



Kein Geländegänger – der Dreiachser operiert besser auf befestigten Wegen

DAF CF 85.460 FAG 6x2

Der Feine fürs Grobe

Als Abrollkipper zeigt der schwere 85er-DAF besonderen Feinschliff. Der 26-Tonner mit gewaltigen 460 PS und AS-Tronic rollt luftgefedert – so wird der harte Entsorgungsalltag zur Kür.



Bedienungsfehler:
Behälteraufnahme
ohne Stützfüße

Von den Entsorgungsfahrzeugen nimmt man kaum Notiz, erst recht nicht, wenn sie zur Gilde der Absetzer oder Abroller zählen. In dieser groben Szene geht es nämlich nicht zimperlich zu, man sieht es meist am wenig gepflegten Äußeren und an den vielfach verbeulten Behältern. Meist geht es in enge Höfe, auf Baustellen und auf Deponien. Die Container werden gehoben, gekippt, aber auch geschoben und in die Ecke geknallt. Zeit ist Geld, und der Disponent wartet schon mit dem nächsten Anschlussauftrag.

Ein näherer Blick lohnt schon deshalb, wenn ein Hersteller wie DAF sich in diese vermeintlichen Niederungen begibt. Die Niederländer warten hier nicht mit der erwarteten Rustikallösung auf, sondern mit einem Vollwertpaket, mit dem die meisten Fahrer der Branche mit Freuden ins Lager der Marke DAF konvertieren würden. Am eher knapp geschnittenen Fahrerhaus würde die aufkeimende Sym-

pathie nicht scheitern. Zwar geht es schon hoch hinauf, doch hochwertige Sitze und ein blitzsauberes Cockpit entschädigen augenblicklich. Einzig das stehende Bremspedal stört die sonst gelungene Ergonomie. Der DAF, da besteht kein Zweifel, ist ein Fahrerauto.

Endlich ein Produkt, das um den Kirchturm fährt, bei den rustikalen Einsätzen im Nahbereich winken schließlich auch Reparaturen und Wartungsarbeiten. Die passende Basis für schwere Absetzer bietet der DAF-Baukasten: Für Behälter bis zu 20 Kubikmeter braucht es einen dreiachsigen CF, wobei der 26-Tonner erst mit gelenkter Vorderachse die erforderliche Wendigkeit mitbringt. Bei vollem Einschlag werden die Reifen geschont, bei Leerfahrt fährt die Achse angehoben mit. Der Fahr- und Abrollkomfort des schweren DAF erfüllt selbst die gehobenen Anforderungen des Fernverkehrs – Luftfederung an Achse 2 und 3 sind in der rauen Absetzerrealität eher selten zu finden.

Beim Kippen freilich ist der luftgefederte DAF eine Klasse für sich: Mit dem Ausfahren der Stützen entlüften die Bälge, die Achsen senken in Blockstellung – jetzt kann der Dreiachser mit erstklassiger Standfestigkeit aufwarten.

DAF Trucks wartet nicht mit einer Rustikallösung auf, sondern mit einem Vollwertpaket.

Etwas überdimensioniert. Mit 460 PS besitzt der DAF-Absetzer eher artfremde sportliche Qualitäten. Der zweitstärkste MX-Sechszylinder ist der Niederländer liebstes Kind – ein Ausbund an Kraft und noch immer maßvoll an der Tankstelle. So sind jedenfalls unsere Erfahrungen, auch wenn der Triebstatz des Entsorgungsspe-



WIR MACHEN UNS STARK FÜR IHREN ERFOLG!

Und bieten Ihnen mehr als nur einen LKW.

Unser Ziel ist es, Ihre Vorstellungen schnell und unkompliziert auf die gewünschten Achsen zu setzen. Ihr Wunschfahrzeug haben wir entweder im Bestand – oder beschaffen es kurzfristig

für Sie. Von über 1.000 ein- bis vierjährigen Secondhand-Fahrzeugen auf rund 100.000 m² Ausstellungsfläche in Sittensen – der ungeschlagenen „LKW-Meile Europas“.



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

VERKAUFZENTRALE • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Tel.: 0 42 82 / 93 19-0 • Fax: 0 42 82 / 93 19-30 • mklappstein@euro-leasing.de

**EURO
LEASING**
Rent & Sales



Mit ausgefahrenen Teleskoparmen reduziert sich die Hublast auf rund 10 Tonnen.

zialisten etwas überdimensioniert sein dürfte. Es geht nicht nur um Kraftstoff, mehr PS im Einsatz bringen auch mehr Reifen- und Bremsverschleiß mit sich. In der Praxis genügen schon 360 bis 380 PS, um gelegentlich mit 40 Tonnen zur nächsten Deponie zu eilen. Der starke Euro-5-Diesel schiebt mit seinen 2.300 Nm schon ab Leerlaufdrehzahl mächtig an und muss selten mehr als 1.500 Umdrehungen bemühen. Schon gar nicht, wenn der großvolumige 13-Liter-Diesel die Vorgaben des Getrieberechners vollzieht.

Mit dem AS-Tronic-Getriebe wird das hektische Nahverkehrsgeschäft zur Kür.

Einfach Gas geben, lenken und bremsen, den Rest erledigt das Getriebe. Auf der Straße schaltet es sauber und komfortabel, ein begabter Fahrer kann es nicht

Auf kurvenreichen Landstraßenkursen zeigt sich der CF 85 sehr wankstabil.

besser. Dank der langen Übersetzung bleiben die Drehzahlen stets niedrig, lässt sich der Fahrer nicht von der Kickdown-Möglichkeit zu forcierter Gangart verfüh-

ren. Kein Problem mit einem schnellen Rückwärtsgang: Im Rangiermodus mit jetzt limitierter Drehzahl kann sich der DAF ganz langsam, gefühlvoll und punktgenau an den Container anpirschen.

Darf die Tour mal ein paar Kilometer länger sein, punktet der hochkomfortable DAF mit seinem Bedienungskomfort. Mit Tempomat und Retarder, in der Branche eine Ausnahme, macht er auf der Autobahn seine Meter, der Sechszylinder werkt hier sonor mit 1.180 kraftstoffsparenden Umdrehungen bei 80 km/h. Kraft- und Drehzahlreserven hat er mehr als genug: Auf der Landstraße bei 65 km/h braucht er knappe 1.000 Umdrehungen in Gangstufe 12 oder 1.120 im direkten elften Gang. Bequem hält der Tempomat auch im Gefälle die Wunschgeschwindigkeit – die AS-Tronic schaltet zurück, der Retarder und die Motorbremse verzögern das Gefährt. Und auf kurvenreichen Landstraßenkursen zeigt sich der CF 85 trotz des hohen Ladungsschwerpunkts ausgesprochen wankstabil.



Behälter verrücken möglich – mit der einzelnen Ansteuerung der Teleskoparme

Volle Behälter im Eilgang. Die Berufsgenossenschaft schreibt einen hochgezogenen Auspuff vor, um das Personal nicht im Abgasstrom stehen zu lassen – beim DAF CF sitzt er links. Den Rest steuert der Aufbauspezialist Meiller bei. Sein Absetz-

BUCHEN SIE JETZT FÜR DIE NEUAUFLAGE 2010

ANZEIGENSCHLUSS
30. OKTOBER 2009
ERSCHEINT IM
NOVEMBER 2009



stünings
Medien

Telefon 021 51/5100-1 23
Fax 021 51/5100-2 15
trailer-journal@stuenings.de
www.trailer-journal.com

TECHNISCHE DATEN

Motor

Paccar-Reihensechszylinder MX 340, vier Ventile pro Zylinder, Unit-Pump-Einspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Abgastechologie

Hubraum 12.900 cm³
 Leistung 460 PS (340 kW) bei 1.500–1.900/min
 max. Drehmoment 2.300 Nm bei 1.100 bis 1.410/min

Kraftübertragung

Automatisiertes Zwölfganggetriebe ZF AS-Tronic; Gangspreizung von 15,86 bis 1,00, Hinterachsübersetzung i = 2,93

Fahrgestell

Vorn: Starre Faustachse 152N, 7,50 t Traglast, Parabelfederung, Stabilisator; hinten: Hypoidachse SR 1347, 12,05 t Traglast, Luftfederung; Vorlaufachse HR 1356, 7,45 t Traglast, Luftfederung; EBS-Bremsystem, pneumatisch betätigte innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Achsen, ABS, ASR, Motorbremse; Bereifung: 315/70 R22.5

Meiller-Aufbau AK 16 MTG

Max. Hublast 17.000 kg, Aufbaugewicht ca. 3.600 kg, Hydraulikanlage mit max. 275 bar Betriebsdruck

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe (mit Aufbau) 6.980x2.540x3.550 mm
 Radstand 3.980 mm
 Tankinhalt 430 l
 Leergewicht 11.800 kg
 Gewicht Testfahrzeug vollbetankt 20.500 kg
 zul. Gesamtgewicht 26.000 kg

Preis

DAF CF 85.460 Fahrgestell 125.370 Euro
 Aufbau Meiller 54.867 Euro
 AS-Tronic 4.160 Euro



CF-Fahrerhaus mit Pfiff – gute Sitze, weite Lenkradverstellung, ausreichend Ablagen, hinter den Sitzen mit Platz für Stiefel

aufbau kommt ohne Hilfsrahmen aus, die teleskopierbaren Stützfüße hinten werden einzeln ausgefahren und die wesentlichen Funktionen pneumatisch angesteuert. Wie üblich findet der Fahrer die Hebel und Schalter der Steuerung im Fahrerhaus und am Aufbau vor.

Wer abkippt, muss aussteigen. Das jedenfalls fordert eine bei den Fahrern wenig beliebte Vorschrift der Berufsgenossenschaft, wer steigt auf Deponien schon gerne aus? Nicht selten kippt die hecklastige Fracht samt Fahrzeug. Mit neuerdings drei Kipphaken und drei Kipplagern am Behälter wird mehr Stabilität geboten – da darf der Fahrer sitzen bleiben. Den Ablauf beschleunigen die seitlichen Behälteranschläge, die sich hydraulisch an die verschiedenen Formate anpassen lassen. Fürs beschleunigte Behälterhandling sorgt der lastabhängige Eilgang, der auch für volle Container genutzt werden darf – damit lassen sich die Ladevorgänge um bis zu ein Drittel verkürzen.

Zum Schutz vor Überladung, die Fahrer und Betreiber teuer zu stehen kommt, bietet der Meiller-Aufbau auf Wunsch ein

hydraulisches Wiegesystem. Die Druckmessung erfolgt, wenn der Teleskoparm bei der Behälteraufnahme senkrecht steht. Die günstigere Variante stammt von DAF: Eine Achslastanzeige im Display zeigt exakt die aktuellen Achslasten an. Die maximale Hublast ab Fahrbahnebene beträgt 17 Tonnen, die das DAF-Fahrgestell anheben und laden, legal auf der Straße trägt er nur 14,2 Tonnen.

Die massive Bauweise des Meiller-Geräts schlägt sich natürlich auf der Waage nieder: Das leere Fahrzeug wiegt vollgetankt plus Fahrer 11.800 kg. Mit einer kleinen Diät ließe sich der stämmige DAF mühelos um 500 kg abspecken: mit dem kleineren 9,2-Liter-Diesel, mit einem kleineren Tank. Wer es mit leichteren Behältern zu tun hat, kommt mit dem leichteren DAF LF 55 zurecht. Als 18-Tonner stemmt er 20-m³-Container und darf mit zulässigen 32 Tonnen Zugsgesamtgewicht auch einen Anhänger mitführen.

WOLFGANG TSCHAKERT



Die seitlichen Anschläge werden hydraulisch arretiert.

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