

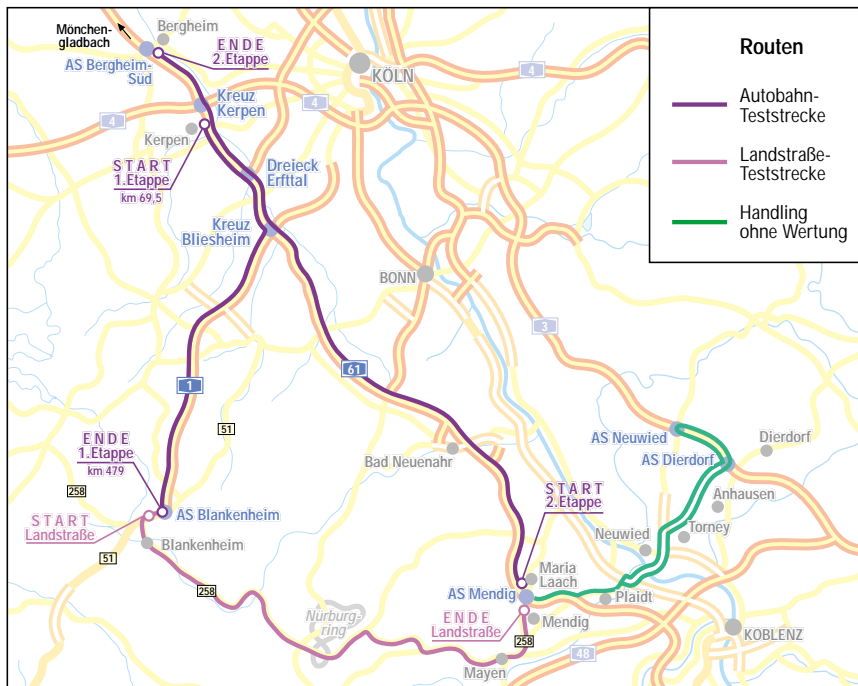
FAHRBERICHT **DAF CF 75.310**



Überaus gelenkig

Mit dem DAF CF 75.310 FT 4x2 als Zugferd eines wendigen Sattelzugs ging es komfortabel im Verteilereinsatz übers Land. Der Verteilerzug zeigte sich als interessante Alternative zu Solofahrzeugen.

Verteiler-Offerte:
Der Verteilersattelzug mit dem DAF CF 75.310 FT zeigte sich als überaus wendige Zugkombination.



Härtetest: die schwierige Nahverkehrs-Strecke des KFZ-Anzeiger



Verteilergerecht: Dank gut gestuften Einstieg geht es bequem und sicher in die Kabine.

Eine Allroundversion für den Verteilerverkehr gibt es nicht. Über die Wirtschaftlichkeit eines Verteilerverfahrzeugs entscheidet am Ende die genaue Einsatzspezifizierung. So sind zum Beispiel nicht nur Solofahrzeuge gefragt, wenn es eng wird. Es gibt auch Alternativen: Man nehme, wie zum Beispiel DAF Trucks, die Sattelzugmaschine CF 75.310 FT 4x2 mit langer Fernverkehrskabine sowie 3,60 m Radstand und setze mit einem einachsigen Auflieger einen etwa 13,94 m langen Sattelzug für 28 t Gesamtgewicht zusammen.

Eine Rezeptur für einen bemerkenswert gelenkigen Verteilerzug mit zwangsgelenkter Aufliegerachse, der auch da noch gut durchkommt, wo es mit vergleichbaren Solisten (die beliebten Dreiachs-Motorwagenfahrgerüste für 26 t Gesamtgewicht mit kurzen Radständen um die 4,50 m und einer im 1,30-m-Radstand zwangsgelenkten Nachlaufachse) nur knapp gelingt. Es spricht noch Einiges für den wendigen Verteiler-Sattelzug: Das Fahrzeug kann einfach an veränderte Transportvolumen angepasst werden. Je nach Ladungsaufkommen lassen sich zum Beispiel Mietauflieger wie zweiachsige Sattelanhänger mit zwangsgelenkter letzter Achse für einen wendigen 16,50-m-Sattelzug mit 36 t beziehungsweise 38

t Zuggesamtgewicht oder dreiachsige Sattelanhänger einspannen, wenn noch mehr Nutzlast gefragt ist. Darüber hinaus ist bei Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie bei Neuanschaffungen ein problemloser Tausch der Zugmaschinen oder Auflieger möglich.

Klar, das hat weniger mit dem Zugpferd DAF CF 75.310 4x2 FT zu tun, sondern ist vielmehr systembedingt. Die von DAF Trucks vorgestellte Sattelzugkombination mit einachsigen Auflieger und zwangsgelenkter Achse besaß ein Längenmaß vom Königszapfen bis zur Endkante von 9,60 m und eine Ladelänge von rund 11,20 m.

Die außerordentlich wendige Sattelzug-Kombination mit dem DAF CF 75.310



Übersichtlich: Gut ablesbare Rundinstrumente und ein zentrales Informationsdisplay prägen das Instrumentenbrett.



Erstklassig: Der Arbeitsplatz ist in jeder Hinsicht vortrefflich gelungen.

besitzt einen Wendekreisdurchmesser von nur 14,30 m. Dabei folgt die Auflieger-Achse über eine Drehkranz-Stangen-zwangsgelenkung praktisch der Hinterachsspur des Zugfahrzeugs. Selbst die schon angesprochenen wendigen Motorfahrgerüste mit kurzem Radstand und zwangsgelenkter Nachlaufachse bringen es noch auf einen Wendekreis- ➤

FAHRBERICHT DAF CF 75.310



Durchzugsvermögen: Der 310 PS starke 9,2-l-DAF-Hightech-Diesel gibt das maximale Drehmoment von 1.275 Nm zwischen 1.100 und 1.700/min ab.

durchmesser von über 18 m. Allerdings muss sich der Fahrer des Verteilersattelzugs beim Rückwärtsrangieren daran gewöhnen, dass der Auflieger durch die zwangsgelenkte Hinterachse schon bei geringen Lenkeinschlägen ziemlich deutlich die Richtung ändert.

Von der Optik her wirkte die dreiachsige Sattelzugkombination DAF Trucks nicht nur gelenkig. Wirkungsvoll war auch das sympathisch-dynamische Antlitz des Testfahrzeugs: Die ausgeprägte Keilform der Kotflügel, die die Kabinenfrontbreite von 2.260 mm auf 2.490 mm

über der Vorderachse anwachsen lässt, wirkt fast sportlich. Eindrucksvoll auch die neuen Seitenverkleidungen mit integriertem Unterfahrschutz, die jetzt von der neuen, schweren Baureihe DAF XF 90 übernommen wurden.

Der DAF CF 75.310 mit dem 9,2-l-Diesel PE 228 C hatte bei 24 t Testzug-Gesamtgewicht auch sportliche Power zu bieten. Der 6-Zylinder-Reihenmotor leistet 310 PS bei 2.200/min. Abgasturbolader, Ladeluftkühlung und Vierventiltechnik sowie die vollelektronische Direkteinspritzung „Upec“ lassen das maximale Drehmoment von 1.275 Nm bereits bei 1.100/min anstehen und stellen es über ein breites Drehzahlband bis 1.700/min zur Verfügung.

Zum Durchzugsvermögen von knapp über der Leerlaufdrehzahl gesellte sich beim 24-t-Testsattelzug noch ein sattes Leistungsverhältnis von 12,9 PS/t und ein bäriges maximales Drehmomentniveau von 53,1 PS/t. Damit ließ es sich gut leben: Der CF 75.310 kam dank möglicher Gangsprünge mit wenig Schaltarbeit auf Touren. Das Schaltgetriebe ZF 16 S 151 verlangte nur geringe Betätigungskräfte, und DAF Trucks war eine exakte Gassenführung der Doppel-H-Schaltung gelungen.

Insgesamt ließ sich der DAF CF 75.310 überaus komfortabel bewegen. Dabei war der Leistungsüberschuss des Testfahrzeugs keinesfalls purer Luxus. Der Verteilerverkehr ist durch Kurzstrecken mit häufigen Stopps fürs Be- und Entladen

Der DAF glänzte mit exaktem Lenkverhalten und hohen Rückstellkräften für ein einfaches Handling.

und dichten Stop-and-Go-Verkehr geprägt. Da braucht es schon ein vernünftiges Leistungsverhältnis, um vom Stand gut wegzukommen und vor allem in der Stadt mit dem Verkehr und den Ampelintervallen mitschwimmen zu können.

Häufig kommen noch enge Gassen in Innenstädten und Dörfern sowie verkehrsberuhigte Zonen und Rangierarbeiten auf engstem Raum hinzu. Gerade bei diesen Einsatzverhältnissen zeigten sich die starken Seiten des Verteiler-Sattelzugs, zum Beispiel bei den engen Ortsdurchfahrten auf dem Landstraßenabschnitt. Hier waren die Wendigkeit und auch die ausgezeichneten Sichtverhältnisse aus der Kabine heraus sowie die Blickwinkel in den Rückblickspiegeln besonders vorteilhaft. Das Lenkrad mit handlich kleinem Durchmesser und die keilförmig nach vorn zugespitzte Kabine vereinfachten Rangierarbeiten.

Während der Fahrt glänzte der DAF mit einem exaktem Lenkverhalten, gut gedämpfter und ziemlich direkt ansprechender Lenkmittelstellung sowie hohen Rückstellkräften für ein einfaches Handling. Dazu kamen noch ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk sowie ei- ➤



Agil: Wohlproportionierte Abmessungen, keilförmige Kabine und neue Seitenverkleidungen verleihen dem gelenkigen Verteiler-Sattelzug eine sympathisch-sportliche Optik.

TECHNISCHE DATEN



Maße und Gewichte

Gesamtfläche	5.970 mm
Gesamtbreite	2.490 mm
Gesamthöhe	2.685 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	14.300 mm
Zulässige Achslast vorn	7.500 kg
Zulässige Achslast hinten	11.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug gewogen mit vollem Tank	ca. 6.590 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht Test-Zug	28.000 kg
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 24.000 kg
Gesamtzuglänge	13,94 m
Gesamtzugbreite	2,50 m
Gesamtzughöhe	3,90 m
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; luft- gefedertes Einachs-Fahrwerk mit Drehkranz-Stan- gen-Stangenzwanglenkung	

Antriebsstrang

Motor: DAF PE 228 C: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Einspritzsystem UPEC (Reihenpumpenblock mit elektronisch geregelten Steckpumpen pro Zylinder); Vierventiltechnik (je 2 Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Hubraum: 9,2 l; Leistung: 310 PS (228 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 1.275 Nm zwischen 1.100 und 1.700/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servobetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: ZF 16 S 151 synchronisiertes 16-Gang-Schaltgetriebe; 16 Fahrgänge: Übersetzungsverhältnisse von 16,41:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: SR1339; einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 3,31:1; Gesamtauslegung: ca. 1.385/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 7,5-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre Antriebsachse: ECAS-4-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum und EBS sowie ABS; Stauklappen-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: Zugfahrzeug: 295/80 R 22.5 Michelin; vorn: XZA; hinten: XDA; Auflieger: 275/70 R 22.5 Good-year G 391

ne hohe Fahrstabilität mit geringer Seitenneigung bei Kurvenfahrten. Auch das Geräuschniveau in der Kabine bewegte sich in einem noch angenehmen Bereich. Beim CF 75.310 fiel auf, dass das langsa-

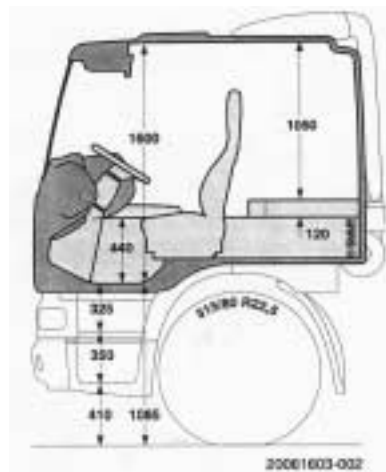
FAHRBERICHT DAF CF 75.310



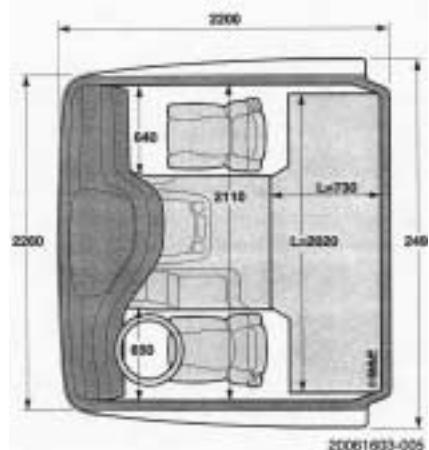
Ruhepausen: Da werden die Fahrer wieder fit, wenn sie das Bett für ein Nickerchen oder als Solo zum Entspannen nutzen.

me Rückwärtsrangieren auf der Ebene gerade so ohne Kupplungsschleifen gelingt. DAF Trucks hat für das Fahrzeug eine Hinterachsübersetzung von 3,31:1 gewählt. Das bringt zwar auf Autobahnstrecken bei 80 km/h ein verbrauchsgünstiges niedriges Drehzahlniveau von 1.385/min, und es lässt sich auf der Landstraße noch mit 60 km/h bei 1.039/min dahintuckern, doch trotz ausgezeichneter Fahrbarkeit wird es für den Rückwärtsgang ein bisschen schnell.

Aus meiner Sicht ist die serienmäßig vorgesehene Hinterachsübersetzung von 3,73:1 fürs Alltagsgeschäft empfehlenswerter, auch wenn der Leistungsüberschuss des DAF CF 75.310 bei niedrigem Drehzahlniveau selbst auf langegezogenen Autobahnsteigungen sowie auf dem schwierigen Landstraßenabschnitt kaum Schaltarbeit verlangte. Bei der 3,73er Achse dreht der Motor bei 80 km/h 1.557/min und bei 60 km/h sind es 1.168/min. Auf Grund der kürzeren Hin-



20061603-002



20061633-005

Wohlfühlmaße: Das geräumige Fernverkehrshaus der CF-Baureihe sorgt im Verteilereinsatz für Top-Komfort.

terachsübersetzung sind niedrigere Rangiergeschwindigkeiten möglich.

Bei der Antriebsstrangauslegung ist nicht nur die Ausschöpfung des möglichen Zuggesamtgewichts von 28 t, son-



Quadratisch, praktisch, gut – vor dem Laden mit dem Test-DAF

dern ebenfalls die Eignung der 18-t-Sattelzugmaschine DAF CF 75.310 für ein zulässiges Zugesamtgewicht von 40 t – wenn auch nur bedingt – zu berücksichtigen. Bei 40 t müsste sich der Motor auch bei noch kürzeren Hinterachsübersetzungen mit einem Leistungsverhältnis 7,8 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 31,9 Nm/t ziemlich plagen. Da ist mehr der DAF CF 85 mit dem 12,6-l-Reihendiesel in Leistungsversionen bis 428 PS angesagt.

Der 9,2-l-Diesel in der 310-PS-Version des DAF CF 75.310 sollte schon auf ein Leistungsverhältnis zwischen 9,0 und 11 PS/t mit entsprechenden maximalen Drehmomentniveaus von 45 bis 37,5 Nm/t kommen. Das entspricht Lastzugesamtgewichten zwischen 28 bis 34 t. Alles was darüber liegt, sollte nur kurzfristig zu ziehen sein. So dürfte die serienmäßig vorgesehene Hinterachsübersetzung von 3,73:1 in Verbindung mit der Spreizung von 16,41:1 bis 1:1 des ZF-Getriebes 16 S 151 gut passen.

Etwas schwach auf der Brust zeigte sich die Motorbremse. Sie brauchte bei 24 t Zugesamtgewicht schon Drehzahlen von über 2.000/min. Das bedeutete vom niedrigem Drehzahlniveau des durchzugsstarken Motors aus ein ganz bewusstes Überspringen von Gängen, um in den Genuss der Motorbremswirkung zu kommen. Doch das ist bei drehmomentstarken Motoren mit geringem Hubraum und einer normalen Stauklappenmotorbremse – ohne verstärkende Dekompressionsstufe – nicht ungewöhnlich.

Der Fahrer kann sich jedenfalls auf die neuartigen druckluftbetätigten Rundumscheibenbremsen mit EBS unbedingt verlassen. Diese Scheibenbremsen der zweiten Generation von Knorr mit ebenen Bremsscheiben sind ein Highlight der CF-Baureihe.

Mit der 2,20 m langen Fernverkehrskabine bietet der DAF CF 75.310 für den Verteiler- und Regionalverkehr einen Top-Komfort. Hier ist die Innenhöhe von 1,60 m (vor den Sitzen gemessen) durchaus akzeptabel. Der über drei Stufen günstig aufgeteilte Aufstieg zum rund 1.060 mm über der Fahrbahn liegenden Fahrerhausboden ist auch für den Verteilereinsatz bequem und sicher gestaltet. Dagegen ist der Übergang zur Beifahrertür durch den rund 440 mm hohen Motortunnel etwas beschwerlich.

Ungewöhnlich große Verstellwege der Lenkrad- und Sitzverstellung ermöglichen kleinen wie großen Fahrern und Fahrerinnen eine orthopädisch korrekte Körperhaltung. Erstklassig auch das Kabinen-Interieur: Auffällig sind hier die gerundete Formen und hochwertige Materialien sowie eine ansprechende Farbwahl für eine gediegene Atmosphäre.

Der Fahrer kann sich auf die neuartigen druckluftbetätigten Rundumscheibenbremsen mit EBS ohne Wenn und Aber verlassen.

Vor allem mit dem Armaturenbrett ist den Designern ein guter Wurf geglückt. Es wurde praktisch um den Fahrer herum konzipiert, ohne ihn einzuengen, damit er alle Bedienelemente einfach erreichen kann. In PKW-artiger Geschlossenheit und Eleganz präsentiert sich das übersichtliche und gut ablesbare Instrumentenfeld mit großen Rundinstrumenten für Motordrehzahl und Geschwindigkeit und anderen wichtigen analogen Betriebs- und Füllstandsanzeigen.

Sonst gibt es kaum noch Kontrollinstrumente oder -Leuchten, dafür thront an zentraler Stelle ein Informationsdisplay. Es informiert den Fahrer bei Bedarf oder Anwahl über alle wichtige Fahrzeug- und Motorfunktionen sowie Störungen mit entsprechendem Gefahrenstatus. Außerdem kann sich der Fahrer hier die Daten des integrierten Bordcomputers wie Außentemperatur, Fahrtdauer, durchschnittliche Geschwindigkeit und Verbrauchswerte sowie auch den nächsten Wartungstermin über eine einfache Menüführung anzeigen lassen.

Ideal für Alleinfahrer ist das erhöht angeordnete Bett. Es lässt sich bei Pausen als Sofa nutzen. Außerdem sind darunter Großraumstaufächer angeordnet. Dazu kommen praktische Ablagefächer und Getränkehalter direkt neben dem Fahrer sowie weitere Ablagen und Einschubfächer über der Windschutzscheibe, zum Beispiel für die Unterbringung des Fahrtenschreibers. Tankhandschuhe und Werkzeug lassen sich in einem geräumigen separaten Staufach unterbringen. Es ist geruchsdicht zum Innenraum abgedichtet und nur von außen zugänglich. Das Stauraumangebot addiert sich auf immerhin rund 380 l.

Insgesamt ist DAF Trucks mit der CF-Baureihe ab 18 t Sologesamtgewicht, die mit den Baumustern CF 65, CF 75 und CF 85 erst im Jahr 2000 vorgestellt wurde, eine ausgezeichnete Mittelklassebaureihe gelungen. Die Einsatzspezifizierungen reichen vom City-Verteiler-Einsatz bis zum nationalen Fernverkehr. Der gelenkige Verteiler-Sattelzug, den DAF Trucks für den Test zusammengestellt hat, ist eine interessante Offerte für enge Einsatzverhältnisse in der City und im Überlandeinsatz.

ADELBERT SCHWARZ