

Der DAF-Vierachser mit wettbewerbsfähigen Eigengewicht – seine wesentlichen Merkmale: Kräftiges Rückgrat und neueste Aufbautechnik



DAF CF 85.410 8x4

Vernunft oder Verzicht?

Mit Leistung nach Maß wirbt traditionell der niederländische Anbieter DAF. Mit moderaten 408 PS und AS-Tronic-Getriebe geht der modellgepflegte CF-Vierachser an den Start und macht im Einsatz eine überraschend gute Figur.

Das einfach gestrickte Fahrwerkskonzept überrascht mit gutem Federungskomfort.



Sparen will jeder. Da kann es sich lohnen, zu einer anderen Fahrzeugmarke über zu laufen. Beispielsweise zu DAF – Sie haben richtig gelesen. Denn die Niederländer, die derzeit die meisten schweren Sattelzugmaschinen in Europa verkaufen, wollen auch bei den Baufahrzeugen ein gehöriges Wörtchen mitreden. Ihr Bauprogramm kann sich sehen lassen, auch wenn die wirtschaftlich denkenden Holländer auf Allradler und allerhand Schnickschnack verzichten. Die Marke DAF positioniert sich zwar nicht als technologische Speerspitze, aber ganz ohne sind die Kipper nicht. Sie rollen mit EEV-sauberen Motoren, reaktions-schnellen EBS-Bremsen, auf Wunsch mit AS-Tronic-Getriebe und neuester Aufbau-Elektronik zum Kunden.

Den Kipper ab Werk gibt es mit Meiler-Aufbau wie bei den Kollegen von Mercedes und MAN. Unser Testkandidat ist übrigens (ohne die üblichen Rabatte) für rund 150.000 Euro zu haben. Der Kunde erhält einen grundsoliden Vierachser, der eher den rustikalen Vertretern der Branche zuzuordnen ist. Mit schweren trapezgefederten Außenplanetenachsen, andere Federungstypen sieht das DAF-Bauprogramm für den Vierachser nicht vor. An den Vorderachsen versehen Zweiblatt-Parabelfedern ihren Dienst, ziemlich beachtlich ist auch deren Abstand: 20 cm mehr als der Wettbewerb,

**Giamet, sit vendit wissi bla
commodolore facidunt
augiam, conulluptat iustrud
tincin enis adipsum**

dazu eine mechanischer Achslast, die Konstruktion bringt in den Niederlanden legal satte 36 t Gesamtgewicht, mithin 4 t mehr Nutzlast ein. Und für den Fahrer ein erstaunliches Maß an Fahrkomfort, das man dem eher robusten Fahrwerkskonzept nicht zugetraut hätte. Auf der Waage erstaunt der DAF ein weiteres Mal: Seine 14.460 kg Eigengewicht (fahrfertig mit vollem Tank, ohne Reserverad) bringen ihn auf Tuchfühlung zu seinen wichtigsten Konkurrenten.

408 PS genügen vollauf

Sparen kann man auch bei der Antriebsleistung, die Fachliteratur füllt Bände zu diesem Thema. Befragt man Bauunternehmer nach der idealen Motorleistung, herrscht vielstimmige Kakophonie: „Mehr Leistung ist gleich höhere Umlaufgeschwindigkeit“, sagen die einen und betonen den Zusatznutzen der Fahrer motivation. Während andere regelrecht knauern, sucht die nächste Fraktion den goldenen Mittelweg. „Intelligent sparen“, rät man beim niederländischen Hersteller

DAF. Dort betont man jetzt die Fähigkeiten des mittelstarken MX-Sechszylinders. 408 PS reichen für die 32 t des Vierachser vollauf, umgerechnet auf einen 40-Tonner entspräche die Nennleistung dann satten 512 Pferdestärken. Schon der Blick auf das Datenblatt verrät: Der hubraumstarke Pumpe-Düse-Diesel stemmt zwar auf den ersten Blick gerade moderate 2.000 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle, die aber über ein breites Hochplateau von 1.000 bis 1.410 Umdrehungen. Und der DAF-Fahrer kann alle 408 Pferde



**Sicherer Ausguck:
Der Fahrer steht auf einer stabilen
Platte und sichert sich ander
umlaufenden Reling**

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder Paccar MX 300, vier Ventile pro Zylinder, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Pumpe-Düse-Einspritzung mit EDC-Motormanagement, abgasarm nach Euro 5 mit SCR-Kat.

Hubraum 12.900cm³
 Bohrung x Hub..... 130x162mm
 Verdichtung 17,7 : 1
 Nennleistung 300 kW/408 PS bei 1.400 - 1.900/min
 Max. Drehmoment 2.000 Nm bei 1.000 - 1.410/min
 Motorbremsleistung 326kW

Antriebsstrang

Automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, automatisiertes 12-Ganggetriebe ZF 12A S 2130 OD mit Offroad-Software, Übersetzungen von 12,33 bis 0,78. Außenplaneten-Achsen-Tandem HR 1355 mit Längs- und Quersperren, Übersetzung i = 4,05.

Fahrwerk

8 x 4-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-Engine-Brake als Dauerbremse.

Aufbau

Meiller-Dreiseitenkipper Typ D421, Volumen 13,3 m³, Bordmatic, Pendelrückwand; elektronische Funkfernsteuerung i.s.a.r. control.
 Wandstärken: Boden 6 mm VS 120, Seitenwände 4 mm BS 90, Stirnwand 3 mm.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe . 8.620 x 2.500 x 3.410 mm
 Radstände..... 2.050 + 2.300 + 1.400 mm
 Wendekreis 19.600 mm
 Kraftstofftank Aluminium 330 l
 Adblue-Behälter 40 l
 Zul. Achslast Vorderachsen 2 x 7.500 kg, opt. 9.000 kg
 Zul. Achslast Hinterachsen 2 x 10.500 kg, opt. 13.000 kg
 Zul. Gesamtgewicht..... 32.000 kg
 Techn. zul. Gesamtgewicht..... 36.000 kg

Preis Testfahrzeug

152.785,00 Euro



Gute Ergonomie und prima Optik – an Ablagen fehlt es dem DAF-Fahrer nicht.



Funktionslenkrad für den Kipperfahrer – der Monitor rechts überwacht den Rückraum und tote Winkel.

schon bei 1.500 Umdrehungen mobilisieren, hohe Drehzahlen werden damit entbehrlich.

Knapp geschnitten

Der DAF-Kipperkunde handelt sich ein schlankes Fahrerhaus ein, da trägt auch das Auge nicht. Über kräftig dimensionierte Stufen geht es auf 1,40 m Höhe, dann empfängt den Fahrer ein grundsätzlich solide gefertigter Innenraum. Der hohe Motortunnel und das flache Dach laden nicht zum Übersteigen ein, doch selbst von MAN und Mercedes verwöhnte Fahrer könnten sich mit einem DAF CF anfreunden. Denn man sitzt gut, wie in einem knapp geschnittenen Maßanzug vielleicht: Vor sich ein Funktionslenkrad, das sich exakt auf die eigenen Bedürfnisse einstellen lässt – für

den DAF-Chauffeur ein Cockpit mit Verwöhnaroma, das den Fahrer mit allerlei Annehmlichkeiten umwirbt. Wenngleich es mit pflegeleichten statt edlen Soft-touch-Oberflächen aufwartet – im Bau-einsatz sicher die bessere Wahl. Wesentliche Details für den Schüttguttransport werden nicht unterschlagen: beispielweise ausreichend Ablagen, rutschfest auf dem Armaturenräger, an der Mittelkonsole und an den Türen. Flaschenhalter fehlen ebenso wenig wie Staumöglichkeiten für Gummistiefel und nötiges Werkzeug. Für die gibt es 1a-Kunststoffschalen hinter den Sitzen, auch der Ausguck auf die Ladefläche ist nicht von schlechten Eltern. Stabile Tritte, dazu eine ebenso kräftige Reling – der DAF-Fahrer wird sich nicht scheuen, einen Blick auf die Ladefläche zu werfen. Und





Elektronik für den Meiller-Kipper

Die signalgelbe Fernbedienung für den Kippaufbau heißt neudeutsch isar-control (intelligent system application remote) und geht dem Fahrer gut zur Hand. Die Signalübertragung erfolgt per Digitalfunk und sucht sich selbstständig stets die sicherste Frequenz. Für die nötige Energie sorgen vier simple Batterien, die man an

jeder Tankstelle bekommt. Die Bedienung ist einfach und intuitiv. Mit großen Folientasten kommen auch kräftige handschuhbewerte Hände zurecht, das kräftig dimensionierte Bedienteil ist nach Meiller-Auskunft wasserdicht und absolut stoßfest. Mit dem Rändelrad regelt man die Arbeitsgeschwindigkeit der Kipphydraulik – oder die exakte Dosierung des Schüttgut, wenn man die Bordmatic nutzt.

weil das CF-Fahrerhaus so schmal baut, freuen sich die DAF-Techniker über die neueste Errungenschaft des Aufbaulieferanten Meiller. Statt der Kipperventile links neben dem Fahrersitz bedient der Fahrer jetzt mit der gelben isar-control-Fernbedienung die Kipphydraulik. Sie ist an den Aufstiegschandauf montiert und geht gut zur Hand. Fein dosiert der Bediener mit einem Rändelrad die Hydraulikpumpe, auch wenn er per Bordmatic zur Seite kippt. Bei klebriger Ladung schützt

ein Rüttelmodus vor unsicheren Kippvorgängen, die Elektronik erkennt instabile Situationen. Und das Beste: Bei unsicheren Abkippstellen kann der Fahrer seine Fracht notfalls auch von einer sicheren Außenposition abkippen.

Hörbare Arbeit

Unterwegs gewinnt der DAF rasch die Sympathien seiner Fahrer. Charakterbildend wirkt der kräftige MX-Sechszylinder, der auch in dieser Leistungsklasse

überzeugt. Fein nervig hängt er am Gas, und stoisch wie ein Wasserbüffel schiebt der Vierachser auch mit niedrigsten Drehzahlen noch um enge Kehren. Der Fahrer schätzt die ehrliche Arbeit des Dampfhammers aus der Tiefparterre, sein dumpfes Grollen, untermalt von der Begleitmusik des pfeifenden Turboladers. Denn richtig laut wird es nie, wenn der hubraumstarke Sechszylinder seine Muskeln spielen lässt. Er bevorzugt die tiefen Drehzahlregionen, dort wo er ökonomisch



Fuhrparklösungen für Ihren Erfolg!

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- Absicherung gegen unerwartete Kosten durch feste Kalkulationsbasis und Kostentransparenz
- Kostenstruktur optimieren durch professionelles Fuhrparkmanagement
- Fuhrparkflexibilität durch die Option des Fahrzeugtauschs
- Wartung und Reparatur durch One-Stop-Shopping planbar
- Mobilitätsgarantie durch den ADAC TruckService

MAN | Rental
www.manrental.eu

www.euro-leasing.de • Servicehotline: 0 18 05 / 25 46 73*

EURO-Leasing GmbH • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • info@euro-leasing.de

* 0,14 € / Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 € / Min.

**EURO[®]
LEASING**
Immer in Bewegung



Die langen Parabelfedern sorgen für guten Federungskomfort, die Supersingle-Reifen für geringeres Bodendruck und sanftes Abrollen (Bild oben)

Unter der Stahlstoßstange: Kurzer Überhang vorn, ein veritabler Böschungswinkel – den Kühler schützt eine stabile Stahlplatte

misch schafft. Das AS-Tronic-Getriebe nutzt die Stärken des niederländischen Sixpacks konsequent, es hat mit dem DAF-Diesel ein leichtes Spiel. So rollt der 32-Tonner locker mit 1.000 Umdrehungen im zwölften Gang über die Landstraße – leichte Hügel inklusive, erst wenn es steil wird, schaltet Kollege Bordrechner zurück. Er lässt den Sechszylinder lieber ziehen statt drehen, der Vierachser verliert dabei nur wenig an Fahrt. Die Schaltautomatik vollzieht alle Schaltungen

routiniert und flüssig, auf einen manuellen Eingriff kann der Fahrer normalerweise verzichten. Auf der Autobahn spart der Vierachser, bei Tempo 85 bleibt die Schlagzahl noch unter 1.400 Touren. So verwundert es auch nicht, dass der CF-Vierachser am teuren Kraftstoff maßvoll nippt – im harten Einsatz mehr als leer. Mit seinen Fahrleistungen knausert der Holländer dagegen nicht, er lässt sich auch von deutlich stärkeren Wettbewerbern nicht abhängen. Auch weil er der

zielsicheren Lenkung aufs Wort folgt und prima geradeaus spurt, in schnell passierten Kurven verneigt sich der DAF nur wenig zur Seite. Er macht es seinem Fahrer leicht, einen guten Job abzuliefern.

Bissige Bremsen

Geht es ins Gelände, kann sich der DAF mit allen Artgenossen messen. Er profitiert von der unglaublichen Verschränkbarkeit seiner dämpferlosen Hinterachsen, die nur selten an Bodenkontakt



Hohe verschränkbarkeit der Achsen

TESTERGEBNIS

Leergewicht (ohne Reserverad) 14,460 kg
Testgewicht 31,280 kg
Fahrgeräusch bei 80 km/h 67,5 dB(A)
Beschleunigung von 0 - 20/30/50/60
5,9/10,4/21,9/27,6

Leerfahrten

Landstraße 38,84 l/100 km* bei 52,19 km/h

Beladen

Landstraße 49,39 l/100 km* bei 50,47 km/h
Autobahn 26,39 l/100 km* bei 81,5 km/h

Gesamt

Teststrecke 223 km
Landstraßenanteil 78 %
Verbrauch 39,43/100 km*
Geschwindigkeit 53,99 km/h
(* Verbrauchswerte inkl. Adblue, bewertet zum Marktpreis)

verlieren. Dann helfen nur noch die Sperren, die umständlich mit zwei Kippschaltern aktiviert werden – ein Drehschalter für die Traktionshilfen wäre die bessere Lösung. Abseits befestigter Straßen wechselt der Kipperprofi besser in den Geländemodus der AS-Tronic, jetzt legt der Getrieberechner seine Gänge zackiger ein. Und bleibt doch nicht ohne Kritik: Steigen die Fahrwiderstände an, verliert er schon mal den Faden und bleibt in der Neutralstellung hängen.

Bei steilen Anstiegen und Abfahrten empfiehlt sich die manuelle Gangart, die im CF vorzüglich von der Hand geht: Mit einem Tipp auf- oder abwärts am rechten Lenkstockhebel vollzieht sich jede Schaltung schnell ohne Stress. Auf elektronische Feinarbeit wird verzichtet, beispielsweise auf eine intelligente Kickdown-Funktion. Die Arbeit am Volant verlangt nach einer kräftigen Hand, wenn es beladen um enge Radien geht – ein wenig mehr Servounterstützung sollten die DAF-Techniker ihrer sonst untadeligen Lenkung spendieren. Auch die Bremsanlage, die beladen kräftig zupackt, könnte noch etwas Feinschliff vertragen. Sie reagiert bei Leerfahrten geradezu bissig – zumindest gewöhnungsbedürftig. Und die antiquiert stehenden Pedale sind ein Kapitel für sich, die nach einer Modellpflege rufen. Für die leistungsstarke Motorbremse (326 kW) können wir uns allerdings uneingeschränkt erwärmen – für Normaltopografien lohnt der Aufpreis für den Retarder nicht. Lange Gefälle werden per Handhebel, per Fußknopf oder elegant

mit Bremsomatfunktion bewältigt – nicht fein geregelt, aber wirksam. Auch den Hillholder erwähnt das Protokoll: Stress mindernd erleichtert er das kitzlige Anfahren in steilen Steigungen, doch Vorsicht: Wer dabei nur sanft aufs Gaspedal drückt, rollt dennoch rückwärts.

Unser Fazit:

Wer keinen Hightech-Kipper, sondern einen ehrlichen Arbeiter sucht, wird mit dem DAF-Kipper gut bedient. Sein robustes Fahrwerk ist überlastfähig, ohne beim Thema Nutzlast zu patzen. Die CF-Kabine

ist knapp geschnitten, aber gut ausgestattet und alltagstauglich. Erstaunlich ist der Fahrkomfort, den das niederländische Rustikalkonzept heute bietet. Das Beste ist freilich der Antrieb und sein Kernstück: Der anfahrstarke MX-Sechszylinder überzeugt mit immer noch souveränen 408 PS, er dürfte im Vierachser die erste Wahl sein.

WOLFGANG TSCHAKERT

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

KÖGEL

einfach mehr drauf

Warum spricht man eigentlich von Ingenieurskunst?



Weil Genie drinnen und Können dahinter steckt.



Kompetenz und Erfahrung, Kreativität und Offenheit, konsequente Markt- und Kundenorientierung sind die Grundlagen für innovative Transportlösungen. Von der Idee, über die Bleistiftskizze, zur Perfektion gereift unter dem Einsatz modernster Konstruktionssoftware und erprobt unter Extrembedingungen im hauseigenen Versuch, schaffen wir in enger Kooperation mit unserem Kunden Lösungen, die den Belastungen im alltäglichen Einsatz über lange Jahre zuverlässig standhalten.

www.koegel.com