls bei den Baufahrzeugen“, hört man aus der Fahrzeugbranche, auch die Niederländer sind mit von der Partie. Als dritte Kraft in Deutschland sieht DAF im Baugeschäft durchaus noch Luft nach oben – bislang konnten die Eindhovener nur im Straßengüterverkehr punkten. Die DAF-Werkstätten begrüßen die Hinwendung zu verstärkten Bau-Aktivitäten – gerade in diesen mageren Zeiten ist zusätzliche Auslastung hochwillkommen.

Was die Hardware angeht, muss man den DAF-Technikern ein Kompliment machen: Die wesentlichen Kritikpunkte an ihren Bauprodukten wurden behoben – die Niederländer hören gut zu, was ihre Kunden beanstanden. Beispielsweise gibt es jetzt mehr Bodenfreiheit an den Vorderachsen und mehr Böschungswinkel vorn, dazu robuste Stahlstoßfänger und einen robusten Kühlerschutz. Dem Trend zu mehr Komfort im Baufahrzeug folgen die kaufmännisch vorsichtigen Niederländer mit der Getriebe-Option AS-Tronic.

Die Eigenentwicklung der niederländischen Paccar-Tochter verblüfft laut Datenlage mit stämmigen 2.300 Newtonmetern Drehmoment bei 460 PS Nennleistung und unterwegs mit einer Souveränität, die früher nur hubraumstarken Saugmotoren zu Eigen war. Mit mächtig Dampf schon aus dem Leerlauf schafft man es im großen Gang um die Ecke, selten werden Drehzahlen über 1.500 Umdrehungen verlangt. Diese Büffelcharakteristik nutzen die DAF-Techniker konsequent für das Schaltprogramm der AS-Tronic – ihr Credo für die Schaltstrategie heißt einfach „ziehen lassen“. Das kann der dumpf grollende MX-Diesel wie nur wenige. Und obwohl der Getrieberechner bei der Gangwahl keine übertriebene Hast an den Tag legt, können sich die erzielten Beschleunigungswerte sehen lassen.

„Gemessen ist gemessen“, sagt der Techniker, wir verlassen uns nicht auf den überlegenen Eindruck des DAF-Antriebs. Nach zwei Durchläufen steht fest: Der DAF-Vierachser zählt zu den stärksten Angeboten im Wettbewerb. Mit der langen Übersetzung für Autobahnfahrten, dem MX-Diesel reichen 1.250 Umdrehungen für 80 km/h, kommt er spielend klar. So rollt der beladene Vierachser im zwölften Gang mit 900 Umdrehungen durch

Dem Trend zu mehr Komfort im Baufahrzeug folgt DAF Trucks mit der Getriebe-Option AS-Tronic.

Starkleister mit rauem Charme. Wie sich der automatisierte DAF-Kipper fährt? Vorab nur so viel: souverän, sicher und einfach. Stilbildend wirkt der überaus kräftige Sechszylinder aus Eindhoven. Mit vernehmlicher Stimme startet der Sechszylinder und lässt keine Zweifel – hier geht ein harter Arbeiter zu Werke. Keine Experimente auch für den Betreiber: Der relativ einfach gestrickte und hubraumstarke MX-Diesel wird von einem kleinen Wastegate-Lader beatmet und von einer Pumpe-Düse-Hochdruckeinspritzung mit Treibstoff befeuert. Und die Einhaltung der strengen Euro-5-Abgaswerte besorgt mit gezielten Adbluegaben in den Auspufftrakt die SCR-Abgastechnik.

den Ort, spart dabei aktiv Sprit. Bei Leistungsanforderung gibt der Rechner die sparsame, weil direkt übersetzte Gangstufe 11 vor, mit 1.200 Umdrehungen hat der Diesel auf Landstraßen ausreichend Reserven. Das Getriebe hat mit dem DAF-Diesel ein leichtes Spiel und macht seine Sache gut. Auch am Straßenfertiger, wo ein Rangiermodus gefühlfolles und langsames Manövrieren erlaubt.

Stressmindernd wirkt der Hillholder, der das kitzlige Anfahren bergauf sehr vereinfacht. Im Gelände auf steilen Anstiegen und tiefen Abfahrten empfiehlt sich die manuelle Gangart, denn der Rechner neigt im Automodus noch zu unerwarteten Schaltungen: Talwärts überrascht die beschleunigte Fuhre mit

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder Paccar MX 340 S1, vier Ventile pro Zylinder, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Pumpe-Düse-Einspritzung mit EDC-Motormanagement, abgasarm nach Euro 5 mit SCR-Kat.

Hubraum 12.900 cm³
 Bohrung x Hub 130x162 mm
 Verdichtung 18,5 : 1
 Nennleistung 340 kW/460 PS bei 1.400–1.900/min
 Max. Drehmoment 2.300 Nm bei 1.000–1.400/min

Kraftübertragung

Automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, automatisiertes 12-Ganggetriebe ZF 12A S 2330 OD mit Offroad-Software, Übersetzungen von 12,33 bis 0,78. Außenplaneten-Achsen-Tandem HR 1355, Übersetzung i = 4,05

Fahrwerk

8x4-Fahrgestell mit 2 geraden Vorderachsen DAF 156N, 2-Blattparabelfedern und Achsausgleich, Stoßdämpfer; 2 angetriebene Außenplanetenachsen DAF HR 1355T, 6-Blatt-Trapezfedern; Bereifung VA: 385/65 R 22,5 – HA: 315/80 R 22,5

Bremsen

Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), VA mit Scheibenbremsen, HA mit Trommelbremsen, MX-Motorbremse plus ZF-Intarder als Dauerbremsen

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe 8.620x2.500x3.150 mm
 Radstände 2.050+2.300+1.400 mm
 Zul. Achslast Vorderachsen 2x7.500 kg,
 opt. 9.000 kg
 Zul. Achslast Hinterachsen 2x10.500 kg
 opt. 13.000 kg
 Zul. Gesamtgewicht 32.000 kg



Aufwärtsschaltungen, bergauf kommt die Fuhre mit unnötigen Schaltungen zum Stehen – besser also von Hand nach der altbewährten Methode. Das klappt im DAF auch vorzüglich – mit einem Tipp auf- oder abwärts am rechten Lenkstockhebel vollzieht sich jede Schaltung schnell und ohne Stress. Statt harter Arbeit am Pedal bleibt der Kupplungsfuß stets in Ruhestellung – die Fahrer wissen den Komfort zu schätzen.

Schmal geschnitten. Dabei ist der DAF-Kipper kein Blender, schon gar nicht als Hardcore-Kipper mit Gesteinsmulde. Tief duckt sich die CF-Tageskabine vor die hohe Meiller-Halfpipe. Sie ist vor allem in der Breite von knappem Zuschnitt – der eigentlich nur dann stört, wenn man mit spitzen Fingern die Kipphydraulik links

neben dem Fahrersitz bedient – am besten immer mit geöffneter Fahrertür. Für den Tageseinsatz auf Baustellen und in der Grube reicht der Platz allemal, auch fürs kleine Werkzeug und ein paar Stiefel.

Über vier Stufen geht es hoch hinauf, dann empfängt ein modern elegantes Cockpit den Fahrer. Der sieht sich einem Armaturenbrett gegenüber, das auch einem Hochpreis-PKW gut zu Gesicht stände. Der Fahrer hat alles in Griffweite, dazu ein handliches Multifunktionslenkrad. Nicht einfach aber immerhin besser lässt sich mit dem Wegfall des Schalthebels zur rechten Seite durchsteigen. Das Bedienkonzept des DAF-Vierachsers, daran gibt es wenig Zweifel, ist grundsätzlich modern und einfach. Wobei die Möblierung mit tadelloser Verarbeitung

glänzt. Die großen Schalter passen zu kräftigen Händen und versprechen eine lange Lebensdauer. Ganz auf der Höhe der Zeit ist der morgendliche Check der Füllstände per Display – Zeit ist Geld –, hier haben die Niederländer im Gegensatz zu anderen ihre Hausaufgaben gemacht.

Weniger Finesse hat die Pedalerie zu bieten. Stehende Pedale für Gas und Bremse – alt hergebracht, da gibt es Besseres. Die Bremsen selbst bleiben ohne Kritik – mit digitalen Signalen geregelt packen die Scheiben- und Trommelbremsen gefühlsecht und ohne Verzug zu. Weniger modern präsentiert sich die Bedienung von Intarder und Motorbremse – ihre Funktion wird noch nicht aufs Pedal geschaltet und mit der Betriebsbremse gekoppelt. So bleibt für den Retarder



Links: schwere Ausführung mit Scherenstabilisator
Oben: Cockpit mit Fahrerappeal, einfaches Bedienkonzept
Unten: CF-Kabine mit hohem Motortunnel, sauber verarbeitet, viele Ablagen



nur das Kommando per Lenkstockhebel und für die an sich kräftige Auspuffklappenbremse die Bedienung per Druckknopf im Bodenblech.

Hart im Nehmen. Die Arbeit am Volant verlangt nach einer kräftigen Hand, wenn es um enge Radien geht. Da macht auch der knappe Einschlagwinkel zu schaffen, der mit den breiten 385er-Schlappen nicht besser wird. Auf der Straße zieht der DAF gelassen, angenehm leise und stressfrei seine Bahn. Der Tempomat, der Bordcomputer und das Telefon werden über Funktionstasten geregelt, die Hand bleibt stets am Lenkrad. Nur die Stöße aus dem Untergrund erinnern an den harten Kern des DAF. Der mit seinen deftigen Trapezfedern hinten und schweren Zweiblatt-Parabelfedern gerade leer kräftig austellt.

Mit voller Schüttung kommt ein Gefühl von Fahrkomfort auf, der selbst für längere Distanzen genügt. Mit der zielgenauen Lenkung lässt er sich flink über Landstraßen treiben – weitgehend ohne Wankneigung.

Der CF85-Vierachser ist aber auch hart im Nehmen, kommt dank der verschränkungswilligen Achsen auch im Gelände nicht so leicht in Verlegenheit. Schon dem leichten Straßenvierachser billigt DAF abseits von Straßen technisch zulässige 36 Tonnen zu – wer die große Meiller-Gesteinsmulde füllen möchte, bekommt den CF 85 auch als veritablen 44-Tonner. Auf der Waage präsentiert er sich mit 14.880 Kilogramm nicht eben leicht – wobei der Hersteller DAF nur von 10,2 Tonnen Chassisgewicht spricht. Die schwere 16-Kubikmeter-Steinmulde mit hydraulischer Heckklappe und schwerem Scherenstabilisator drückt schwer auf das Kreuz.

TESTERGEBNIS	
Leergewicht	14.880 kg
Testgewicht	32.720 kg
Fahrgeräusch bei 85 km/h	69,8 dB(A)
Beschleunigung von 0–20/30/50/60	5,2/8,9/19,0/26,4
Leerfahrten	
Landstraße	23,5 l/100 km bei 58,9 km/h
Autobahn	28,9 l/100 km bei 82,1 km/h
Beladen	
Landstraße	51,5 l/100 km bei 50,2 km/h
Autobahn	31,4 l/100 km bei 81,5 km/h
(Verbrauchswerte inkl. Adblue, bewertet zum Marktpreis)	
Gesamt	
Teststrecke	181 km
Landstraßenanteil	78 %
Verbrauch	38,5 l/100 km
Geschwindigkeit	61,8 km/h

scherscher Heckklappe und schwerem Scherenstabilisator drückt schwer auf das Kreuz.

Heavy Metal findet man am massiven Bauaufstieg links und eine Reling beidseitig. Entbehrlich mag auch das Reserverad sein, dafür spart unser DAF mit schicken Alurädern Gewicht. Wer auf jedes Kilo schaut, kommt auch an der AS-Tronic von ZF nicht vorbei – 60 Kilogramm mehr darf der automatisierte DAF draufpacken, wenn es drauf ankommt, Fuhrer für Fuhrer.

Fazit. Auch wenn so mancher Fuhrparkleiter noch Zweifel hegt – die Elektronik ist im groben Baueinsatz auf dem Vormarsch. So jedenfalls denkt man heute auch bei DAF, wo man in Sachen Fortschritt immer eine konservative Linie fuhr. Der CF-Kipper mit AS-Tronic ist ein reifes Produkt, das nicht zuletzt von seiner robusten Konstitution lebt. Der Antrieb präsentiert sich als kongeniales Paar – ein stämmiger Motor plus ein automatisiertes Getriebe, das seine Qualitäten längst nachgewiesen hat. Das moderne Fahrerhaus reicht für jeden Nahverkehrseinsatz. Noch etwas Feintuning würde dem soliden DAF-Kipper gut tun – bei der Bremsanlage, die die Dauerbremsen integriert, ganz sicher auch beim Fahrwerk, das nicht so hart sein müsste.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com