



DAF FA CF 85.410

Solist mit Reserven

Zunehmend besser sortiert fürs Baugeschäft präsentiert sich die niederländische Truckmarke DAF. Neben handelsüblicher Kipperware bekommt der Kunde auch Krankipper, die keinen harten Einsatz scheuen.

Das große Geschäft machen die Niederländer nach wie vor mit Sattelfahrzeugen. Mit diesen sind sie heute in Europa die Nummer 1 – so gut wie jede fünfte 2009 in Europa zugelassene Sattelzugmaschine stammt aus Eindhoven. Aber in Zeiten wie diesen setzt die Marke DAF verstärkt auf die Bauwirtschaft – ein willkommenes Zubrot, das besonders die DAF-Werkstätten begrüßen. Neben den weitgehend standardisierten Kippern finden sich auch diffizilere Produkte im Programm. Ein Krankipper beispielsweise, der ab Werk eine Meiller-Kippbrücke und die Kranvorbereitung erhält. Der Kran selbst wird beim zertifizierten Fahrzeugbauer montiert, schon der Sicherheit wegen.

Auf den ersten Blick kommt der DAF FA CF 85.410 recht hochbeinig daher und lässt einen Allradantrieb vermuten. Die Vorderachse bleibt nach Art des Hauses antriebsfrei, lässt aber mit minimaler Kröpfung unter dem Achsrohr reichlich Freiraum. Für den Einstieg geht es auf luftige 130 cm Höhe, für die erste Stufe (52 cm) braucht es schon einen kräftigen Ausfallschritt. Wobei der Begriff „kräftig“ maßgenau auf den DAF-Krankipper passt – wohin man auch blickt, sticht die robuste Auslegung ins Auge. Beispielsweise der Aufstieg links neben der Fahrtür, notwendig für den Blick auf die Ladung, ist so, wie ihn der Fahrer wünscht: großflächig, massiv, gut profiliert, dazu ein stabiler Handlauf auf dem Dach. Oder die Schutzwanne, die den Kühler vor Boden-

kontakt oder Steinschlag schützt – sie ist massiv und wird seitlich hochgezogen. Das CF-Fahrerhaus ist stabil und reinigungsfreundlich möbliert, ohne sich bil-

Richtig modern gibt sich der DAF mit einem mitteilensamen Bordcomputer, der auch den Kraftstoffverbrauch notiert.

lig oder hässlich zu zeigen. Der Fahrer hat sich schnell eingerichtet, das Lenkrad geht gut zur Hand. Die Schalter sind für kräftige Hände gemacht, vielleicht ein wenig unsortiert, aber sogar mit groben Arbeitshandschuhen zu bedienen. Pas-



Das Universalgerät für viele Einsätze:
DAF FA CF 85.410 Krankkipper mit Meiller-Aufbau und Palfinger-Kran
 Der Krankkipper als Selbstlader – mit Haken oder Greifer
Belastbares Rückgrat: Sieben Tonnen Nutzlast steckt der kräftig dimensionierte DAF locker weg. (Bilder von links nach rechts)



Funkfernbedienung für den Palfinger-Kran

send dazu verlangt die Lenkung im Rangierbetrieb nach dem „Kraft“-Fahrer, eine Prise mehr Servounterstützung könnte nicht schaden. Richtig modern gibt sich der DAF mit einem mitteilbaren Bordcomputer, der bei der Abfahrtskontrolle die Füllmengen kontrolliert und den Kraftstoffverbrauch aufzeichnet.

Beachtliche Reserven. Dass der Zweiachser für alle Fälle gerüstet ist, zeigt schon das Datenblatt. Sein dicker MX-Diesel (12,9 l Hubraum) nimmt es locker mit 40 t auf und zieht auch schwere Baumaschinen-Tieflader zum Einsatzort. Für den reinen Solobetrieb wären 410 PS und 2.000 Nm verschenkt, dafür bräuchte man nur den 100 Pferdestärken schwächeren PR-Sechszylinder mit (9,2 l Hubraum). So könnte man etwa 300 kg Gewicht sparen, der Krankkipper ist mit gut 11 t nicht eben ein Leichtgewicht. Ein paar Kilo lassen sich noch mit einem kleineren Tank holen, 430 l braucht man nur im Fernverkehr. Ein kleinerer Kraftstoffbehälter könnte auch Platz am Rahmen sparen, der wird am Krankkipper schon ziemlich knapp.

Der DAF wird bereits ab Werk auf den Kranbetrieb vorbereitet. Für den Längs-

träger gibt es vorne eine Innenverstärkung, das Seriengetriebe wird mit Nebenabtrieben montiert, der hochgezogene Auspuff trägt ein Hitzeschild. Eine 9-t-Vorderachse steckt die Zusatzbelastung des schweren Palfinger-Krans weg, gemeinsam mit der 13-t-Hinterachse kann das robuste Fahrwerk ohne punktuelle Überlastung die unterschiedlichsten Ladungen verdauen. Zusätzlich bremst die Federspeicherbremse die Vorderachse, der Wasserabscheider des Druckluftsystems wird beheizt. Denn dieser Krankkipper ist für kalte Regionen gerüstet – ein richtig knorriger Kerl fürs Grobe.

Der Zweiachser macht seine Meter mit Tempomat, die kräftige Motorbremse verzögert im Gefälle zuverlässig.

tems wird beheizt. Denn dieser Krankkipper ist für kalte Regionen gerüstet – ein richtig knorriger Kerl fürs Grobe.

Souveräne Leistung. Für den spektakulären Einsatz im Gelände fehlt ihm der Allradantrieb, aber mit Differenzialsperre scheut der hochbeinige DAF auch weich gefahrene Bauwege nicht. Die

große Differenzialglocke der Hypoidachse begrenzt die Fahrt auf tiefen Spuren, ein paar Zentimeter gewinnt man mit einer 100-Prozent-Bereifung. Sonst ist der DAF eher ein Straßenkipper, der dort sein Geschäft sehr gut versteht. Der starke Motor dominiert den Charakter, der Zweiachser verführt zu einer gelassenen, weil schaltarmen Fahrweise. Knapp über der Leerlaufdrehzahl schiebt der großvolumige Reihensechszylinder mächtig an – schnell sind es 2000 Nm Drehmoment, der Fahrer verwaltet ein stattliches Tafelgebirge von 1.000 bis 1.410 Umdrehungen. Fordert der Fahrer die volle Nennleistung, reichen 1.500 Umdrehungen, genügend Reserven inklusive. Der Griff zum Schalthebel bleibt selten, sechs bis acht Schaltungen reichen fürs zügige Fortkommen. Weniger

Die Pendelwand der Meiller-Kippbrücke öffnet automatisch mit Klauenverschluss.



Kommandostand mit Fahrerappeal und guter Ergonomie – old fashioned ist nur das stehende Bremspedal.



Zugängnis an die schmale Kabine: Die Kippventile sind nur bei geöffneter Fahrertür bedienbar.

Gänge wären mehr, der DAF-Motor braucht keine 16 Gänge, nicht mal im Zugbetrieb. Aber gegen die Schaltqualität des ZF-Getriebes gibt es keine Einwände, sauber und leicht flutscht der handliche Schaltknüppel durch die Gasen, ambitionierte Fahrer werden ihren Spaß damit haben.

Überraschend komfortabel. Eine längere Fahrstrecke muss den Fahrer nicht schrecken. Sein DAF verwöhnt ihn mit dem Bedienkomfort der Fernverkehrstrucks. Sind erst mal die Getränke in den Cupholdern verstaut, Werkzeug und Gepäck für unterwegs hinter den Sitzen, dann darf sich der DAF-Pilot auf seine Tour freuen. Das Cockpit gibt keine Rätsel auf. Der Zweiachser macht seine Meter mit Tempomat, und die kräftige Motorbremse verzögert den Krankipper im Gefälle zu-

verlässig. Mit gut 1.200 Umdrehungen im großen Gang spurt und spart der DAF bei 85 km/h und bleibt beruhigend leise. Jetzt überzeugt die Lenkung, sie arbeitet exakt und gefühlig. Trotz der robusten Achsen federt der DAF bemerkenswert, selbst bei Leerfahrt, noch besser beladen.

Mit knapp 1.000 Umdrehungen rollt der Niederländer über Landstraßen, durch Orte – noch immer im großen Gang, der MX-Sechszylinder verträgt es ohne Murren. Hohe Transportgeschwindigkeiten werden zur leichten Fingerübung, dank kräftiger Stabilisatoren und wankstabiler Kabinenlagerung nimmt der DAF die Kurven mit geringer Seitenneigung und bremst richtig gut. EBS-Scheibenbremsen rundum übernehmen die Arbeit, auch hier zeigt sich der DAF modern. Nur das stehende Bremspedal

stört wirklich, fürs Kuppeln muss man den linken Fuß zu weit heben. Anstelle des Druckknopfs im Fußraum – es gibt ihn noch – bedient man besser den Lenkstockhebel für die Motorbremse. Einmal angetippt, bremst sie konstant bergab – wer jetzt zurückschaltet, greift anschließend noch mal zum Hebel.

Moderate Wandstärken. Der Dreiseitenkipper von Meiller ist moderat dimensioniert, sein Brückenboden besteht aus 5 mm verschleißfestem VS100-Stahlblech. Die Pendelrückwand öffnet und schließt automatisch mit einem Klauenverschluss, die Seitenwände werden von Hand entriegelt. Das Abklappen der Stahlwände fordert nur wenig Kraft, eine raffinierte Kinematik unterstützt den Bediener. Beim Krankipper sitzen die Federn zentral, ein Seilzug überträgt die



Gut geschützt im Gelände mit Stahlstoßstange und Kühlerschutzwanne

Federkraft. Denn der Palfinger-Ladekran erfordert Platz für seine Bedienpanels. Maximal 11 Metertonnen beträgt das Hubmoment, die Hubkraft ist auf 5700 kg limitiert. Sie reicht für Baustoffpaletten,

Fertigbetonelemente und kleine Baumaschinen. Die mechanische Reichweite beträgt bis zu 16 m, mit Greifer belädt der PK 12002 EH von Palfinger seine Brücke selbst. Mit einem kräftigen Zug werden

die Stützen nach außen gezogen, an der rahmenfesten Armatur wird die Hydraulik bedient. Erst dann schaltet der Bediener die Fernbedienung auf, mit der er seinen Knickarmkran steuert.

In der Bauwirtschaft werden die DAF-Fahrzeuge noch als Geheimtipp gehandelt. Aber das muss nicht so bleiben, ihre Produkteigenschaften sind heute durchaus konkurrenzfähig. Der durchwegs moderne Krankipper aus Eindhoven überzeugt mit seiner robusten Bauweise, die nicht zulasten des Bedienkomforts geht. Die starke Maschine hat Mumm und bleibt im Kraftstoffkonsum bescheiden, ein klarer Fall für schwere Aufgaben. Nur wenn ein richtiger Geländegänger gefragt ist, muss es eine andere Marke sein – bei DAF beschränkt man sich nach wie auf den Heckantrieb.

WOLFGANG TSCHAKERT

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



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