

■ DAF FAD CF85 8X4 EURO 5 IM ITR-TEST

Den Aufgaben mehr als gewachsen

Zweifelsfrei hat sich DAF sein **GUTES IMAGE** bei Unternehmern wie Fahrern in erster Linie im Fernverkehr verdient. Doch gerade der CF bietet als Mehrachser eine vielseitig nutzbare Plattform für unterschiedlichste Aufbauten. Wir fahren mit einem 8x4 mit Kipperaufbau von Schwarzmüller in die Kiesgrube.



Paccar spendierte dem CF85 den völlig neuen 12,9 Liter MX-Motor aus dem neuen XF105

Wie gut ein Kipper-Fahrgestell abgestimmt ist, zeigt sich bei unbeladenem Fahrzeug. Und hier gibt sich der DAF bei der Anfahrt zur Kiesgrube über die Bundesstraße 17 keine Blöße. Souverän schluckt er auch im leeren Zustand Bodenwellen, und dies mit Trapezfedern an der Hinterachse. Verbaut war bei unserem Testfahrzeug übrigens das Tandem-Aggregat HR 1355 T mit Außenplaneten.

Auch die Verarbeitung lässt keine Wünsche offen. Vorbei die Zeiten, als außen am Rahmen liegende Kabel und Luftleitungen durch Steinen durchgeschauert wurden. Jetzt ist alles sauber innerhalb des Rahmens verlegt. Batterieboxen, Luftbehälter und SCR-Tank befinden sich auf der linken Fahrzeugseite gut geschützt zwischen den

Vorderachsen und dem Hinterachsaggregat. Leider ist damit der Dieseltank allein auf der rechten Seite, will man also gleichzeitig Tanks und AdBlue nachfüllen, heißt es ums Fahrzeug laufen.

Sauberes Kraftpaket

Ein wirtschaftlicher und anspruchsloser Motor ist heute wichtiger denn je. Paccar spendierte dem CF85 den völlig neuen 12,9 Liter MX-Motor aus dem neuen XF105. Mit 410 PS und einem Drehmoment von 2.000 Nm bei 1.000 bis 1.410 U/min ist der CF selbst als 4-Achs-Kipper ausreichend motorisiert. Auffällig dabei: Selbst wenn man voll ausgeladen bergauf in der Kiesgrube anfährt, nimmt der Motor Drehzahlen auch deutlich unter 1.000 U/min nicht krumm und zieht vehement an. Die DAF Engine Brake sorgt bergab, auch ohne Retarder, für eine ordentliche Verzögerung. Wer glaubt, trotzdem noch mehr Kraft zu brauchen, kann auch eine 460- bzw. auch eine 510 PS-Version ordern. Die EURO 5-Version verbraucht in etwa 1,5 l Harnstoff-



Geschickt vom Aufbau integrierte Auftritte ermöglichen einen Kontrollblick auf die Ladung

lösung auf 100 km, damit kommt man auch mit dem 4-Achs-Kipper, der sich mit dem kleinen 26-Liter-AdBlue-Tank begnügen muss, knapp 1.800 km weit.

Komfort mit Stil

Beim Einstieg in das Fahrerhaus, übrigens ohne bewegliche erster Trittstufe, fällt sofort das große Platzangebot selbst in der von uns gefahrenen Day Cab auf. Die zahlreichen praktischen Ablagemöglichkeiten, etwa auf dem Motortunnel, wird jeder Fahrer schnell zu schätzen wissen. Das neue Vierspeichen-Lenkrad mit dickem, griffigem Radkranz liegt gut in der Hand und ermöglicht eine ungehinderte Sicht auf die Instrumente. Es ist selbstverständlich neigungs- und höhenverstellbar.

Die moderne Instrumententafel wurde speziell auf die Bedürfnisse des Fahrers abgestimmt. Die Hauptinstrumente liefern Informationen zu allen wesentlichen Fahrzeugfunktionen. Am zentralen Informationsdisplay werden wichtige Betriebsdaten nur angezeigt, wenn sie benötigt werden



Der AdBlue-Tank sitzt geschützt zwischen den Achsen, leider nicht auf der gleichen Seite wie der Diesel-Tank. Deutlich zu erkennen sind die Außenplaneten-Achsen



Die Flüssigkristall-Anzeige informiert den Lenker über die Fahrdauer, den Kraftstoffverbrauch, die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Betriebsstunden des Nebenantriebs

oder vom Fahrer abgerufen werden. Die Flüssigkristall-Anzeige informiert den Lenker zusätzlich über die Fahrdauer, den Kraftstoffverbrauch, die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Betriebsstunden des Nebenantriebs.

Cleverer Aufbau

Schwarzmüller kann auf eine lange Tradition im Kipperbau zurückblicken. Das macht sich auch in vielen Details des Drei-

seiten-Kippers bemerkbar. So kommen beim Unterbau mittlerweile ausschließlich geschlossene Profile, die konisch zulaufen, zum Einsatz. Der Aufbau lässt sich damit leichter reinigen, es gibt keine rostanfälligen Hohl- oder Zwischenräume. Außerdem reduzieren die konischen Profile die Durchbiegung und erhöhen damit die Stabilität. Beide Seitenwände sowie die Heckwand lassen sich druckluftgesteuert öffnen und schließen. ◆



Die DAF Engine Brake sorgt bergab, auch ohne Retarder, für eine ordentliche Verzögerung

www.truckpoint.at

UNSER SERVICE MACHT DEN UNTERSCHIED



TOTAL TYRE MANAGEMENT durch das Truck Point Netzwerk, das ist Reifenservice für LKW-Flotten auf höchstem Niveau: Service Europe - die europaweite Pannenhilfe rund um die Uhr, Reifeninspektionen direkt am Fahrzeug und ein umfangreiches Sortiment moderner Nutzfahrzeugreifen für den Ersatzbedarf. Das und noch viel mehr bieten über 2000 Truck Point Partner als Spezialisten für den professionellen Reifenservice - überall in Europa. Mehr Informationen erhalten Sie unter www.truckpoint.at

