

# TEST DAF CF75.360



Beim Verteilertest war der DAF FT CF75.360 mit 32 t Gesamtgewicht zügig unterwegs.

## Flotter Verteiler

Der 360 PS starke DAF CF75.360 war bei 32 t Gesamtgewicht gut bestückt und glänzte mit Komfort, gelungenem Arbeitsplatz sowie hoher Leistung.

Die Produktion der neuen schweren Mittelklassebaureihe DAF CF läuft auf vollen Touren. Die Fahrzeuge sind in Europa und in Deutschland gut angekommen und werden stark nachgefragt. Auch beim ersten Verteilertest mit der Sattelzugmaschine DAF FT CF75.360 ergaben sich eine Menge Pluspunkte. Schon auf den ersten Blick wirkt das kräftige, doch nicht aggressive Frontdesign sympathisch. Es drückt entschlossene Leistungsstärke aus und bildet eine geschickte Familienbindung zur schweren Fernverkehrsbaureihe XF.

Beachtlich sind der Komfort und das Leistungspotenzial, das DAF Trucks mit der Mittelklassebaureihe CF bieten kann. Dazu gibt es eine enorme Typenvielfalt, die sich aus den Baumustern CF65, CF75 und CF85 ergibt. Die Spezifizierung beginnt bei 18 t Sologesamtgewicht und reicht bei den Zuggesamtgewichten bis 40 t. Entsprechend stehen drei Motorenbaureihen (alles 6-Zylinder-Reihendiesel) mit 5,9, 9,2 und 12,6 l Hubraum in neun Leistungsstufen von 185 bis 430 PS sowie drei Kabinen (kurzes Nahverkehrshaus, lange Fernverkehrskabine



Fächer und Getränkehalter direkt beim Fahrer sorgen für Ordnung im Fahrerhaus. (oben)  
Elegante Instrumententafel: Das Zentralsdisplay kommt mit wenigen Kontrollanzeigen aus. (unten)

und Hochdach-Fernfahrerhaus) zur Verfügung. Die neuartigen druckluftbetätigten Rundumscheibenbremsen von Knorr sind das absolute Highlight beim CF. Hier baut DAF Trucks mit innenbelüfte- ➤

Wie viel Ihnen ein Mitarbeiter wert ist,  
sieht man nicht nur am Gehalt.



**Der neue Opel Vivaro. So lässt sich's arbeiten.** Verwöhnen Sie Ihre Mitarbeiter. Mit einem Transporter, der sich so entspannt und komfortabel fahren lässt wie kaum ein anderer. Der 5.900 Liter Ladevolumen bietet. Der in puncto Verbrauch und Unterhalt zu den Sparsamsten seiner Klasse gehört. Und dabei auch noch gut aussieht.

**OPEL** 

## TECHNISCHE DATEN



### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.820 mm
Fahrerhausbreite	2.300 mm
Gesamtbreite	2.490 mm
Gesamthöhe	3.250 mm
Radstand	3.600 mm
Wendekreisdurchmesser	14.600 mm
Zulässige Achslast vorn	7.500 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug mit vollem 340-l-Tank	ca. 6.540 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 32 t
Gesamtlängelänge	16,50 m
Gesamtlängebreite	2,55 m
Gesamtlängehöhe	4,0 m

**Sattelanhänger:** Kofferauflieger; luftgefedertes 2-Achs-Aggregat mit zwangsgelenkter 2. Achse

### Antriebsstrang

**Motor:** DAF PE 265 C: Euro-3-Motor: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Vierventil-Technik (je 2 Ein- und Auslassventile pro Zylinder); vollelektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung UPEC (Reihenpumpenblock sowie pro Zylinder elektronisch geregelte Steckpumpe, Leitung und Düse); Bohrung/Hub: 118/140 mm; Hubraum: 9,2 l; Leistung: 360 PS (265 kW) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 1.450 Nm zwischen 1.100 und 1.700/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung; Servo-Betätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** ZF 16 S 151: synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splittgruppe, 16 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 16,41:1 bis 1,0:1); Einfach-H-Schaltung; Schaltunterstützung ZF Servo-Shift (Sonderausstattung)

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 3,73:1; Gesamtauslegung: 1.559/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

### Fahrwerk

**Federung:** starre 7,5-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; starre Antriebs-Hinterachse: 4-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer, Stabilisator

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; elektronisch geregeltes Betriebsbremsensystem EBS mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum; ABS; Stauklappen-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Feder-speicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

**Reifen:** Zugfahrzeug (295/80 R 22,5): vorn und hinten Goodyear G 391; Auflieger (385/65 R 22,5): Goodyear G 465 Supersingle

## TEST DAF CF75.360

ten ebenen Bremsscheiben – also kein Topfguss, sondern eine echte Disc – bereits die Scheibenbremsen der zweiten Generation ein. Klar, dass auch EBS zum Einsatz kommt.

Im Testfahrzeug, DAF FT CF75.360 4x2 sorgte die stärkste Version des 9,2-l-Diesels für den Vortrieb. Der Motor PE 265 C leistet 360 PS bei 2.200/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 1.450 Nm zwischen 1.200 und 1.700/min. Neben Abgasturbolader und Ladeluftkühlung zählen zu den technischen Feinheiten auch die Vierventil-technik und vor allem die elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung DAF-UPEC. Das Einspritzsystem besteht aus einem Reihenpumpenblock mit elektronisch geregelter Steckpumpe pro Zylinder. Der Kraftstoff wird über Leitung und Einspritzdüse in den Brennraum injiziert.

Als Zugpferd eines Verteiler-Sattelzugs mit 32 t Gesamtgewicht verfügt der DAF CF75.360 über ein komfortables Leistungsverhältnis von 11,25 PS/t und ein durchzugskräftiges maximales Drehmomentniveau von 45,3 Nm/t. Entsprechend zügig ging es über die anspruchsvolle Verteiler-Teststrecke. Die für das Zug-Gesamtgewicht recht kräftige Motorisierung machte sich besonders beim Beschleunigen vom Stand weg bemerkbar. Das Fahrzeug ließ sich schnell und mit wenig Schaltarbeit auf das gewünschte Marschtempo bringen. Komfortabel vor allem die hohe Motorelastizität mit einem ansprechenden Durchzugsvermögen ab 900/min.

Ausgezeichnet passte dazu auch das Schaltgetriebe ZF 16 S 151 mit „Servo-Shift“ für sportlich kurze Schaltwege, exakte Gassenführung und geringe Betätigungskräfte. Klar, dass bei dem Leistungsverhältnis meist nur ganze Gänge geschaltet wurden, doch auf dem schwierigen Verteilertest waren 16 Getriebestufen für eine feingestufte Drehzahlanpassung ein großer Vorteil. Außerdem lässt sich so das Fahrzeug auch mit 40 t Zuggesamtgewicht einsetzen, wenn nicht überwiegend mit dieser Last gefahren wird.

Beim 9,2-l-Motor, der ein maximales Drehmoment von 1.450 Nm besitzt, sollte das Leistungsverhältnis zwischen 9

und 11 PS/t liegen, woraus sich ein Zuggesamtgewicht etwa zwischen 32 und 38 t ergibt. Hier ist der DAF CF75.360 bei guter Fahrbarkeit ziemlich flott unterwegs und erst recht mit 32 t, wie beim Test. Und das auch ziemlich sparsam, wie der Blick auf das Gesamtergebnis (Einzelresultate siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 27,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,5 km/h zeigt.

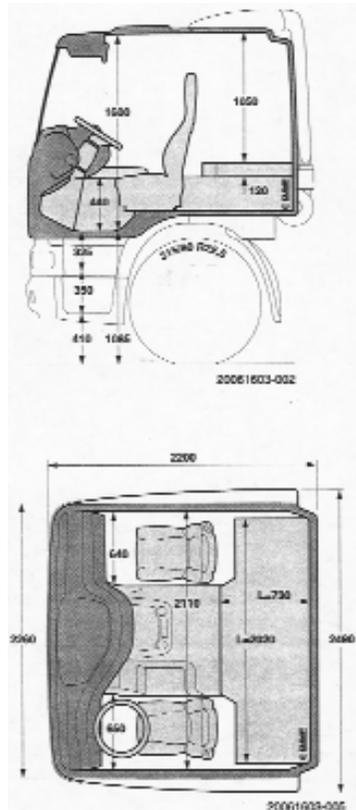
Ein weiterer Pluspunkt war das harmonische Fahrgefühl im DAF CF75.360. Einige Beispiele: ein erstklassig abgestimmtes Fahrwerk mit hoher Fahrstabilität, ein perfektes Lenkverhalten, eine große Wendigkeit und die schon angesprochene hohe Motorelastizität sowie ein niedriges Geräuschniveau in der Kabine.



Der 9,2-l-Hightech-Diesel von DAF Trucks mit UPEC-Direkteinspritzung.

DAF Trucks ist das CF-Kabinenprogramm (kurze Day Cab, lange Sleeper Cab und die Hochdachkabine Space Cab) erstklassig gelungen. Die Sleeper Cab des Testfahrzeugs bietet mit einer Außenbreite von 2,26 m vorn und einer Außenlänge von 2,20 m in der Mittelklasse einen überdurchschnittlichen Komfort. Mit einem Abstandsmaß von 1,60 m zwischen Fußboden und Dachhimmel (vor den Sitzen gemessen) lässt es sich leben. Für Ruhepausen steht eine 2,02 m lange und in der Mitte 730 mm breite Liege zur Verfügung.

Der Aufstieg zum nur 1.085 mm über der Fahrbahn platzierten Fahrerhausbo-



Im Verteilereinsatz und Regionalverkehr bieten die Dimensionen der Sleeper-Cab einen überdurchschnittlichen Komfort.

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahrte km	133,4 km
Verbrauch Ø	25,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	82,5 km/h
davon: schwierige Strecke A 1	
gefahrte km	51,8 km
Verbrauch Ø	38,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	80,3 km/h
davon: einfache Strecke A 61	
gefahrte km	81,6 km
Verbrauch Ø	17,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,0 km/h

### Landstraße

gefahrte km	71,4 km
Verbrauch Ø	30,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	59,0 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km	204,8 km
Verbrauch Ø	27,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	72,5 km/h

### Wetter

sonnig/bewölkt; windig; +12 bis +22°C

Ø = Durchschnitt

den ist speziell für den Verteilereinsatz bequem und sicher gestaltet worden. Ungewöhnlich große Verstellwege der Lenkrad- und Sitzverstellung ermöglichen eine gesunde Körperhaltung. Ausgezeichnet auch die Sichtverhältnisse aus der Kabine heraus und die Blickwinkel der Rückspiegel. Das Lenkrad mit handlich kleinem Durchmesser liegt griffig in der Hand. Die leichtgängige Lenkung in Verbindung mit der keilförmig nach vorn zulaufenden Kabine vereinfachen Rangierarbeiten auf engem Raum.

Beim Kabinen-Interieur ist den Designern ein guter Wurf geglückt: Gerundete Formen und hochwertige Materialien sorgen fast schon für eine luxuriöse Ausstrahlung. Das Armaturenbrett wurde praktisch um den Fahrer herum entworfen: Alle Bedienelemente sind einfach zu erreichen, und das neu entwickelte Instrumentarium wurde übersichtlich platziert und ist ungewöhnlich gut ablesbar.

Die Platzierung des Fahrtenschreibers in die Konsole über der Windschutzscheibe haben die Designer für die Entwicklung einer PKW-artig geschlossenen Instrumententafel genutzt. Im direkten Fahrersichtfeld befinden sich Geschwindigkeitsmesser mit Kilometer- und Tageskilometerzähler und ein ebenso großer Drehzahlmesser mit Außenthermometer und Uhr sowie weitere Anzeigen für Druckluftvorrat, Kühlflüssigkeitstemperatur und Kraftstoff. Darüber hinaus befindet sich an zentraler Stelle ein Informationsdisplay, das über alle wichtigen Fahrzeug- und Motorfunktionen wie ABS, ASR, EBS und die ECAS-Luftfederung informiert sowie Störungen mit entsprechendem Gefahrenstatus anzeigt.

So konnte DAF Trucks die Kontroll-Armatoren auf das absolut notwendige Maß beschränken. Auf dem Zentralsdisplay erscheinen auch Informationen des integrierten Bordcomputers über Fahrdauer, durchschnittliche Geschwindigkeit und Nebenantriebsstunden. Außerdem wird angezeigt, wann der nächste Wartungsdienst fällig ist. Die Daten lassen sich über eine einfache Menüführung abrufen.

Dazu kommt ein großzügiges Stauraumangebot. Dank der erhöht angeordneten Liege (ideal für Alleinfahrer) ver-



Für Ruhepausen gibt es eine bequeme Liege im Fahrerhaus. (oben)

Das Interieur der Sleeper-Cab ist DAF Trucks überaus ansprechend gelungen. (unten)

fügt der DAF FT CF75.360 über ein Stauraumvolumen von insgesamt 380 l. Neben den Großstaufächern unter der Liege gibt es Ablagefächer direkt neben dem Fahrer und über der Windschutzscheibe. Tankhandschuhe und Werkzeug lassen sich in einem separaten geruchsdichten Staufach unterbringen, das nur von außen zugänglich ist.

Insgesamt, bis auf den beschwerlichen Übergang zur Beifahrerseite, zeigte sich der DAF FT CF75.360 als ein überaus gut gelungenes Mittelklassefahrzeug, das einen gehobenen Komfort bietet. Da ist es kein Wunder, dass die DAF Trucks Deutschland GmbH seit dem Produktionsstart der CF-Baureihe mit den Baumustern CF65, CF75 und CF85 im November 2000 einen regelrechten Blitzstart hinlegte.

ADELBERT SCHWARZ