

Hart im Nehmen

Als Baufahrzeug in Zivil ist der DAF CF 85.480 FTT 6x4 zum Test angetreten. Er ist kein Offroader, doch er überzeugte durch Leistungsstärke, Traktion und Komfort.



Die Ecas- und die absenkbare Luftfederung im Meiller-Muldenkipper erhöhen die Kippsicherheit.

Beim Test stellte sich der DAF CF 480 FTT 6x4 als traktionsstarkes und komfortables Fahrzeug vor. Das CF-Baufahrzeug-Programm von DAF Trucks wurde schon im Jahre 2002 vorgestellt. Doch die neue, elektronisch geregelte Ecas-Tandemluftfederung für alle 6x4- und 8x4-Fahrzeuge ist erst seit Herbst 2003 für die Baureihen CF und XF zu haben.

Allerdings ist das Testfahrzeug DAF CF 85.480 FTT 6x4 nicht in erster Linie

fürs Grobe gedacht: Da fehlt es an Achsfreiheit, Böschungswinkel und anderen Details, um ihn als Baufahrzeug ins extreme Gelände schicken zu können. Doch das im Baubereich vergleichsweise zivile Erscheinungsbild täuscht: DAF Trucks hat den CF 85.480 FTT 6x4 auf Härte im Nehmen gedrillt: Einige Beispiele sind die stabile Stahlstoßstange, die 9-t-Vorderachse und das luftgefederte 26-t-Tandem-Antriebsachsaggregat mit Ecas-Niveau-Regelung sowie die technische Aus-

legung auf ein Gesamtzuggewicht von 50 t mit robusten Außenplanetennachsen. Bei im Straßenverkehr zulässigen Gesamtgewichten von 26 t für das Solofahrzeug und 40 t für den Sattelzug eine recht großzügige Auslegung als robustes Arbeitstier mit einer soliden Rahmenkonstruktion.

Wie schon aus der Typbezeichnung DAF CF 85.480 hervorgeht, war das Testfahrzeug mit dem 483 PS starken DAF-Motor XE355 C ausgestattet. Der 12,6-l-

Als Wolf im Schafspelz stellte sich der DAF CF 85.480 FTT 6x4 für den Bau mit hoher Kapazität, 480 PS Power und viel Traktion vor.



Motor gibt als laufruhiger 6-Zylinder-Reihendiesel seine Nennleistung bei 1.900/min und sein maximales Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.050 bis 1.500/min ab. Da hat der DAF CF 85.480 FTT 6x4 als Zugpferd eines 40-Sattelzugs mit zweiachsigem „Halfpipe“-Muldenkipperaufflieger von Meiller ein recht günstiges Leistungsverhältnis von 12,1 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 52,5 Nm/t vorzuweisen.

So zivil und sympathisch wie das Erscheinungsbild präsentierte sich auch das Interieur der Fernverkehrskabine des DAF CF 85.480. Die 2,20 m lange und 2,26 m breite Kabine bietet im Baustelleneinsatz einen überdurchschnittlichen Komfort. Bei Sondereinsätzen im nationalen Fern- und Regionalverkehr kann der Fahrer bei einer Stehhöhe von 1,60 m vor den Sitzen sowie eine 2,02 m lange und am Mittelteil 730 mm breite Liege einen zeit- und einsatzgerechten Komfort vorfinden. Die hochwertigen, pflegeleichten Materialien und eine dezente Farbwahl vermitteln außerdem eine gediegene Atmosphäre. Unter dem Bett befinden sich große Staufächer und auf Wunsch ist die Ausstattung mit einem Kühlfach im Mittelteil möglich. Leer mit vollem Tank brachte das Testfahrzeug ein Sologewicht

von 9,6 t auf die Waage. Bezogen auf die robuste technische Auslegung mit hohen Achslasten und 50 t Zuggesamtgewicht sowie Vollausrüstung (zum Beispiel Klimaanlage und ZF-Intarder) und Fernverkehrs-Fahrerhaus ein günstiger Wert. Beim kompletten fünfachsigem Test-Sattelzug mit dem DAF CF 85.480 FTT 6x4 und dem Meiller-Muldenkipper wurde ein Leergewicht mit Fahrer von rund 16,5 t für ein günstiges Nutzlastverhältnis von etwa 23,5 t bei 40 t Gesamtgewicht gewogen. So genau ließ sich jedoch das Gesamtgewicht beim Beladen nicht einstellen: Am Ende ging es innerhalb der Toleranz mit 41,1 t auf Tour.

Auf der Teststrecke zeigte sich das Arbeitstier DAF CF 85.480 FTT 6x4 ebenfalls recht zivil. Schon auf der Leerfahrt zur Kiesgrube fiel die komfortable Abstimmung des Fahrwerks mit parabelgefederter Vorderachse und Ecas-luftgefedertem Tandem-Achsaggregat auf. Auch in der Kiesgrube selbst ging es sanft getragen zur Ladestelle. Gefahren wurde hier auf gut befestigtem Grund. Später, beim Abladen, auch auf schlüpfriger Sandbahn. Die serienmäßigen Längs- und Quersperren des Tandem-Aggregates sorgen auch auf schlüpfrigem Untergrund und verschlammten Fahrbahnen sowie auf Schotter befestigten Steilanstiegen für die nötige Traktion.

Praktisch war auch die liftbare 1. Achse des zweiachsigen Meiller-Muldenkipper-Aufliegers. Der gewichtsabhängige Lift sorgt für wirtschaftliche Leerfahrten, deren Anteil bei einem Muldenkipper-Sattelzug in der Regel 50 Prozent betragen. Außerdem geht es Leer auf schlüpfrigem Grund mit nur einer Aufliegerachse besser voran. Beim Abkippen zeigte sich die Sattelkipper-Kombination als überaus standsicher: Die Ecas-Luftfederung des DAF CF 85.480 FTT 6x4 wirkte stabilisierend. Außerdem senkte sich das luftgefederte Zweiachs-Fahrgestell des Meiller-Muldenkippers automatisch beim Abkippen auf stabile Gummianschläge ab.

Beim Test wurde allerdings der Leerfahrtenanteil im Baueinsatz nicht berücksichtigt. Der DAF CF 85.480 FTT 4x2 wurde ausschließlich voll ausgelastet bewegt. In diesem Fall bedeutete das ein Gesamtgewicht von 41,1 t, mit dem der 12,6-l-Die-



Die tief gesetzte Trittstufe aus nachgiebigem Kunststoff ermöglicht einen bequemen Einstieg.

sel bei einem Leistungsverhältnis von 11,8 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 51,1 Nm/t souverän umging. Bequem ließ sich der Muldenkipper-Sattelzug mit wenigen Schaltungen von Stand weg auf Touren bringen. Unterwegs überzeugte der Motor durch seine hohe Elastizität und sein hervorragendes Durchzugsvermögen. Dazu kam mit einer Auslegung auf eine Motordrehzahl von etwa 1.405/min bei 80 km/h in der höchsten Getriebestufe eine passende und fahrharmonische Antriebsstrangabstimmung.

Das wirtschaftliche Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 39,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 75,5 km/h auf der extrem schwierigen Verteilerteststrecke mit engen Ortsdurchfahrten und Serpentin-Steigungen von über 10 Prozent spricht für sich. Interessant ist auch das Ergebnis für den einfachen Autobahnabschnitt auf der A 61: Hier kam der DAF CF 85.480 FTT 6x4 mit 27,8 l/100 km aus. Das Ergebnis zeigt im Vergleich zu den 40-t-Fernverkehrszügen, die in dieser PS-Klasse auf diesem Autobahnabschnitt etwa 21,5 bis 23,5 l/100 km verbrauchen, dass die Traktion eines 6x4-Antriebs

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km 133,4 km

Verbrauch Ø 39,8 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 82,8 km/h

davon: einfache Strecke A 61

gefahrte km 81,6 km

Verbrauch Ø 27,8 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 84,4 km/h

Landstraße

gefahrte km 77,5 km

Verbrauch Ø 39,7 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 65,5 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km 210,9 km

Verbrauch Ø 39,8 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 75,5 km/h

Wetter

sonnig/bewölkt; kaum windig;
+6 bis +12° C

Ø = Durchschnitt

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.740 mm
Gesamtbreite	2.490 mm
Gesamthöhe	3.027 mm
Radstand	3.900 mm
Wendekreisdurchmesser	15.040 mm
Zulässige Achslast vorn	9.000 kg
Zulässige Tandem-Achslast hinten	26.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	26.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug	9.600 kg
mit vollem Tank, ohne Fahrer	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	11,90 m
Gesamtzugbreite	2,50 m
Gesamtzughöhe	3,17 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 41,1 t
Sattelanhänger mit Halfpipe-Muldenkipperaufbau; Luftfederung; starres 2-Achs-Aggregat	

Antriebsstrang

Motor: DAF XE355 C: Euro 3: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Viertakt-Reihen-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über elektronisch gesteuerte Steckpumpen; Vierventiltechnik (je 2 Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 130/180 mm; Hubraum: 12,6 l; Leistung: 483 PS (355 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.050 bis 1.500/min;

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servo-Betätigung, selbstnachstellend

Getriebe: ZF 16 S 221: synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 16 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 13,66:1 bis 0,84:1);

Antriebs-Hinterachse: 26-t-Tandem-Achsgaggregat mit 13-t-Außenplaneten-Antriebsachsen und Längs- und Differenzialsperren; Übersetzung 4,12:1; Gesamtauslegung: 1.450/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe;

Fahrwerk

Federung: starre 9-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung; Stoßdämpfer; hinten: starres Tandem-Antriebsachsaggregat mit elektronisch geregelter Ecas-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung; Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen an der Vorderachse und trommelgebremstem Tandem-Achsgaggregat; ABS und ASR; Stauklappen- sowie DEB-Motorbremse und ZF-Intarder (jeweils Sonderausstattung; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: Zugfahrzeug: 385/65 R 22,5 Goodyear Maraton LHS vorn und 315/80 R 22,5 Maraton LHD hinten; Auflieger: 385/65 R 22,5 Goodyear G 465 E



(oben) Das Interieur der Fernverkehrskabine ist rundum zivil gestaltet, jedoch besonders pflegeleicht konzipiert.

(unten) Auf Wunsch gibt es ein Kühlfach für kalte Getränke und frische Pausenbrote.

wege an Sitz und Lenkrad. Sie ermöglichen sowohl besonders großen wie kleinen Fahrern eine ergonomische Sitzposition. Das Armaturenbrett mit Info-Display im zentralen Blickfeld und großen Rundinstrumenten ist besonders übersichtlich gelungen. Auch die Rundschau und das Blickfeld in den Rückblickspiegeln waren ausgezeichnet. Die exakte Gassenführung und die geringen Betätigungskräfte beim 16-Gang-Schaltgetriebe ZF 16 S 221 waren noch die berühmten „Sahnehäubchen“ beim hervorragend einfachem Handling.

Der Muldenkipper-Sattelzug mit dem DAF CF 85.480 zeigte sich bei einer Gesamtzuglänge von 11,90 m als eine leistungsstarke und wendige Zugkombination, die auch in engen Baustellen zurechtkommt. Die Halfpipe-Mulde ermöglicht darüber hinaus ein zielgenaues und gut dosierbares Abkippen des Schüttgutes. Außerdem hat DAF Trucks mit einem Preis von 135.215 Euro laut „Brutto“-Nettopreisliste ein ziviles Preis/Leistungsverhältnis für das rundum komplett ausgestattete Testfahrzeug DAF CF 85.480 FTT 6x4 gestaltet.

Da ist alles drin – von der Fernverkehrskabine über 480 PS Power bis zu Intarder und verstärkte Motorbremse (DEB). Und was beim zivilen Look des CF 85.480 FTT 6x4 schnell vergessen wird: die robuste technische Auslegung mit einer beachtlichen Ladungs-Reserve für den Einsatz auf nicht öffentlichen Straßen und Wegen.

nicht ohne Mehrverbrauch zu haben ist.

Zivil war auch das Fahrverhalten des DAF CF 85.480 FTT 6x4: Bodenwellen und kurze Fahrbahnstöße wurden kaum spürbar eingeebnet. Dank elektronischer Ecas-Luftfederung zeigte das Fahrzeug trotz der sanften Gangart eine hohe Fahrstabilität und nur geringe Kurvenneigungen. Passend dazu die ziemlich direkte Lenkung mit gut gedämpfter Mittelstellung, das exakte Lenkverhalten für ein zielgenaues Fahren und der treue Geradeauslauf.

Lobenswert und schon oft beschrieben der perfekt gestaltete Fahrerplatz im DAF CF 85. Auffällig sind die langen Verstell-