

**PRESSESPIEGEL**  
SONDEREDITION



INTERNATIONAL  
TRUCK OF THE YEAR 2018

7%  
MISSION  
ERFÜLLT





# Editorial

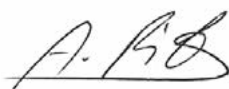
Wir können mit Stolz verkünden: Mission erfüllt! Die neue, zum „International Truck of the Year 2018“ gekrönte Fahrzeuggeneration erfüllt und übertrifft teilweise sogar alle Erwartungen der Branche. Nicht nur das Fachmagazin „Trucker“ urteilt: Exzellent, auch andere Fahrzeugjournalisten haben in unabhängigen Verbrauchstests einen Minderverbrauch von 7 bis 8 Prozent Kraftstoff im Vergleich zur Vorgängergeneration ermittelt. Bei einigen Testern brachen sowohl CF als auch XF den Streckenrekord und stellten alle bislang ermittelten Verbrauchsergebnisse in den Schatten – unabhängig vom Fabrikat. Das ist nicht nur eine großartige Leistung in der Produktentwicklung, sondern auch ein einzigartiges Argument für wirtschaftlich denkende Unternehmer. Nichtsdestotrotz verliert DAF niemals die Fahrer aus den Augen und sorgt auch in der neuen Generation für einen Premium-Arbeitsplatz.

Nutzen Sie diese Sonderedition des Pressespiegels als einzigartigen Argumentationsleitfaden für Ihre Kunden. Diese werden nicht nur den Effizienzvorsprung, sondern auch die Beliebtheit bei Fahrern zu schätzen wissen – Zitate zufriedener Kunden finden Sie ab Seite 36.

**Viel Erfolg wünscht Ihnen das Presse-Team von DAF Trucks Deutschland.**



**Max Franz**  
Presse Manager



**Andrea Pifeas**  
Assistentin Presse



**Uwe Müller**  
Sales Engineering &  
Demopool Manager



**Thorsten Söth**  
Leiter Marketing & PR

**TRANSPORT**

„Fakt ist: Wir haben eine neue Co-Nummer eins: Und die heißt DAF XF 480. Damit spielt DAF wieder ganz oben in der Spritspar-Liga mit. Welcome back.“

**KFZ ANZEIGER**

„Die Sieben-Prozent-Angabe der Niederländer ist korrekt.“

**TRUCKER**

„Urteil: Exzellent.“

**TRUCKER**

„Der DAF XF 480 legt auf unserer Teststrecke einen neuen Rekordverbrauch hin.“

**DVZ**

„Macht minus 8 Prozent.“

**KFZ ANZEIGER**

„... dann werde ich den neuen DAF CF 450 FT 4 x 2 aus Eindhoven wohl als einen echten Sprit-Spar-Champion in Erinnerung halten.“

**TRANSPORT**

„7 % Mission erfüllt.“

**TRUCKER INSIDE**

„Der DAF CF 450 setzt sich an die Spitze im Verbrauchsranking.“

# Inhalt

## **PRESSESTIMMEN**

ARTIKEL	MEDIUM	AUSGABE	SEITE
<b>XF</b> „Tiefenentspannt provozierend“	Transport	09/2018	8
<b>XF</b> „Efficient Dutchman“	Trucker	06/2018	11
<b>CF</b> „Klein, aber oho“	KFZ Anzeiger	16/2018	22
<b>CF</b> „Leicht und Locker“	Fernfahrer	06/2018	27
<b>CF</b> „Spardose für den Verteilerverkehr“	dvz	19/2018	34

## **KUNDENSTIMMEN**

36



INTERNATIONAL  
TRUCK OF THE YEAR 2018



**KRAFTSTOFFVERBRAUCH**

7% reduziert



Die Auszeichnung „International Truck of the Year 2018“ erhielten die neuen DAF XF- und CF-Baureihen aufgrund ihrer überragenden Transporteffizienz. Sowohl unabhängige Verbrauchstests als auch Kundeneinsätze beweisen: DAF-Nutzfahrzeuge erfüllen das 7-Prozent-Effizienzversprechen in der Praxis.

präsentiert:

**Transport**  
**TEST**  
DAF XF 480



# Tiefenentspannt provozierend

**TEST** DAF meldet sich mit dem XF 480 zurück in der Liga der Spar-Trucks. Sieben Prozent weniger Spritverbrauch versprochen die Niederländer durch zahlreiche Detail-Optimierungen. Ziel erreicht – und mehr.

„Jedes Teil müssen wir noch mal unter die Lupe nehmen“, sagte DAF-Testchef Raul Wijnands vor zwei Jahren der versammelten Fachjournalisten. Sieben Prozent Verbrauchersparungen annanzierten die DAF-Strategen dann letztes Jahr – nach wirklich gründlicher Optimierungsarbeit an Haupt

und Gliedern der CF- und XF-Baureihe. Während der Kampf um mehr Effizienz an steuerbaren Öl-, Kühlwasser- und Lenkpumpen Verbesserungen im Ein-Prozent-Bereich ergab, war die Neu-Einstellung der MX 13- und MX 11-Motoren effektiver. Allein hier ließen sich gut drei Prozent Spriteinspa-

runge holen: durch Erhöhung der Verdichtung, die Verwendung variabler Lader und neue Software für Motorsteuerung und den GPS-Tempomaten PCC (Predictive Cruise Control). Weitere 1,7 Prozent versprochen Wijnands durch optimierte Antriebsstränge und Hinterachsen mit polierten Zahnradflanken. Das klingt nach einer Menge Aufwand. Den betrieb die Konkurrenz aber auch. Dranbleiben hieß deshalb auch bei DAF die Devise.

## Außen kaum Änderungen

Äußerlich haben sich die XF- und CF-Modelle kaum verändert: Die Gummilippen im Frontbereich und um die Radkästen herum fallen kaum auf, bringen aber nochmal ein halbes Prozent in Sachen Aerodynamik. Die äußerlich brav daher kommende XF-Kabine vermag Design-Fans kaum in Schnappatmung zu versetzen, gleichwohl geben ihr die Fahrer allerbeste Noten. Geräusch- und Wohnkomfort seien, so konstatieren die Praktiker auf dem Bock, vom Allerfeinsten. Schließlich nutzt keine andere Kabine den gesetzlich vorgegebenen Kubus für die Kabine so konsequent wie DAF. Was am Ende da herauskommt, sieht logischerweise dann auch aus wie ein Kubus und wirkt zunächst ähnlich langweilig.

Aber: Kunden und Fahrer sind zufrieden. Zumal jetzt gehobene Ausstattungen mit braunem Leder plus silber- oder holzfarbenen Einlagen das Auge erfreuen. Die neue Klimasteuerung arbeitet nicht nur besonders sparsam nach Bedarf, sondern auch noch recht genau und mit intuitiv

Die Kabine sitzt vergleichsweise niedrig, die Motorkiste ist mit 14 Zentimetern Höhe vergleichsweise hoch.



Bei häufigem Trailerwechsel ist der per Kurbeltrieb verstellbare Dachspoiler eine feine Sache.



Damit kommt man weit: Der 90 Liter große AdBlue-Vorrat unter der Kabine sorgt für mehr Anbauräum für Dieseltanks.



Spart Gewicht und Bauraum: nur teilweise verkleidete SCR-/Filter-Einheit.





Verdunklungs-Vorhang in Nadelstreifen: lichtdicht sogar in der Ecke.

unkomplizierter Einstellung. Auch der neue Drehschalter für alle Innenlichtfunktionen, das Night-Panel an der Rückwand und die Ablagen sowie Staufächer können überzeugen. Kritik erntet nach wie vor die Position des Doppel-Din-Radios, dessen Display praktisch bei jedem Sonnenstand sämtliche dargestellten Inhalte bis zur Unleserlichkeit verspiegelt. Eher Heiterkeit ruft dagegen die winzige digitale Darstellung der

Ausstattung mit Ventilations-Leder-Sitz, 42-Liter-Kühlbox, Komfort-Matratze und vielen weiteren Gadgets ist der XF 480 mit normaler Space Cab fast schon ein Leichtgewicht: Nur 7.600 Kilo zeigt die Waage, allerdings (und wie bei allen Test-Lkw) ohne Reserverad und nur mit einem 430-Liter-Messtank bestückt. Trotzdem: Erstaunlich leicht dieser Truck. Gut, einen Retarder hat man sich hier dank nochmals verbesserter Ventilhebel-Motorbremse zu Recht gespart. In Sachen Federung sparte man an nichts: Die Zweiblatt-Parabelfedern vorne laufen steif und leise, können aber bei kurzen Querrillen ins Stuckern geraten – kein Thema. Die Kabine sitzt auf vier Luftfederbälgen, die sogar von einem extra Luftkessel versorgt werden. Auch hier keine Auffälligkeiten, sondern nur ausgewogene Feder- und Wankverhalten.

**„Wirkt irgendwie schaumgebremst...“**

Geschwindigkeit im Zentraldisplay hervor: Das sei „schwer umzuprogrammieren“, so ein Verantwortlicher. Na ja, wir wollen das mal glauben. Nach wie vor ist der Drehknubbel für die Display-Menüs nur schwer hinter dem Lenkrad erreichbar. Es wird Zeit, dass da mal ein neues Armaturenbrett Einzug hält.

Außen herum fällt der schlanke SCR-Kat auf. Die „Chemiefabrik“ haben die DAF-Entwickler um gut 50 Kilo abgespeckt. Und das sieht man auch, weil kein Tank rechts den Blick darauf verstellt: Die Hälfte des Abgas-Nachbehandlungssystems ist praktisch unverkleidet, da hat man wirklich gespart. Die Klappen zu den Staufächern sind nach wie vor zu klein und öffnen seitlich statt nach oben. Das kennen wir alles. Und haben uns nie daran gewöhnt. Trotz üppiger Komfort-

**Kuppenzuckeln zwischen Ingolstadt und Allersberg**  
Wie sich der XF 480 fährt, lässt sich mit einem Satz aus dem Testprotokoll beschreiben: „Wirkt irgendwie schaumgebremst“. Einen ähnlichen Eindruck vermittelten uns ja bereits die ersten Handlungsfahrten im Vorfeld der eigentlichen Tests. Nur: Wenn man als Tester die neue Philosophie zum ersten Mal auf seiner gewohnten Strecke fährt, ist man zunächst irritiert. Unsere Autobahn-Runde ist ja geprägt von langen, hügeligen Abschnitten, in denen das Fahren mit GPS-Tempomat ungeheuren Spaß macht. Als Fan des gepflegten

**Messwerte: DAF XF 480 Space Cab**

© Transport

Mit der extrem langen Achse läutet DAF einen Trend ein: Mit den höher verdichteten Motoren ging's beim Actros los, DAF treibt die Entwicklung auf die Spitze – auch weil die Niederländer noch mit variablen Ladern arbeiten können. Die erzielten Fahrdurchschnitte des DAF sind zwar deutlich langsamer als die der beiden deutschen Konkurrenten. Das will aber nichts heißen: Die Zeitverluste halten sich über den Tag in Grenzen.

Strecke (Streckenanteil)	Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]
AB (52 %) Südrunde A9 <sup>1)</sup>	25,5	82,0
AB (52 %) Nordrunde A9 <sup>2)</sup>	22,2	82,7
Rollzeit Nordrunde % der Messstrecke	15 min 22 s 35 %	
Autobahn gesamt	24,4	82,2
Ebene Rollautobahn <sup>3)</sup>	19,1	84,2
Flache Landstraße (14 %)	24,5	58,3
Schwere Landstraße (24 %)	36,3	55,5
Landstraße gesamt	32,0	56,5
Gesamtrunde neu	26,6	72,6
Verbrauch ADBLue	4,5 % vom Dieserverbrauch	
Fahrleistungen	Ø-Geschwindigkeit: 41,0 km/h kl. Geschwindigkeit: 32 km/h im Gang 7 von 12	
Testberg A (Landstraße, bei Pfahldorf, 9 %)	Ø-Geschwindigkeit: 68,4 km/h kl. Geschwindigkeit: 60 km/h Schaltfolge: 12-11	
Kindinger Berg <sup>4)</sup> (4,5 km)	Ø-Geschwindigkeit: 64,3 km/h kl. Geschwindigkeit: 63 dB(A) bei 85 km/h 11. Gang 60 dB(A) bei 65 km/h 12. Gang	
Geräusch Kabine	62 dB(A) bei 85 km/h 11. Gang 60 dB(A) bei 65 km/h 12. Gang	

Kuppenzuckeln hat man hier auf der A9 zwischen Ingolstadt und Allersberg so ziemlich alle Arten von Kuppen, Abfahrten, Senken und Anstiegen. Hier beobachten wir und protokollieren genau, was der Kandidat und sein Fahrcomputer so drauf haben.



Kilometerstand: 79.000 km  
Testgewicht: 38.800 kg  
Auflieger: TP-Test-Trailer III, Krone  
Wetter: 21°C, trocken, heiter  
Wind: 21 km/h aus SSO  
Drehzahl 84 km/h: 1.000/min  
Gesamtübersetzung: 2,21  
Direktgang-Getriebe  
GPS-Tempomat: PCC, Eco: -10/+6 km/h, Eco Off: -4/+6

**Vergleich: Actros 1846**



Kilometerstand: 35.000 km  
Testgewicht: 38.600 kg  
Auflieger: TP-Test-Trailer III, Krone  
Wetter: 28-30°C, überw. trocken  
Wind: 4 km/h aus ONO  
Drehzahl 84 km/h: 1.190/min  
Gesamtübersetzung: 2,61  
Direktgang-Getriebe  
GPS-Tempomat: PCC, Eco-Programm

**Vergleich: MAN 18.460 Eff. Line**



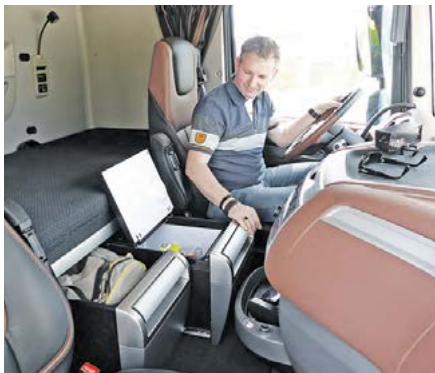
Kilometerstand: 79.000 km  
Testgewicht: 38.600 kg  
Auflieger: TP-Test-Trailer III, Krone  
Wetter: 9°C, trocken, heiter  
Wind: 15-22 km/h aus NNO  
Drehzahl 84 km/h: 1.170/min  
Gesamtübersetzung: 2,53  
Direktgang-Getriebe  
GPS-Tempomat: Efficient Cruise, Eco-Level II: -5/+6 km/h

Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]	Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]	Verbrauch [l/100 km]	Ø-Geschwindigkeit [km/h]
26,2	83,2	26,7	83,5	24,6	84,4
11 min 39 s 27 %		9 min 24 s 22 %			
25,4	83,8	26,0	83,8	26,0	83,8
20,0	84,4	21,4	84,6	21,4	84,6
24,3	59,9	28,1	59,5	28,1	59,5
39,0	55,5	37,7	55,7	37,7	55,7
33,5	57,0	34,2	57,1	34,2	57,1
27,8	73,7	28,4	73,7	28,4	73,7
5,0 % vom Dieserverbrauch		4,4 % vom Dieserverbrauch			
Ø-Geschwindigkeit: 37,8 km/h kl. Geschwindigkeit: 27 km/h im Gang 7 von 12		Ø-Geschwindigkeit: 40,9 km/h kl. Geschwindigkeit: 32 km/h im Gang 7 von 12			
Ø-Geschwindigkeit: 74,3 km/h kl. Geschwindigkeit: 64,3 km/h Schaltfolge: 12-11		Ø-Geschwindigkeit: 77,1 km/h kl. Geschwindigkeit: 69,2 km/h Schaltfolge: 12-11-12-11-10-11			
64 dB(A) bei 85 km/h 12. Gang 63 dB(A) bei 65 km/h 11. Gang		62 dB(A) bei 85 km/h 11. Gang 59 dB(A) bei 65 km/h 12. Gang			

Und genau an dieser Stelle wissen wir, wann Cruise Control normalerweise wieder Gas anlegt, wo zum Beispiel vor dem Berg ein „Angasen“ erfolgt (oder auch nicht) oder wie lange hier und dort eine Rollphase typischerweise sein sollte. Derart gebrieft, hat uns die PCC-Ein-

stellung des XF doch einige Male überrascht und unseren Test-Alltag mit einigen neuen Verhaltensweisen bereichert. Zunächst einmal: PCC „sieht“ ziemlich gut. Praktisch alle Kuppen bis auf eine auf der Landstraße hat das System erkannt und entsprechend re-

agiert: Gas weg, die eingestellte Kuppengeschwindigkeit angefahren und dann schön rollen. Einkuppeln, das Schubmoment des Motors als Beibremmung nutzen, Schwungspitze halten, möglichst durch einen langen Roller wieder auf Setzgeschwindigkeit abfallen. So soll das sein.



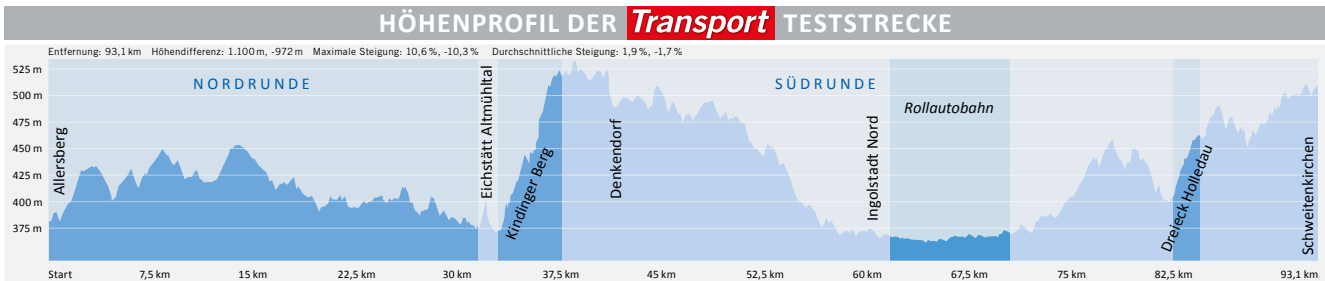
Die Kabine bietet Lebensraum bei sehr guter Verarbeitung und Wohnqualität. Je 42 Liter fassen Kühlbox und Stau-Schublade.



Edles "Xtra Leather Air"-Gestühl mit aktiver Lüftung. Das neue Bediengerät besticht durch leichte Bedienung.



Die wichtigsten Funktionen für die Nacht lassen sich von diesem einfachen Panel aus steuern. Power-Outlet über der Zeitschriften-Ablage.





**Transport TEST**

DAF XF 480

Feine Materialien am Armaturenbrett, aber altes spiegelndes Radio-Display. Die neue Klimazentrale regelt vorzüglich und bedarfsgerecht.



So fährt die Eco-Einstellung standardmäßig bei 84 km/h Marschgeschwindigkeit: Mit -10 sind 74er-Unterschwingen möglich, werden aber nicht immer zwingend angefahren.

Auf der Landstraße klappt das sehr gut, bisweilen gestattet sich der GPS-Tempomat einen kleinen Dip von maximal plus zwei km/h, um zum Beispiel eine flachere Stelle rollend zu überbrücken. Sehr gut. Auf der

Autobahn im Grunde das gleiche Bild. Nur dass hier längere Steigungen anstehen und nun folgendes passiert: Der XF läuft entspannt, mit einem passenden Unterschwingen im Eco-Modus von 79 km/h über die



Mit diesen drei Lenkrad-Tasten hangelt man sich spielend durch die Tempomat-Funktionen.

Kuppe, dann das gleiche Spiel wie oben, perfekt ausbalanciert in die Senke und in die nächste Steigung. Nähert sich die Tachonadel von 90 km/h (oder 92 mit Dip) nun wieder der Setzgeschwindigkeit (84 km/h bei uns im Test), sollte der Computer mal langsam wieder Gas anlegen und tut das bei allen anderen Herstellern auch. Nicht so der DAF: Er lässt sich Zeit, chillt so vor sich hin. So lange, dass man als Fahrer schon fast erzürnt aufs Gaspedal tappen will und denkt: „Nun mach' schon, leg endlich Gas an, ich will heut' noch ankommen...“.

die nördlich Autobahnrunde zwischen Ausfahrt Altmühltal und Allersberg zweimal, auf verschiedene Weise: Einmal im Eco-Modus, also in DAF-Sprache unter „Normal A“ und einmal im „Eco-Off“-Modus. Für die Eco-Fahrt wählten wir eine Kuppengeschwindigkeit (Unterschwingen) von -10 km/h, im Eco-Off-Modus von -4 km/h. Als Schwungspitzen behielten wir in beiden Fällen die Einstellung von +6 km/h für 90er-Spitzen bei. Es zeigt sich, dass die weniger ambitionierte Fahrt mit -4 Unterschwingen 1,3 km/h schneller ist als Kuppenzuckeln mit -10 km/h und 82,7er-Schnitt. Unterschied in Prozent: 1,6 Prozent langsamer im Eco-Modus.

**KOMMENTAR**



von Robert Domina, Ressortleiter Test und Technik

**Langsamkeit ist relativ**

Irgendwie nervig ist das ja schon: Da hängt du mit 480 PS und Top-Torque-Ausstattung in der Steigung und die Fuhrte zeigt sich so temperamentvoll wie eine Robbe auf der Sandbank. Sehr irritierend. Ausgerechnet da, wo die eigentlich wirtschaftliche Vollast abzurufen ist, eiert der Holländer gefühlt mit halber Kraft die Autobahnanstiege hoch. Dort, wo ich normalerweise schon mit 460 PS nur auf 72 km/h abfalle, erlaubt sich dieser XF, gemächlich mit 69 hochzutödeln. Das ist nicht meine Welt. Funktioniert aber. Das Rezept: sehr hohe Mittel- und eine ellenlange Achse.

2,21 lautet die Übersetzung an der Hinterachse. Ich glaube, eine längere Achse bin ich noch nie gefahren. Entsprechend niedrig die Drehzahlen: Mit knapp 1.000 Touren kurbelt der 12,8-Liter-Sechszylinder vor sich hin. Und schaltet nur unwillig einen Gang runter – sehenden Auges! Er lässt ziehen, bis es nicht mehr geht. Dank variablem Lader geht ihm erst sehr, sehr spät die Puste aus.

Kein Zweifel: Den DAF-Technikern ist mit der neuen XF-Generation ein ganz großer Wurf gelungen. Das Feintuning an allen Ecken und Enden hat sich gelohnt. Heraus kam ein Truck im alten Gewand mit völlig neuen Sparqualitäten, die wir zuletzt so nicht erwartet hätten. Und die man erklären muss – den Kunden und den Fahrern.

Ach so, genau. Was die Entdeckung der Langsamkeit angeht: Das eine km/h, das dieser 480er langsamer ist als die Konkurrenz bedeutet: gar nichts! Außer fast fünf Prozent Spritspareffekt (zumindest auf hügeliger Strecke). Der Zeitverlust? Ich hab's mal wieder nachgerechnet. Schätzen Sie mal, wieviel Zeit sie auf 800 Kilometern Fahrstrecke sparen, wenn sie mit 83,2 statt mit 82,2 km/h Schnitt unterwegs sind. Es sind exakt sieben Minuten (9h37 zu 9h44)! Mit Verlaub: Jede PINKELPAUSE dauert länger.

Na gut, ganz so tiefenentspannt provozierend ist das Ganze nicht. Aber fast. „Was macht das mit uns?“ würde der Psychologe nun fragen. Antwort: Zuerst mal nichts Gutes, denn die verzögerte Gasannahme – ganz offensichtlich mit Absicht einprogrammiert – treibt uns erstmal die Zornesröte ins Gesicht. Das kann ja wohl nicht angehen: Erst mit 92 durch die Senke und dann mitten in der nächsten Steigung einen auf super-gechillt-tu-mal-langsam-Alter machen.

**Super sparsam am Berg**

Aber – und jetzt kommt's: Der bräsigte Bergsteige-Modus ist ziemlich effektiv. Jedenfalls super sparsam, was den Spritverbrauch betrifft. Der DAF XF 480 zieht gleich mit der derzeitigen Nummer Eins in Sachen Verbrauch, dem Scania S 500. Der absolvierte die Autobahn mit 24,6 l/100 km, der DAF mit 24,4 l/100 km. Da Unterschiede in der Tages-Temperatur zu berücksichtigen sind (Scania gefahren bei 9 bis 13, DAF bei 21 Grad Celsius) ist hier in etwa von einem Gleichstand auszugehen. Der Haken an der Sache: Der Scania war exakt ein km/h schneller, nämlich mit 83,2 km/h im Schnitt statt mit 82,2 km/h wie der DAF XF 480.

Wer nun vermutet, „Eh' klar, die langsamen Bergaufgeschwindigkeiten rächen sich“, hat natürlich recht – was die Zeit angeht. Der Verbrauch stimmt! Um das Ganze noch zu untermauern, führen wir

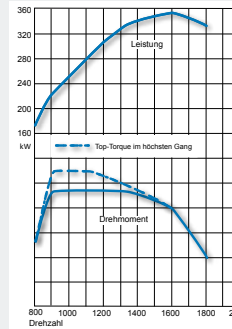
**Der bräsigte Bergsteige-Modus ist ziemlich effektiv**

Dazu kommt noch ein Aspekt, der durchaus den sozialen Frieden auf der Autobahn betrifft: Im Eco-Modus wurden wir praktisch permanent von Kollegen überholt, die unsere vermeintliche Schwäche am Berg gadenlos ausnutzten. Nur um nach der Kuppe festzustellen, dass Masse ganz gut hilft, eine lange Schwungspitze zu erzeugen. Und wenig Masse hier verliert. Das Ganze birgt die Gefahr von Elefantenrennen, die selbstverständlich wenig zielführend und daher zu vermeiden sind. Im Normalmodus fügten wir uns mit 84 km/h Setzgeschwindigkeit dagegen sehr gut im Verkehrsstrom ein und wurden nur selten überholt.

Fakt ist: Wir haben eine neue Co-Nummer eins: Und die heißt DAF XF 480. Damit spielt DAF wieder ganz oben in der Spritspar-Liga mit. Welcome back.

**Technische Daten: DAF XF 480 Space Cab**

Motor, Bauart	Paccar MX 13, Euro 6, Sechszylinder-Reihenmotor, VTG-Lader
Abgasaufbereitung	SCR und Abgasrückführung, Partikelfilter
Einspritzverfahren	Common Rail 2.500 bar, 2 Hochdruckpumpen
Motorgewicht (befüllt)	1.321 kg
Hubraum	12,9 Liter
Leistung	355(483) bei 1.600 min-1
Drehmoment	2.350 Nm bei 900 - 1.365/min-1 2.500 Nm bei 900 - 1.125/min-1 Top Torque, nur im höchsten Gang



Mächtig Wumms, wenn's drauf ankommt: Alle Varianten des MX 13-Motors bieten Top-Torque-Drehmoment-Anhebung im höchsten Gang. Bei 1.000 Touren gibt's immerhin 28 PS Boost-Leistung, die eine Rückschaltung vermeiden helfen.

Spezifische Leistung	27,5 kW pro Liter Hubraum
Ölwechselintervall	150.000 km
Wechselintervall Partikelfilter	500.000 km oder drei Jahre
Getriebe	Zf Traxon 12TX2210 DD, voll automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe
Spreizung	1,0 - 16,69
Achsübersetzung	2,21
Drehzahl bei 65/85 km/h im höchsten Gang	760/995
Minimale Rangiergeschwindigkeit bei 500/min	0,8 m/s oder 2,7 km/h

<b>Bremsen</b>	
Dauerbremsen	Kompressions-Motorbremse MX Engine Break
Motorbremsleistung	335 kW bei 2.100/min, maximale Bremsleistung
Bremsanlage vorne/hinten	EBS, Scheiben vorne und hinten, manuelle Feststellbremse
Sicherheits- und Assistenz-Systeme	Eco Roll, Notbrems-Assistent mit Kollisionswarner, Spurhalte-Assistent, ACC, ESP, Hill-Holder, Driver Performance Assistant

<b>Achsen und Fahrwerk</b>	
Vorne	Starrachse an Zweiblatt-Parabelfedern, Stabi
Hinten	Angetr. Starrachse, 4-Balg-Luftfederung, Stabi, Niveauregelung, Schnellhebeeinrichtung
Lenkung	TRW, 5,1 Umdrehungen von links nach rechts, Lenkrad 45 cm
Bereifung	Michelin X-Line Energy, vorne 385/55 R 22,5, hinten 315/70 R 22,5, Alcoa Durabright-Alufelgen
Fahrerhaus	Space-Cab-Fahrerhaus mit niedrigem Motortunnel (14 cm), Stehhöhe 205 cm, mit Handkurbel verstellbarer Dachspoiler, zus. Laufgang aus Alublechen, 4-Punkt-Luftfederung, 1-Bett-Ausstattung, Komfortbetten unten, 8 x L 81 x 220 cm, Kühlbox 42 Liter, Integral-Heck mit Batteriekasten

<b>Maße</b>	
Radstand	3.600 mm
Breite x Höhe SZM inkl. Dachspoiler	249 x 395 cm
Höhe 1. Stufe/Fahrerhausboden	39/146 cm
B x H x T großer Staukasten außen	48 x 29 x 70 cm
Höhe Ladekante Staukasten über Boden	153 cm
Tankvolumen Diesel/AdBlue	430/90 Liter
<b>Gewichte</b>	
Leergewicht SZM gewogen	7.605 kg inkl. 1 Fahrer, Tanks voll, kein Reserverrad
Zul. Achslasten vorne/hinten	8.000/13.000 kg
Test-Gesamtgewicht	38.700 kg (inkl. 2 Fahrer)
Preis (€, o. MwSt.)	
DAF XF 480 Space Cab wie getestet:	Keine Preisangabe seitens DAF

**AUF EINEN BLICK**

- Sehr sparsamer, sehr lang übersetzter Antriebsstrang mit Top-Torque, Fahrkomfort, Lebensraum für Fahrer. Leise. Bremsmanagement mit Motorbremse.
- Spiegelnde Radio-Oberfläche, zu kleine Digitalanzeige im Zentral-Display. Ruck beim Wieder-Aktivieren des Tempomaten. Windgeräusche an Außenspiegeln.

trucker.de

# Trucker

Beruf | Technik | Leidenschaft

Sonderdruck

6/2018



**DAF XF 480** Rekordfahrt!

# Trucker SUPERTEST

MIT REFERENZ-LKW GETESTET

# Efficient Dutchman

Erstmals schickt DAF den aktuellen XF auf die TRUCKER-Testrunde. Die absolviert der 480er sparsam – was aber zulasten des Temperaments geht. ▶

## IM TEST: DAF XF 480

**Modell:** DAF XF 480 Space Cab

**Hubraum:** 12.900 cm<sup>3</sup>

**PS (kW):** 483 (355) bei 1600/min

**Drehmoment (Nm):** max. 2500 bei 900 - 1365/min

**Leergewicht:** 7480 kg (400 l Diesel, 65 l AdBlue)

© Karol Seifna



## SUPERTEST DAF XF 480 SPACE CAB



Beim Lenkradverstellbereich hängt der DAF dem Wettbewerb hinterher



Die braunen Kunststoffe gehören zur „Exclusive“-Ausstattung und sind reine Geschmackssache



Unbedingt zu empfehlen: Night-Lock-Türverriegelung. Im Eco-Modus sind keine manuellen Eingriffe möglich



## DAF XF 480 SPACE CAB SUPERTEST

**Ä**ltere Leute brauchen manchmal etwas länger: Dieser Umstand lässt sich auf den DAF XF übertragen. Dessen Grundkonzept stammt schließlich aus dem Jahr 1987 und ist damit mit Abstand das altgedienteste am Markt. Und die Niederländer ließen sich viel Zeit, ihr bereits Mitte des vergangenen Jahres intensiv geliftetes aktuelles Modell zum TRUCKER-Supertest zu entsenden.

Rein optisch fiel besagtes Update weniger intensiv aus. Die leicht veränderte Frontpartie sowie eine neue Sonnenblende mussten genügen – was es schwierig macht, entgegenkommende XF spontan in alt oder neu einzuordnen. Kleiner Tipp: Am leichtesten ist es an den neuen seitlichen Linien (wir nennen es Pausbacke) neben dem DAF-Schriftzug zu erkennen.

### STARK ÜBERARBEITETER MOTOR UND DAS TRAXON-GETRIEBE VON ZF

Deutlich mehr tat sich im nicht sichtbaren Bereich: Die Verteilung der Antriebskraft übernimmt nun endlich auch bei DAF der modernere Traxon-Schaltautomat vom Zulieferer ZF. Zusätzlich nahm sich die Entwicklungsabteilung den altbewährten MX13-Sechszylinder intensiv vor. Neue Einspritzsoftware mit höherer Verdichtung, reibungsärmere Kolben, neue Einspritzdüsen und ein effizienterer Turbolader seien hier nur als Auszug der Maßnahmen ge-

nannt, die das Aggregat effizienter machen sollen. Zusätzlich stiegen Leistung und Drehmoment. Das Testfahrzeug wurde von der mittleren Einstellung mit exakt 483 PS und maximal 2500 Newtonmetern Drehmoment angetrieben, 21 PS und vor allem 200 Nm mehr als bei der vergleichbaren Vorgängermotorisierung.

Daraus schöpften die DAF-Ingenieure Mut zu lang übersetzten Hinterachsen. Am extremsten treibt es die im Testwagen verbaute 2,21er-Achse, die das Drehzahlniveau beim Testfahrzeug auf niedrige 1000/min bei Reisetempo 85 km/h absenkt. Doch bevor jetzt mancher Unheil wittert, geben wir Entwarnung: Für den Fahrer bringt das sehr niedrige Drehzahlniveau keine Mehrarbeit oder Nachteile mit sich. Erstens, weil Traxon die Rückschaltungen schnell und harmonisch ausführt, und zweitens, weil der XF bezogen zum Vormodell deutlich leiser wurde und dem Motor Vibrationen auch im Drehzahlkeller fremd sind. Dass zurückgeschaltet wird, realisiert man meist nur durch einen Blick auf den Drehzahlmesser.

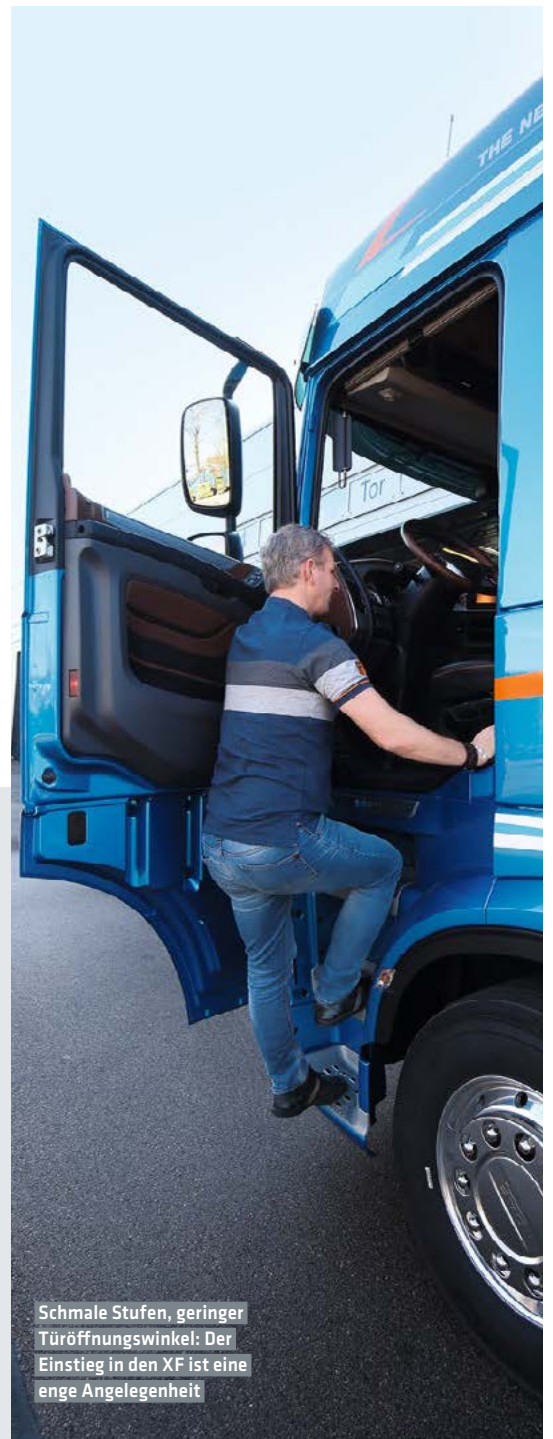
Das gilt auch bergab, wo die Getriebesteuerung schon auf der Kuppe mitunter gleich zwei Gänge zurückschaltet, um genügend Drehzahl für die 490 PS der MX-Motorbremse zu schaffen. In heftigen Gefällen kam die verstärkte Auspuffklappe aber auch mit unserem teilbeladenen Testauflieger nicht ohne Hilfe der Betriebsbremse aus, um das Tempo in legalem Rahmen zu halten. Wir plädieren daher wie so oft für den optional erhältlichen, souveräneren ZF-Intarder.

### ERST BEI SPÄTEN 900 TOUREN WERDEN RÜCKSCHALTUNGEN EINGELEITET

Bergauf sucht die Getriebesoftware ihr Heil dagegen nicht sofort in einem Gangwechsel. Zumindest mit unserem 24 Tonnen leichten Krone-Testtrailer auf der Sattelplatte bleibt der zwölfte Gang gnadenlos bis unter 900 Touren eingelegt. Das System will so lange wie möglich die Dreh-



Die Rundinstrumente erhielten beim Facelift neue Zifferblätter und der Bordcomputer neue Funktionen



Schmale Stufen, geringer Türöffnungswinkel: Der Einstieg in den XF ist eine enge Angelegenheit



**Bei 85 km/h liegen gerade mal 1000 Touren an**

Die Trittstufen des Frontaufstiegs klappen schnell ungewollt zu



### DER MOTOR IM KURZURTEIL



- +** Laufruhiger und auch bei niedrigen Drehzahlen kultivierter Reihensechszylinder; angenehmes, weil nur dezent vernehmbares Verbrennungsgeräusch
- Dynamic Cruise erlaubt nicht die volle Leistungsentfaltung, an Steigungen darf der Motor so nicht zeigen, was er kann

## SUPERTEST DAF XF 480 SPACE CAB

momenterhöhung in der höchsten Fahrstufe ausnutzen. In den daraufhin folgenden niedrigeren Gängen kommen dann „nur“ noch 2350 Newtonmeter an der Hinterachse an.

Die Motor-Getriebe-Abstimmung lässt allerdings schon vermuten, dass es sich beim Test-XF für einen Vertreter der 480-PS-Klasse nicht gerade um einen Temperamentsbolzen handelt. Das stimmt auch, liegt aber weniger am niedrigen Drehzahlniveau. Auch nicht am GPS-Tempomaten, den wir während der Testfahrt wie immer auf praxisnahe +5/-5 km/h einstellten. Die vorausschauende Geschwindigkeitsregelanlage arbeitet unauffällig und zufriedenstellend, ohne aber an die Regelpgenauigkeit der Systeme aus Södertälje oder Wörth heranzukommen.

Ähnlich wie beim Daimler stören wir uns an der Abstimmung von Ecoroll. Genauer daran, wann Letzteres beim Hineinrollen in Steigungen beendet wird. Dass passiert nämlich erst, wenn der Zug wieder exakt auf die eingestellte Tempomatgeschwindigkeit heruntergerollt ist. Bis der Kraftschluss dann wieder hergestellt ist, sind wertvolle km/h verloren gegangen, die der Antrieb mühsam wieder aufholen muss – wenn die Elektronik ihn lassen würde. Denn zusätzlich zum GPS-Tempomaten hat DAF noch ein weiteres Spritsparsystem namens „Dynamic Cruise“ hinterlegt. Diese unterbindet an Bergen im Tempomatmodus den Abruf der vollen Motorleistung. Statt möglichen 85 km/h belässt es die Elektronik dann bei Tempo 83 und erlaubt sich im Rollmodus auch die im GPS-Tempomaten hinterlegten – 5 km/h mitunter noch mal zu unterschreiten. Das mag einige Zehntel Diesel zusätzlich sparen, geht aber zulasten des Temperaments, weshalb der XF für einen Vertreter die-

ser Leistungsklasse gefühlt langsam unterwegs ist. Viele Fahrer werden sicher kaum widerstehen können, dem Sparwillen des XF per Tritt aufs Gaspedal ein Ende zu setzen, wonach es spürbar zügiger bergauf geht.

### MANUELLE SCHALTEINGRIFFE ERLAUBT DAF NICHT MEHR

Immerhin hat man bei Dynamic Cruise die Wahl. Bei der automatisierten Schaltung lässt DAF dagegen keine Schalteintritte zu. Bei Rückschaltungen können wir das noch nachvollziehen, dass die Niederländer aber auch keine manuellen Hochschaltungen mehr akzeptieren, dagegen nicht. Die lassen sich nur über das Gaspedal provozieren, was zugegebenermaßen passabel funktioniert. Oder der Fahrer beendet das Eco-Programm per Druck auf den rechten Lenkstockhebel. Dann sind manuelle Schalteintritte möglich, zusätzlich dreht das Getriebe die Gänge höher aus. Nach einigen Sekunden übernimmt die Elektronik allerdings wieder das Kommando – per Reaktivierung des Eco-Modus.

In dem mag sich der XF zwar langsamer anfühlen, rein rationell gesehen ist er aber auch mit allen Sparprogrammen höchstens ein halber km/h pro 100 Kilometer langsamer unterwegs als vergleichbar motorisierte Konkurrenten.

Die haben aber verbrauchsseitig das Nachsehen: Auf unserer standardisierten Testrunde, wie immer per Referenzfahrzeug abgeglichen, kam der 480er-DAF mit 24,33 l/100 km aus und setzt sich damit bis auf Weiteres an die Spitze unseres Verbrauchsrankings (siehe Diagramm auf Seite 50). Manchmal mag es ja länger dauern, dann zeigen aber auch ältere Vertreter, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehören. **JB**

Auf den ersten Blick ist der aktuelle XF schwer von seinem Vorgänger zu unterscheiden



Leider fällt die Öffnung der großen Fächer klein aus



DAF XF 480 SPACE CAB SUPERTEST





An Fahrwerk und Lenkung gibt es beim großen Niederländer nichts zu beklagen

## www.facebook.com/TruckerMagazin



Fast 284.000 Fans hat der TRUCKER auf Facebook. Einfach auf [www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin) gehen und mitreden!

**Achim R.** DAF hat die letzten Jahre sehr viel an Speditionen verkauft. Mich würde interessieren, wie es mit der Haltbarkeit und Qualität der Holländer aussieht. Wird der DAF nur gekauft, weil er günstiger ist als der Wettbewerb? Über das Design kann man geteilter Meinung sein.

**Thomas W.** Ich habe den neuen DAF als 480er. Ich bin total happy mit dem Niederländer. Hatte davor das Vorgängermodell. Bezogen zu dem wurde die Schaltung sehr verbessert und die Fahrgeräusche sind viel leiser. Probleme hatte ich bislang keine, aber nach 30.000 Kilometern sollte ja auch noch nichts sein. Auf meine große

Super-Space-Kabine würde ich aber nicht verzichten wollen.

**Andi H.** Mir wäre das kleine Space Cab auch zu klein. Da fehlt es durch den Motortunnel einfach an Stehhöhe.

**Fidel W.** Ich bin ja mal gespannt, wie viele DAF die angegebenen 200.000 Kilometer Wartungsintervall wirklich schaffen. Alle meine Lastwagen (verschiedene Marken), die ich bislang hatte, hatten kürzere Intervalle um die 120.000 Kilometer, wollten aber trotzdem schon früher in die Werkstatt.

**Martin W.** Mit Super Space Cab ist der DAF ein tolles Fahrerauto. Ich würde nicht mehr tauschen wollen. Auch das Bett ist erste Sahne. Meine Kritik beschränkt sich auf Kleinigkeiten: Der Verstellknopf für die Lenkradverstellung ist fummelig und die Einstellungsmöglichkeiten

des Lenkrades sind zu gering. Außerdem sind die Sichtverhältnisse durch die kleine Windschutzscheibe und das große Armaturenbrett miserabel. Auch die Außenspiegel sind mir zu klein. Ansonsten aber ein super Lkw.

**Solo Y.** Getriebe besser als beim Vorgänger, Geräuschkulisse auch, sonst eigentlich alles beim alten, leider auch dieser Eco-Mist, ohne selbst schalten zu können. Von meinen 480 PS spüre ich, ehrlich gesagt, auch nicht viel. Am Berg zieht jeder 400er locker vorbei. Der Verbrauch ist laut meinem Chef dafür niedrig.

**Kevin Sch.** DAF schafft es einfach, gute Autos zu einem günstigen Preis anzubieten. Wie alt das Lkw-Konzept ist, ist mit völlig egal, es muss Komfort bieten und zuverlässig sein. Und das bietet der XF. Besser als die ach so hochgelobten Marken aus Göteborg oder Södertälje!

## DAF XF 480 SPACE CAB SUPERTEST



### Mankos bei Sicht und Bedienung

Der XF hat sich spürbar verbessert. Er ist leiser, schaltet schneller und der MX13-Sechszylinder kommt mit niedrigeren Drehzahlen aus. Eine Rakete ist er allerdings nicht, sondern tritt aus Verbrauchsgründen bewusst zurückhaltend auf. Dem Chef wird das recht sein, dem gestressten Fahrer dagegen weniger.



**TRUCKER-Tester**  
Wolfgang Obermaier

Gut gefällt mir die Lenkung des DAF. Trotz der beim Testwagen montierten 385er-Breitreifen ist sie bei niedrigen Geschwindigkeiten leichtgängig, was Rangiervorgänge erleichtert. Allerdings bietet die Steuerung meines Erachtens einen zu geringen Lenkeinschlag. Nicht mehr zeitgemäß sind die Sichtverhältnisse durch die schmale Windschutzscheibe und die Regelung von Klimaanlage, Heizung und Lüftung ist sehr weit unten angebracht, was den Fahrer unnötig ablenkt. Zudem spiegelt sich der schräg angebrachte und eher kleine Bildschirm des Navigationssystems im Seitenfenster.

### KABINENWERTUNG



Das Bett ist einer der Pluspunkte der XF-Kabine



Genügt für lange Touren: große Kühlbox

Mit einer maximalen Stehhöhe von 1,88 Metern ist die Space-Cab-Kabine eher etwas für nationale Transporteinsätze. Vor allem, weil sich die volle Höhe nur vor dem Beifahrersitz nutzen lässt. Dafür zieht DAF das rechte Staufach oberhalb der Frontscheibe entsprechend ein, wodurch das Stauvolumen in den oberen Fächern allenfalls durchschnittlich ausfällt. Dafür lässt sich aber in der 54 Liter großen Schublade unter dem Bett eine Menge unterbringen. Zwischen den Sitzen verringert der 15 cm hohe Motor-tunnel die Stehhöhe auf 1,73 Meter. Mehr Kopffreiheit lässt

sich nur schaffen, indem man die Dachluke öffnet. Ansonsten gefällt das Space-Cab-Fahrerhaus mit guter Verarbeitung, wohnlichen Materialien und praxisgerechten Ausstattungen. Wie beispielsweise das maximal 81 Zentimeter breite und sehr bequeme untere Bett oder der 38 Liter große Kühlschrank, der viel Proviant aufnimmt. Das fortgeschrittene Alter der Grundkonstruktion lässt sich an den eingeschränkten Sichtverhältnissen durch die schmale Windschutzscheibe ablesen. Auch das Sichtfeld der Außenspiegel ist eher klein, dafür bauen die Gehäuse kompakt.

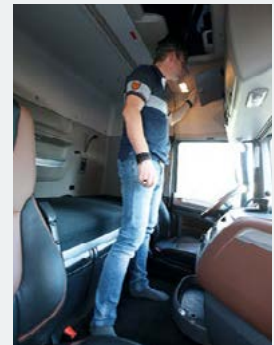
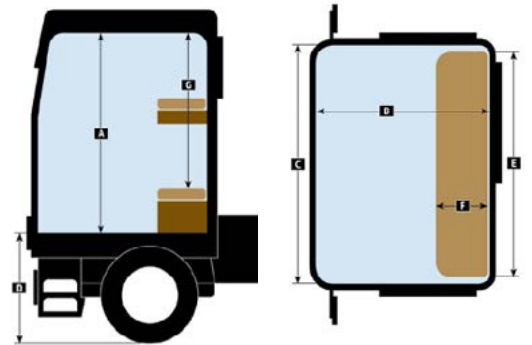
### STAUFÄCHER

#### Inhalt in Litern (l)

Über Frontscheibe, re., mit Deckel.....	37
Über Frontscheibe, mi., mit Deckel.....	80
Über Frontscheibe, li., mit Deckel.....	59
Unter Bett, links.....	55
Unter Bett, Staukasten.....	18
Kühlschrank (unter Bett).....	37
Schublade (unter Bett).....	68
Unter Bett, über Außenstaufach.....	81
Am Kopfende, unteres Bett.....	9
Türtaschen, links/rechts.....	je 4
Außenstaufach, rechts.....	155
Außenstaufach, links.....	168

### ABMESSUNGEN KABINE

	(cm)		(cm)
<b>A</b> Kabine, Innenhöhe*	188	<b>E</b> Bett, Länge.....	210
<b>B</b> Kabine, Länge.....	225	<b>F</b> Bett, Breite.....	81
<b>C</b> Kabine, Breite.....	249	<b>G</b> Bett, Kopfhöhe.....	k.A.
<b>D</b> Einstieg, Höhe.....	153	Lenkradverstellbereich, Höhe.....	8
Sitzverstellbereich, Höhe.....	14	Lenkradverstellbereich, Neigung...30°-50°	
Sitzverstellbereich, Tiefe.....	20	*auf Motortunnel.....	173



Eingeschränkte Stehhöhe

### ABLAGEN

#### Länge x Breite (cm)

Unten, über Motortunnel.....	36 x 53
Oben, auf Armaturenbrett...31 x 33-55	
Ausziehtisch.....	28 x 29
Zwei Kleiderhaken, Dosenhalter am unteren Bett, Flaschenfach neben dem Fahrersitz, Flaschenhalter in den Türtaschen rechts und links, ausklappbare Becherhalter in der Mittelkonsole, großer Aschenbecher in der Mittelkonsole, 24- und 12-Volt-Steckdose, drehbarer Punktstrahler über Fahrer, Doppelleuchte über Fahrer, Rotlicht	

## SUPERTEST DAF XF 480 SPACE CAB

### TECHNISCHE DATEN

#### MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; Singleturbolader, Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, SCR-Abgasnachbehandlung, Abgasrückführung, Partikelfilter, Euro 6

**Typ**.....Paccar MX-13 355  
**Hubraum**.....12.900 cm<sup>3</sup>  
**Bohrung x Hub**.....130 x 162 mm  
**Verdichtung**.....18,5:1  
**Einspritzung**.....Common-Rail  
**Nennleistung**.....483 PS (355 kW) bei 1600/min  
**max. Drehmoment**.....2350 Nm (im 12. Gang 2500 Nm) bei 900 - 1365/min

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

**Kupplung**  
 pneumatisch betätigte ZF-Sachs-Einscheibenkupplung, 430 mm

**Getriebe**  
 ZF-Traxon, synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe (ZF 12 TX 2010 TD), Range- und Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge, 2 Rückwärtsgänge

**Crawler**: ohne

**Spreizung Fahrgänge**: 16,69 / 12,92 / 9,93 / 7,67 / 5,90 / 4,57 / 3,66 / 2,83 / 2,17 / 1,68 / 1,29 / 1,00

**Rückwärtsgänge**: 15,54 / 12,03  
**Hinterachse**: i=2,21

#### FAHRWERK

**Vorn**: Typ 163N, 100 mm vertikales Offset; 8,0 t; Zweiblatt-Parabelfeder mit Querstabilisator

**Hinten**: Typ SR1344, einfach untersetzte Antriebsachse; 13,0 t; Vierbalg-Luftfeder mit Querstabilisator

**Reifen (im Test)**: VA 385/55 R 22.5; HA 315/70 R 22.5  
**Felgen (im Test)**: 9.00 x 22.5 Alu (Option; Serie: Stahl)

#### BREMSANLAGE

**Vorn**: Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen, EBS  
**Hinten**: Scheibenbremse, EBS

**Motorbremse**.....MX-Motorbremse (360 kW bei 1200 - 1500 min)

**Retarder**.....ZF-Intarder (Option)

#### LENKUNG

**Übersetzung**.....19,1:1  
**Lenkraddurchmesser**.....450 mm

#### MASSE + GEWICHTE

**Radstand**.....3600 mm  
**L x B x H**.....5720 x 2550 x 3530 mm  
**Leergewicht**.....7480 kg (fahrfertig, mit Fahrer)

#### FÜLLMENGEN

**Motoröl**.....34,0 l (inkl. Filter)  
**Tank**.....400 l Diesel; 65 l AdBlue  
**Kühlflüssigkeit**.....47,0 l  
**Hinterachsöl**.....23,5 l  
**Getriebeöl**.....21,5 l

#### PREISE

(NETTO, HÄNDLERANGABEN)

Basispreis DAF XF.....auf Anfrage  
 Preis Testwagen.....auf Anfrage

#### Serienausstattung / Extras

automatisierte Schaltung, Bremsomat, Hillholder, Eco-Roll, Bordcomputer/Diagnosesystem, elektrische Dachluke, elektrische Fensterheber, Klimaanlage mit automatischer Regelung, Komfortmatratze (unteres Bett), Flottenmanagement-System, beheizte, elektrische verstellbare Spiegel, Rahmenverkleidung, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer



Cleveres Detail: klappbare Zusatzsonnenblende

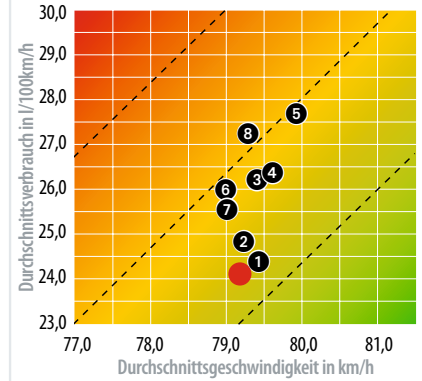
#### Empfohlen vom TRUCKER:

**Paket Beleuchtung**: LED-Scheinwerfer mit stoßfestem Lexan-Linsenglas, Kurvenlicht, LED-Arbeitscheinwerfer hinter dem Fahrerhaus, LED-Rückleuchten.....Preis auf Anfrage

**Paket Aerodynamik**: Per Kurbel einstellbarer Dachspoiler, Seitenfender, Seitenverkleidung.....Preis auf Anfrage

**Paket „Exclusive“**: Lederlenkrad, Leder-Türbezug, Innenraumverkleidungen in „Exclusive“-Farbgebung, Luxusfahrersitz mit Leder und Klimatisierung.....Preis auf Anfrage

### VERBRAUCH IM VERGLEICH



- 1 Scania New R 450
- 2 Mercedes Actros 1845
- 3 Iveco Stralis XP 480
- 4 MANTGX 18.460
- 5 Volvo FH 460
- 6 Volvo FM 450
- 7 Iveco Stralis XP 420
- 8 Renault T 460
- DAF XF 480

### SERVICE UND WARTUNG

Im Rahmen des letztjährigen Facelifts streckte DAF die Wartungsintervalle auf bis zu 200.000 Kilometer, was selbstredend nur mit teuren Synthetik-Ölen möglich ist. Ob die Wartungsrechner diese Distanzen tatsächlich erlauben oder den Niederländer früher in die Werkstatt beordern, wird die Zukunft zeigen. Wer den Schmierölwechsel selbst erledigt, freut sich darüber, dass sich der Ölfilter ohne große Tropfmengen einfach tauschen lässt. Nachge-



Den AdBlue-Tank montiert DAF erhöht

füllt wird über die gut erreichbare Einfüllöffnung unter der Frontklappe, wo auch Kühlflüssigkeit und Scheibenwaschwasser ergänzt werden. Ein Ölpeilstab ist direkt am Motor verbaut. Alle Flüssigkeitsstände werden vom Bordcomputer überwacht. Nicht optimal: Zum Nachfüllen des Lenkös oder zum Luftfiltertausch muss man die Kabine ankippen. Zu empfehlen sind die optionalen LED-Scheinwerfer, die für angenehme Fahrbahnausleuchtung sorgen. Die LED-Rückleuchten sollten ein Lasterleben ohne Ausfall überstehen.

### KONKURRENZ



DAF XF 480	
Fahrerwertung	806
Wirtschaftlichkeit	588
Verbrauch (m. AdBlue) ltr. / 24,3	
Geschwindigkeit km/h	79,2
<b>Punkte</b>	<b>1394</b>
Urteil	exzellent



IVECO STRALIS XP 420	
Fahrerwertung	792
Wirtschaftlichkeit	566
Verbrauch (m. AdBlue) ltr. / 25,6	
Geschwindigkeit km/h	79,0
<b>Punkte</b>	<b>1358</b>
Urteil	sehr gut



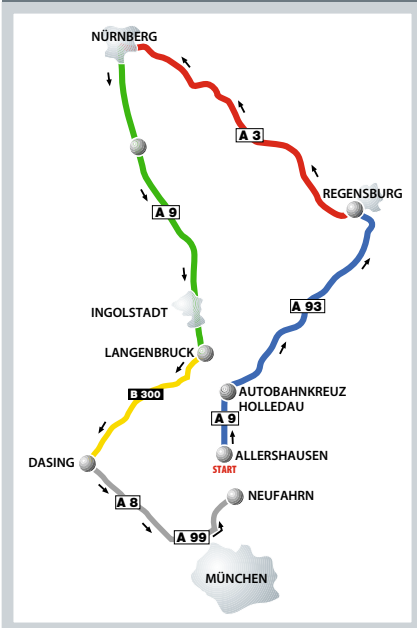
RENAULT T 460	
Fahrerwertung	797
Wirtschaftlichkeit	543
Verbrauch (m. AdBlue) ltr. / 27,3	
Geschwindigkeit km/h	79,3
<b>Punkte</b>	<b>1340</b>
Urteil	sehr gut



MB ACTROS 1845	
Fahrerwertung	810
Wirtschaftlichkeit	579
Verbrauch (m. AdBlue) ltr. / 24,9	
Geschwindigkeit km/h	79,2
<b>Punkte</b>	<b>1389</b>
Urteil	exzellent

## DAF XF 480 SPACE CAB SUPERTEST

### TESTSTRECKE



### VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEIT

Tonnage jeweils 40 t	1. Etappe 74,3 km medium	2. Etappe 80,8 km hügelig	3. Etappe 100,2 km Rolletappe	4. Etappe 50,5 km Landstraße	5. Etappe 52,7 km leicht	Gesamt 358,5 km
<b>Liter/100 km</b>	23,38	27,30	23,77	21,90	24,44	<b>24,32</b>
<b>km/h</b>	83,75	82,80	83,07	60,64	85,13	<b>79,22</b>

### BERGWERTUNGEN

	Steigung/Länge	Zeit	Gang bei 1/min	v <sub>min</sub>	Verbrauch
1	max. 5 %, 1,5 km	keine Messung	-	-	-
2	max. 6 %, 1,5 km	1,12 min	11 bei 1130/min	74 km/h	79,3 l/100 km
3	Kindinger Berg A 9	3,33 min	11 bei 1100/min	71 km/h	74,4 l/100 km

## Warum wir mit Referenz-Lkw fahren

Jeder Test wird von unserem 38 Tonnen schweren Referenz-Zug, einem MB Actros 1845 mit Schmitz-Cargobull-Curtainsider, begleitet. Mit diesem Zug haben wir unter guten Bedingungen Verbrauchswerte erfahren. Verändern sich die beim Test, wissen wir, dass der Testtruck andere Bedingungen hatte. Über das Verhältnis der Verschlechterung/Verbesserung können wir die Werte der Test-Lkw auf eine einheitliche Basis beziehen. Vorteil: Unsere Daten sind vergleichbar. Wir finden es unseriös, Werte zu vergleichen, die ohne Referenz an verschiedenen



Tagen unter wechselnden Bedingungen erfahren wurden. Den Test mit Referenz-Lkw gibt es in der Fachpresse nur bei uns und er wird auch von der Industrie praktiziert – weil's am genauesten ist! AdBlue-Verbräuche sind anteilig in die Etappenergebnisse eingerechnet.

**TRUCKER testet mit Premium-Kraftstoffen von Shell**



**ClimatePartner**  
klimaneutral

Fahrzeugtest | ID: 11232-1306-1001

Mit gutem Beispiel voran: TRUCKER gleicht das CO<sub>2</sub> bei den Tests durch Zertifikate aus. Die Kompensation geht über Anbieter „Climate Partner“ in ein Windenergieprojekt. Das sind wir der Umwelt schuldig, auch wenn wir fahren, damit Sie sparen!

### GERÄUSCHMESSUNGEN IM VERGLEICH

Messung in dB(A)	Motor an Leerlauf	85 km/h Dachluke zu	85 km/h Dachluke offen	Motor aus Fahrer/Bett
<b>DAF XF 480</b>	<b>50</b>	<b>62</b>	<b>64</b>	<b>54/54</b>
Bester im Test <sup>*)</sup>	49	61	64	48/47
	Bergfahrt	Vollgas	Motorbremsbetrieb	
<b>DAF XF 480</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>61</b>	
Bester im Test <sup>*)</sup>	62	62	60	

<sup>\*)</sup> Scania S 730

### BEWERTUNG

Motor/Antrieb (max. 140).....118	Sitze (max. 40).....32
Getriebe/Kupplg. (max. 140).....118	Armatur./Instrum. (max. 50).....40
Bremsen (max. 120).....98	Scheibenwischer (max. 30).....24
Lenkung (max. 40).....34	Fahrerhaus (max. 240).....194
Pedale (max. 20).....16	
Fahrverhalten (max. 60).....53	
Sicht (max. 50).....39	<b>erreichte Punkte: ..... 806</b>
Klima/Lüftung (max. 50).....40	(maximale Punktzahl .....980)

sehr sparsamer Antriebsstrang, niedrige Geräuschkulisse, hoher Fahrkomfort, aktives Fahrwerk, stark verbessertes Getriebe

träge anmutende Fahrleistungen; MX-Motorbremse mit eingeschränkten Möglichkeiten, Sichtverhältnisse aus der Kabine

**FAHRERWERTUNG/URTEIL 806/SEHR GUT**

**Urteil exzellent**

Der Sicherheitsgurt ist während der Testfahrt natürlich immer angelegt



### FAZIT

#### 480 PS sparsam eingesetzt



**TRUCKER-Tester Jan Burgdorf**

Der DAF XF 480 legt auf unserer Teststrecke einen neuen Rekordverbrauch hin. Großen Anteil daran haben GPS-Tempomat und Dynamic Cruise. Vor allem Letzteres hilft die letzten Zehntel Diesel zu sparen, beschneidet den Niederländer an Bergen aber in seiner Leistungsfähigkeit. Für viele Fahrer wird er damit zur Spaßbremse mutieren – weshalb sie das System per Tritt aufs Gaspedal übersteuern werden.

Test\_DAF CF 450 FT 4x2

Vorhang auf für den  
„International Truck of the  
Year“: der neue DAF CF



# Klein, aber oho

Der CF ist der kleine Bruder des XF. Doch in puncto Fahrerkomfort, Sicherheit und Transporteffizienz steht die mittelschwere Baureihe der neuen Generation dem großen DAF-Flaggschiff in nichts nach. Der KFZ-Anzeiger hat den kompakten LKW mit leistungsstarkem 6-Zylinder-Dieselmotor getestet.



Leise, sparsam, kraftvoll: CF 450 in 4x2-Ausführung

**W**ie heißt es so schön: Der erste Eindruck zählt. Und der Letzte bleibt für immer. Zum letzten Eindruck werde ich noch an späterer Stelle kommen, allerdings kann schon vorab festgehalten werden: Der erste Eindruck fiel beim neuen DAF CF 450 auf Anhieb positiv aus, als der mittelschwere Truck aus der neuen DAF-Modellgeneration kürzlich zur großen Testrunde auf der ETC-Strecke bei Northeim antrat.

Die Niederländer schickten ihren 4x2-LKW im stylisch-modernen Outfit mit großzügig geschnittener Space-Cab-Fahrerkabine samt Stoßfänger aus galvanisiertem Stahl. Eine elegante Optik, die auch bei den Kraftfahrer-Kollegen auf dem Northeimer Autohof einen bleibenden Eindruck hinterließ.

Durch verschiedene Optimierungen am leistungsstarken MX-11-Triebwerk und verbesserte Aerodynamik haben die Eindhovener Ingenieure in den letzten Jahren konsequent an der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs gearbeitet. Das Ergebnis: der neue CF verbraucht im Vergleich zur Vorgänger-Generation laut Hersteller bis zu sieben Prozent weniger Diesel.

Die leichtere Konstruktion der neuen Generation des mittelschweren Trucks bietet zudem eine höhere Nutzlast, während das aufgewertete Außen- und Innendesign für einen gestiegenen Fahrkomfort und größere Attraktivität sorgt – beste Voraussetzungen also für eine erkenntnisreiche Fahrt auf unserer haus-eigenen Test-Strecke.

### Allround-Talent

Der CF aus Eindhoven zielt traditionell auf das alltägliche Geschäft in der Warenverteilung. Man findet ihn bei Lebensmittel-Filialisten ebenso wie in der Entsorgungsbranche, am Bau oder auf dem Speditionshof. Gerade auf kürzeren Strecken mit mehreren Ladestellen schätzt der Fahrer den bequemen Einstieg.

Auch die gute Übersichtlichkeit beim Rangieren, reichlich Ablagen für die Frachtpapiere sowie die hohe Nutzlasten, um beim morgendlichen Ausrücken maximale Ladung auf den Weg zu bringen, machen das Fahrzeug für den Nahverkehrseinsatz attraktiv.

Doch der CF präsentierte sich auf der ETC-Strecke ebenso als echte Alternative für den Fernverkehr. Auch mittlere und

lange Distanzen lassen sich mit dem neuen Niederländer komfortabel und problemlos bewältigen.

### Komfortabel unterwegs

Lange Zeit wurde das CF-Cockpit von vielen Fahrern als zu knapp geschnitten und unkomfortabel bezeichnet. Die Zeiten sind allerdings längst vorbei. Betritt man in die 2.300 mm breite Fahrerkabine, fallen dem Chauffeur sofort das reichhaltige Platzangebot, der gehobene Stil und die hohe Verarbeitungsqualität des Interieurs ins Auge, die wichtigsten Bedienelemente gehen gut zur Hand. Die Bedienung erfolgt intuitiv, auch für den unerfahrenen DAF-Piloten.

Der Einstieg in den DAF CF erwies sich im Test als sicher und angenehm leicht, der großzügige Innenraum und zahlreiche Neuerungen sorgen für mehr Komfort, Bedienerfreundlichkeit, Attraktivität und Sicherheit. Highlights sind unter anderem eine neue Innenraumverkleidung, aktualisierte Instrumententafel und das neue Dashboard-Layout.

Auch mit den individuell austauschbaren Schaltern haben die Niederländer

## Test\_DAF CF 450 FT 4x2



Elegantes Interieur, intuitive Handhabung: Blick ins CF-Cockpit

dem Fahrer mehr Flexibilität an die Hand gegeben.

Neue, warme und geschmackvolle Farben für Armaturenbrett, Sitze, Vorhänge, Matratzen sowie Seiten- und Rückwände werben das Interieur weiter auf. DAF tituliert den gewählten Farbton in unserem Test-Fahrzeug klangvoll als „Dark Sand“. Das klingt nobel – und ist es auch. Der CF 4x2 als Sattelzugmaschine wurde eben auch als Fahrzeug für die Mittel- und Langstrecke konzipiert. Da soll sich der Fahrer auch auf weiten Strecken wohl fühlen.

Optional erhältlich für den CF ist zudem die luxuriöse Ausstattungsvariante Exclusive-Line. Sie hebt sich durch eine Armaturentafel und Ledersitze im Farbton Cognac sowie elegant umrahmte Lüftungsschlitze ab.

Weiteres Highlight: Die neuen CF-Modelle sind mit einem völlig neuen, automatischen Hvac-System (Hvac – Heating, Ventilation and Air Conditioning) ausgestattet. Dieses System kann laut Hersteller ebenfalls zur Kraftstoffreduktion beitragen, denn die neue intelligente Klimaanlage verbraucht bedeutend weniger Energie – so die Verantwortlichen aus Eindhoven.

### „Cooles“ Sache

Sie kühlt die Luft nur soweit ab, wie es für die gewünschte Temperatur notwendig ist. Durch einen intelligenten Einsatz



Allround-Talent: der CF macht auch im Fernverkehr eine gute Figur

des Verdampfers wird ebenfalls übermäßige Kühlung vermieden. Bei Fahrpausen oder Übernachtungen wird das Fahrerhaus mit Restwärme vom Motor geheizt. Weitere Neuheit: Der Fahrer bedient die Temperatur- und Klimaregelung nun auch über eine Konsole mit Temperaturanzeige an der Rückwand.

Die Instrumententafel wurde neu gestaltet. Die neue Schriftart sorgt für einen moderneren und eleganteren Look und bessere Lesbarkeit. Auch die Fahrerinformationsanzeige wurden erweitert. Sie enthält nun eine Fahrtschreiberanzeige, die dem Fahrer seine verbleibenden Lenk- und Ruhezeiten anzeigt.

Während der Fahrer auch vom neuen Innenraum-Beleuchtungsschalter in der Mitte des Armaturenbretts profitiert, muss er nicht auf die praktische ausziehbare Tischplatte und das komfortable Raumangebot verzichten. Der neue Innenraum-Beleuchtungsschalter ist bedienerfreundlich mit Funktionen wie einem Dimmer oder den Modi „Night Drive“ und „Relax“ ausgestattet.

Auch die Bedienungen der Funktionen zur Geschwindigkeitsregelung – einschließlich Tempomat und Predictive Cruise Control – wurden verbessert: Die Schalter sind nun besser erreichbar und sinnvoll neben dem Lenkrad angeordnet.



Seinen größten Trumpf spielt der CF 450 allerdings als Fahrmaschine aus – so viel wird schnell klar, wenn man die ersten Kilometer abspult. Die überarbeitete CF-Kabine duckt sich jetzt näher an den Rahmen, ist straffer gedämpft. Ohne lästiges Wanken eilt der CF präzise durch schnell gefahrene Kurven, kein Nicken beim Bremsen. Das Fahrwerk wurde renoviert, vorn mit neuen breiteren Federblättern, hinten mit einer Stabilink-Aufhängung.

### Effizienter Antriebsstrang

Der optimierte Kraftstoffverbrauch der neuen Fahrzeuggeneration ist das Ergebnis eines vollständig integrierten, innovativen Antriebsstrangs, der eine optimale Interaktion zwischen Motor, Nachbehandlungssystem, Getriebe und Hinterachsen gewährleistet.

Die Steuerung der Luftansaugung des Paccar-MX-11-Motors wurde durch einen effizienteren Turbolader, ein neues EGR-System und eine neu entwickelte Ventilsteuerung aufgewertet.

Zur Verbesserung der thermischen Effizienz wurde ein neues Verbrennungssystem mit neuen Kolben, Einspritzdüsen und Einspritzstrategien entwickelt, während gleichzeitig ein höheres Verdichtungsverhältnis zur Verfügung steht. Zudem wurden variable Lenkungs-, Öl- und Kühlflüssigkeitspumpen entwickelt.

Eines der wichtigsten Ziele bei der Entwicklung des neuen Antriebsstranges war die Reduzierung der Drehzahl. Das maximale Drehmoment (2.300 Nm) des MX-11-Motors wurde deutlich erhöht und steht nun bereits bei 900-1.125 U/min zur Verfügung. Dadurch wird das Fahren bei niedrigen Motorumdrehungen möglich. Seine volle Leistung entfaltet der kraftvolle 6-Zylinder-Dieselmotor mit mehrstufigem Drehmoment bei rund 1.600 U/min. Dann liefert das Euro-6-Triebwerk des CF bis zu 330 kW (449 PS).

Die Hinterachskonstruktionen wurden weiterentwickelt und es können, je nach Antriebsstrangspezifikation, Reduktionen von bis zu 2.05:1 bei Dauergeschwindigkeiten von 85 km/h bei lediglich 1.000 bis 1.040 U/min spezifiziert werden. Für das innovative Hinterachsdifferenzial wurden Tellerrad und Ritzel von Grund auf neu entwickelt, um Langlebigkeit, Effizienz und Geräuschentwicklung zu optimieren.

Zusätzlich sorgen Öle mit niedriger Viskosität und niedrigere Ölstände in den Hinterachsen ebenso für eine erweiterte Kraftstoffeffizienz wie die reibungsarmen Räder und Lager.

### Gut gebremst, sauber geschaltet

Der DAF CF 450 ist serienmäßig mit dem Traxon-12-Gang-Automatikgetriebe ausgestattet. Weniger Reibungsverlust, noch schnelleres Hochschalten und eine erweiterte Nutzung von Eco-Roll tragen dazu bei, dass der Kraftstoffverbrauch sinkt. Zusätzlich wird ein hohes Maß an Fahrkomfort, dank reibungsloser Schaltvorgänge, bei denen sich die Kupplung präzise betätigen lässt, erreicht. Die verbesserte Getriebespreizung sorgt für eine gute Manövrierbarkeit.

Die elektrische und elektronische Architektur des CF 540 wurde vollkommen neu entwickelt. Sie enthält ein neues Fahrzeug-Steuergerät für dezidierte Antriebsstrangintegration einschließlich erweiterter Eco-Roll- und Tempomatfunktionen wie Dynamic-Cruise. Dank dieser neuen Funktion passt sich der Tempomat automatisch an unterschiedliche Fahrbedingungen an.

Durch die engere Verzahnung von vorausschauendem Tempomat (PCC – Predictive Cruise Control) und intelligentem Eco-Roll kann PCC die Eco-Roll-Funktion nun zu einem noch früheren Zeitpunkt aktivieren. Dafür müssen beide Technologien errechnen, dass Fahrzeugmasse

und -geschwindigkeit ausreichen, um das Fahrzeug über den höchsten Punkt der Steigung zu „schieben“ (Gang auf neutral), ohne dass die Geschwindigkeit zu stark abnimmt.

Neben der Motorleistung wurde auch die Leistung der Paccar-Motorbremse verbessert. Die maximale Bremsleistung der Motorbremse des MX-11 ist von 320 auf 340 kW angestiegen. Die Bremsleistung ist im Bereich 1.000 bis 1.600 U/min um 20 Prozent gestiegen. Bei den Bremsen setzt DAF vorn und hinten beim CF auf belüftete Scheibenbremsen. Die Zweikreis-Druckluftanlage ist elektronisch gesteuert.

### Mehr Nutzlast, weniger Gewicht

Für den neuen CF hat DAF ein kompakteres Abgasnachbehandlungssystem (EAS – Exhaust Gas Aftertreatment System) entwickelt. Der so gewonnene Platz im Fahrgestell kann jetzt für einen größeren Kraftstofftank, Kompressoren, Werkzeugkisten oder Kranstützen genutzt werden.

Durch eine fortschrittliche Substrattechnologie konnte die Größe der EAS-Einheit um 40 Prozent reduziert werden. Dies geschieht ohne Beeinträchtigung des Staudrucks, der Reinigungsintervalle des Partikelfilters oder der DeNOx-Effizienz. Im Gegenteil: Die neue Abgasbox wird schneller erhitzt und der Motor gelangt schneller und dauerhafter in seinen kraftstoffeffizienten Modus.

**Optimierter Antriebsstrang:  
dank des neuen MX-11-Motors  
ist der CF noch effizienter**



## Test\_DAF CF 450 FT 4x2



### Kostenrechnung DAF CF 450

#### Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	10,8/ 450
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	31.900
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.450,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch Diesel [l/100 km]	25,70
Verbrauch „Adblue“, [l/100 km]	1,40
Verbrauch Diesel und „Adblue“, preisgewichtet [l/100 km]	26,30
Maut [Euro/100 km = ct/km]	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Adblue“ [Euro/l]	0,45
<b>Variable Kosten</b>	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	28,27
Kosten „Adblue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,63
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	39,70
<b>Feste Kosten</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.400,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	26.001,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	108,34
<b>Auswertung 1: Kosten/Jahr</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.400,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	36.125,00
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	75.626,00
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	20,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	39,70
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	60,50



Hochwertiges Exterieur: das neue DAF-Markenemblem mit chromumrandeten Buchstaben

Durch die kompakte Abmessung der EAS-Einheit müssen nun auch DeNOx-Katalysator und Dieselpartikelfilter bei speziellen Anwendungen nicht mehr getrennt werden, was die Gesamteffizienz deutlich steigern soll.

Außerdem konnte durch die neue, ultra-kompakte EAS-Einheit das Gewicht um knapp 50 kg reduziert werden. Dank zusätzlicher Maßnahmen, wie einer Reduzierung des Motor- und Fahrgestellgewichts, ist das Gesamtgewicht des neuen CF 450 um rund 100 kg gesunken. Daraus resultieren folglich 100 kg mehr Nutzlast.

### Fazit

Viele neue Systeme und Komponenten haben die Niederländer aus Eindhoven in ihrem neuen mittelschweren Truck installiert. Damit wurden konkret zwei Ziele verfolgt: die Steigerung des Fahrzeugkomforts und die konsequente Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Die DAF-Ingenieure sprechen hier von rund sieben Prozent im Vergleich zur Vorgänger-Generation.

In Sachen Komfort und Interieur lässt sich abschließend festhalten: Der Eindhovener Hersteller hat bei seiner neuen Modell-Generation ganze Arbeit

geleistet und einen LKW konstruiert, der nicht nur den hohen Ansprüchen der City- und Verteiler-Logistik entspricht. Auch im nationalen und internationalen Fernverkehr auf mittleren und langen Distanzen kann der neue CF 450 4x2 durchaus mit den schweren Trucks der europäischen Konkurrenz mithalten.

Und was ist nun mit den rund sieben Prozent weniger Kraftstoff, die DAF verspricht? Unsere Messung auf der 188,5 km langen Messstrecke zwischen Northheim und Kassel spricht eine eindeutige Sprache: Im Test kam der CF 450 auf einen Diesel-Verbrauch von rund 25,7 l/100 km. Der Vergleich unserer jetzt erhobenen Verbrauchswerte mit den Resultaten älterer Fahrzeugtests der CF-Vorgängergeneration – natürlich unter vergleichbaren Bedingungen – zeigt: die Sieben-Prozent-Angabe der Niederländer ist korrekt. Der Adblue-Testverbrauch kann mit 1,4 l/100 km beziffert werden – ebenfalls ein gutes Ergebnis.

Sollte der letzte Eindruck also tatsächlich für immer bleiben – so wie einleitend erwähnt –, dann werde ich den neuen DAF CF 450 FT 4x2 aus Eindhoven wohl als einen echten „Sprit-Spar-Champion“ in Erinnerung halten.

Philipp Bönders

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, LDW und AEBs gem. gesetzl. Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5  
 (1) angenommene Obergrenze auf Basis eigener Marktbeobachtungen  
 (2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate  
 (3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung  
 Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen.  
 Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

FERNFAHRER

# FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Sonderdruck  
aus

2018  
Heft 6

fernfahrer.de

LEICHT UND

**LOCKER**



TEST UND TECHNIK

DAF CF 450 SPACE CAB

# LEICHT UND LOCKER

Schmale Kabine mit hohem Motortunnel und kleiner Elfliter-Motor mit 450 PS – das hört sich nach biederer Hausmannskost an, hat aber dennoch seine Reize.

TEXT | Ralf Becker FOTOS | Thomas Küppers

# 450

## FACTS

10.800 cm<sup>3</sup> • Reihensechszylinder  
449 PS • 2.200 Nm • 32,9 l/100 km



**TEST UND TECHNIK**

**DAF CF 450 SPACE CAB**



**1 DIE KOMPAKTE**  
Kabine wirkt wie aus einem Guss. Bekanntes Manko: nur ein kleines Außenstufach.

**2 DIE STEHHÖHE**  
auf dem 44 Zentimeter hohen Motortunnel beträgt rund 1,8 Meter.

**Z**iemlich genau vor einem Jahr hat DAF die Neuauflage der schweren Baureihen CF und XF ins Rennen geschickt. Der Fokus, wie sollte es heute anders sein: Verbrauchssenkung auf breiter Front. Gefeuert hat DAF gleichermaßen an Aerodynamik, am Antriebsstrang und am Gewicht. Wie das konkret aussieht, demonstrieren die Niederländer am Beispiel eines CF 450 mit 10,8-Liter-Motor MX-11 und Space-Cab-Fahrerhaus.

Als Vertreter der neuen Generation ist die Zugmaschine sofort an der neu gestalteten äußeren Sonnenblende zu erkennen. Um wie viel genau sich der Luftwiderstand damit verringert, sei dahingestellt, optisch ist die Blende in schicker Aluminiumoptik auf jeden Fall ein Gewinn. Beim Rundgang fällt auch der neue, kompaktere Endschalldämpfer mit integrierter Abgasnachbehandlung auf. Die Box spart Bauraum und Gewicht – laut DAF rund einen Zentner. Mit einer Reihe weiterer

Einzelmaßnahmen, etwa den Batterien im hinteren Überhang, bleibt am Rahmen Platz für bis zu 1.500 Liter Diesel. Unterm Strich sollen die 4x2-Varianten zudem 100 Kilo abgespeckt haben. Das passt, denn gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten CF 440, vor rund drei Jahren im Test, liegt das Leergewicht ziemlich genau zwei Zentner niedriger. Nur knapp sieben Tonnen bringt das Testfahrzeug ohne Fahrer auf die Waage, in dieser Fahrzeugklasse ein günstiger Wert.



**1 DIE SEITENSCHIEBEN** bleiben auch bei der Neuauflage des CF geteilt. Je nach Sitzposition stört der Fensterrahmen mal mehr, mal weniger.



**2 GUT GEMACHT** sind die seitlichen Sonnenblenden. Dank Scherenmechanik lassen sich die Rollos leicht in jede Stellung verschieben.



**3 NUR ZWEI STUFEN** führen treppenartig auf rund 1,20 Meter Kabinenbodenhöhe: der größte Trumpf der niedrig montierten CF-Kabine.

**4 DAS SIDEFLAP** lässt sich nicht einklappen, man kommt trotzdem leicht an die Anschlüsse; eine Kurbel für den Dachspoiler gibt es beim CF nicht.





**UNTER DEM „COMFORT“-BETT** mit 15 Zentimeter dicker Matratze hat die 32-Liter-Kühlbox Platz.

Zweiblatt-Federn vorne, vier Luftfederbälge hinten sowie eine Vierpunkt-luftgefederte Kabine ergeben in der Summe eine ziemlich straffe, aber tadellose Gesamtabstimmung. Zusammen mit der direkten Lenkung und der Sitzposition nah zur Straße – der Kabinenboden liegt in nur 1,20 Meter Höhe – kann man über Spurtreue, Fahr- und Kurvenverhalten nicht meckern. Das griffige Lederlenkrad und der sehr bequeme, belüftete Luxussitz tragen in der gehobenen Ausstattung ebenfalls ihr Scherflein bei. Ein absoluter Leisetreter ist der DAF zwar immer noch nicht, aber auf der Autobahn ist die Geräuschkulisse doch deutlich geringer als zuvor. Das wiederum geht in erster Linie auf das Konto der ellenlangen Achsübersetzung von 2,21 zu eins, die bei Marschtempo 85 km/h im größten Gang und mit 315/70er-Bereifung lediglich 1.015 Umdrehungen diktiert. Dies ist ein weiterer Grundbaustein im DAFschen Sprintspar-Konzept: Runter mit der Drehzahl, und zwar drastisch. Im Gegenzug haben die MX-Motoren eine Kraftkur absolviert, die auch eine Drehmomentüberhöhung („Multi Torque“) im größten Gang umfasst. Der 450er ist somit der direkte Nachfolger des zuvor erwähnten CF 440, mit jetzt 449 statt 435 PS und bis zu 200 Nm mehr Drehmoment (2.200 plus 100 Nm im 12. Gang gegenüber maximal 2.100 Nm beim 440er).

Multi Torque hin oder her, mit der langen Achse und den entsprechend geringen Drehzahlreserven ist der CF 450 wahrlich kein Gipfelstürmer. Zumal der zur Testfahrt von DAF empfohlene Eco-Modus eisern auf niedrigste Drehzahlen setzt. In Steigungen hält die Elektronik den 12. Gang regelmäßig bis runter auf 900 Umdrehungen und die weiteren Schaltungen erfolgen bei knapp 1.000 Touren auch nicht viel früher. Folgerichtig liegt das Durchschnittstempo am Ende mit

80,3 km/h auf bescheidenem Niveau, der Dieserverbrauch mit 32,9 Liter dafür umso günstiger. Adblue wird anteilig in Höhe von 5,8 Prozent vom Diesel fällig, umgerechnet 1,91 Liter, das sind rund zwei Prozentpunkte beziehungsweise circa 0,7 Liter mehr als zuvor – bei drastischem Preisvorteil von Adblue gegenüber Diesel. Weiterer Bestandteil des Sprintspar-Konzepts sind maximal ausgereizte Ecoroll-Phasen bis zehn km/h unter die gesetzte Tempomatgeschwindigkeit. Auf schwach befahrener Autobahn ist das ja noch vertretbar, bei dichtem Verkehr und erst recht auf der Landstraße sollte man den Unterschwinger aber dann doch weiter in Richtung null verstellen, um nicht zum Verkehrshindernis zu mutieren.

Mit Einführung der ZF-Traxon-Getriebe hat DAF auch den vorausschauenden Tempo-

maten neu justiert. Einen ständigen und mitunter nervigen Wechsel zwischen Gasgeben und Rollenlassen auf minimal hügeliger Strecke gibt es nun nicht mehr, außerdem geschieht das Aus- und Einkuppeln sehr sachte und kaum noch spürbar. Auch von der Drehmomentreduzierung in den ersten elf Gängen und einem „Angasen“ vor Steigungen hat sich DAF verabschiedet, wobei die Geländeerkennung hier dennoch eingreift: Führt das Ecoroll-Gleiten bis knapp vor die nächste Steigung, legt die Traxon-Steuerung aus dem Leerlauf heraus gleich den 11. Gang ein und spart so zumindest die eine oder andere weitere Schaltung. Gut gelöst



**1 EINFACHE TEMPOMATSTEUERUNG** und nur ein Lenksäulenhebel rechts: Die Basisfunktionen sind schnell kapiert.

**2 DAS NEUE BEDIENFELD** für Heizung und Klimaanlage ist schick und klar strukturiert, sitzt jedoch ziemlich tief.

**3 AN DER GRUNDFORM** des CF-Cockpits hat DAF nicht gerüttelt, Instrumente, Design und Schalter aber aufgepeppt.



**DIE SERVICEPUNKTE** präsentieren sich wie gehabt, einen Ölstab gibt es nur noch direkt am Motor.

ist außerdem, dass Ecoroll generell nur mit Tempomat oder gesetztem Limiter aktiv ist, nicht aber beim normalen Fahren mit Gasfuß. Eigene Schaltungen nimmt die Getriebesteuerung im Eco-Modus zwar nicht an, ein Wechsel in den manuellen Betrieb ist auf Knopfdruck aber weiterhin möglich.

Ohne Retarder rückt beim Testfahrzeug die nochmals verstärkte, in drei Stufen abrufbare Motorbremse in den Fokus. Beim MX-11 weist die Kompressionsbremse nun einen fülligeren Leistungsverlauf auf sowie in der Spitze (bei 2.100 Umdrehungen) 20 Brems-PS mehr. In der Praxis schränkt aber auch

hier die lange Achsübersetzung die Kraftentfaltung ein: Soll es auf Autobahn und Landstraße mit den üblichen 90 beziehungsweise 70 km/h bergab gehen, ist jeweils bei rund 1.800 Umdrehungen im 10. beziehungsweise 9. Gang Schluss – eine weitere Abwärtschaltung würde weit in den roten Bereich führen. So aber geht es auf der Teststrecke nicht ohne zahlreiche Tritte aufs Bremspedal ab. Positiv dabei: Wird im Gefälle bis unter die Setzgeschwindigkeit beibremst, fliegt der Tempomat raus, ansonsten bleibt er drin.

Die CF-Kabine präsentiert sich im Wesentlichen wie gehabt. Kleine, aber feine Änderungen finden sich in Form eines Dreh-/Druckknopfs für die dimmbare Innenbeleuchtung und einer verbesserten Steuerung von Standheizung und Klimaanlage. Optional ist für Fahrten in lärmsensiblen Bereichen auch ein Schalter für den „Silent Mode“ an Bord. Die Basis bilden eine spezielle Motorsoftware und eine Schallschutzmatte am Getriebe. Wenn es sein muss, geht es mit dem CF 450 also nicht nur leicht und locker, sondern auch besonders leise daher. ➔



**1 EINE KIPPELEKTRIK** verschmäht DAF nach wie vor. Auch gegen Aufpreis ist da nichts zu wollen.

**2 ALS ZUBEHÖR** fürs Scheibenputzen spendieren die Niederländer eine Teleskopstange mit diversen Aufsätzen.

**3 SITZEN DIE BATTERIEN** wie beim Testwagen im Heck, gibt's dort zusätzlich eine Fremdstarteinrichtung.

**4 BEIM 10,8 LITER** großen MX-11-Motor bedeuten 450 PS das Maximum.

**5 DER 45-LITER-BEHÄLTER** für Adblue ist Serie, größere Tanks sind aber lieferbar.



## Technische Daten und Messwerte

### Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (Paccar MX-11) mit variablem Turbolader (VTG) und Ladeluftkühlung, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Common-Rail-Einspritzung; Abgasreinigung: AGR, Oxi-Kat, DPF, SCR

Bohrung/Hub	123/152 mm
Hubraum	10.800 cm <sup>3</sup>
Leistung	330 kW/449 PS bei 1.600/min
Max. Drehmoment	2.200 Nm bei 900 bis 1.400/min (2.300 Nm bei 900 bis 1.125/min im 12. Gang)
Motorbremsleistung	340 kW/462 PS bei 2.100/min
Motorgewicht	1.066 kg (befüllt)
Umweltklasse	Euro 6

### Getriebe

ZF Traxon 12TX2210 DD, Zweigang-Grundgetriebe mit Range- und Dreigang-Splitgruppe, Übersetzung 1,00 bis 16,69, automatisierte Schaltung

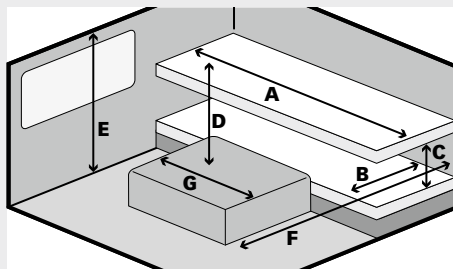
### Fahrgestell

Vorn gespreizter U-Profil-Leiterrahmen, 6,0 mm stark, Federung vorn/hinten: Zweiblatt-Parabel/Vierbalg-Luft, elektronisch geregelte Scheibenbremsen rundum, 3.600 mm Radstand, 340-Liter-Alutank Diesel, 45-Liter-Tank Adblue, Bereifung vorn/hinten: 385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5, 450 mm Lenkraddurchmesser, 5,25 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag

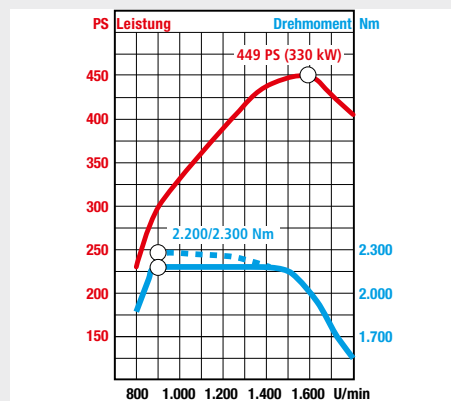
### Fahrerhaus

DAF CF Space Cab, Fernverkehrsfahrerhaus mit Hochdach, eine Liege, Vierpunkt-Luftfederung

A Kojenlänge u./o.	2.060/- mm
B Kojenbreite u./o.	600-700/- mm
C Kojenhöhe u./o.	1.420/- mm
D Innenhöhe Mitte	1.780 mm
E Innenhöhe rechts	2.220 mm
F ab Frontscheibe	2.050 mm
G Breite Motortunnel	850 mm
Einstieg Höhe 1./2. Stufe	405/785 mm
Kabinenbodenhöhe	1.200 mm



### Volllastkurven



### Hinterachse

Einfach übersetzte Hinterachse (SR 1344) mit Differenzialsperre, Übersetzung 2,21 : 1 (= 1.015/min bei 85 km/h und Bereifung 315/70 R 22,5)

### Gewichte

Gewicht Testfahrzeug (inklusive Fahrer, vollen Tanks, ohne Reserverad): 7.055 kg, zulässige Achslast vorn/hinten (technisch): 8.000/13.000 kg

### Preis

k. A.

### Messwerte

	Verbrauch	Geschwindigkeit
Diesel insgesamt	32,9 l	80,3 km/h
Adblue	1,91 l (5,8 % vom Diesel)	
Schwere Strecken	37,2 l	79,2 km/h
Leichte Strecken	28,6 l	81,5 km/h
Volllast (5 % Steigung)	94,8 l	63,7 km/h
Teillast (bei 85 km/h)	21,0 l	

### Schalthäufigkeit

Anzahl der steigungsbedingten Schaltungen 35

### Innengeräusch

Bei 85 km/h	64,0 dB(A)
Maximal (in Steigung)	67,5 dB(A)

### Praxiswerte

Drehzahl bei 85 km/h	1.015/min
Theoretische Steigfähigkeit	2,38 %
Maximale rechnerische Geschwindigkeit	134,0 km/h

### Bewertungen

#### Fahrerhausgröße

★★★★☆ Unterhalb der großen Fernverkehrs-kategorie à la DAF XF mischt das CF Space Cab ganz vorne mit.

#### Ausstattungs-möglichkeiten

★★★★☆ Eine oder zwei Liegen, aber keine besondere Alleinfahrer-Variante.

#### Arbeitsplatz

★★★★☆ Übersichtliche Instrumente und Schalter, Durchstieg beschwerlich.

#### Schaltung/Bedienung

★★★★☆ Intuitive Bedienung, keine Eingriffe im Eco-Modus möglich.

#### Fahrkomfort

★★★★☆ Sehr guter (optionaler) Sitz, gute Federung, Innengeräusche okay.

#### Stauraum/Ablagen

★★★★☆ Ablagen und Schränke innen ausreichend, nur ein Außenstaurauf.

#### Liegen

★★★★☆ Einteiliges Bett mit 15 cm dicker Federkernmatratze, das passt.

#### Ein-/Aufstieg (rundum)

★★★★☆ An der Front nicht mehr als nötig, aber nur zwei Stufen in die Kabine.

#### Fahrverhalten/Lenkung

★★★★☆ Wenig Seitenneigung der Kabine, hohe Spurtreue, gutes Lenkgefühl.

#### Antriebsstrang

★★★★☆ Getriebe und PCC-Tempomat gut abgestimmt, sehr lange Achse.

#### Verbrauch

★★★★☆ Zwar gepaart mit gemächlichem Tempo, aber für 450 PS sehr gut.

#### Bremsen

★★★★☆ Motorbremse für diesen Hubraum gut, kürzere Achse wäre passender.

#### Sicherheit

★★★★☆ Alle gängigen Systeme vorhanden, noch kein Abbiegeassistent.

# 10 TEST & TECHNIK

MITTWOCH, 9. MAI 2018  
DVZ N°19



PHOTO: BENNHOHR

Verbrauch

## 26,5 l/100 km

benötigt der auf 32 t ausgeladene Daf CF 450. Dazu trägt auch die Leistungsreduzierung im Eco-Fahrprogramm bei.

Geschwindigkeit

## 71,8 km/h

erreicht der teilbeladene Zug auf der Messstrecke - und liegt weit unterhalb der Vorgabe für die 450-PS-Leistungsklasse.

Kosten

## 61,4 ct/km

kostet der Einsatz des Daf CF 450 bei Annahme normierter Basispreise. Im Wettbewerbsumfeld ist das ein sehr guter Wert.

# Spardose für den Verteilerverkehr

**Test Daf CF 450:** Konsequente Orientierung an der Verbrauchseffizienz geht zulasten des Durchschnittstempos

Von Hans-Jürgen Wildhage

Die Zutaten sind bekannt, das Ergebnis überzeugt: Mit einem überarbeiteten Antriebsstrang und konsequentem Leistungsentzug setzt sich der Daf CF 450 an die Spitze im Verbrauchsranking der DVZ. Im Testmittel kommt der niederländische Lastwagen auf 26,5 l/100 km.

Besonders spannend erscheint das Daf-Resultat, weil es nach einem geschärften Auswertungsverfahren ermittelt wurde. Als erster Proband im DVZ-Test musste sich der Mittelstrecken-Lastwagen in zwei unterschiedlichen Fahrstilen bewähren. Die auf minimalen Streckenverbrauch - und dabei frei von jedem Fahrereinfluss - gefahrene „Ecomax“-Messung wird von nun an durch eine zweite Testrunde ergänzt. Bei dieser geht es vor allem darum, bei noch sparsamerer, je nach gebotener Fahrzeugtechnik aber auch teilweise manuell geschalteter Öko-Fahrweise, die Fahrleistung im Blick zu behalten.

### Im Eco-Modus gedrosselt

Je mehr die reine Eco-Messung das Tempo unter einen der Leistungsklasse angemessenen Sollwert drückt, umso flotter wird die zweite Messfahrt absolviert. Was im Fall des Daf nicht einfach war: Mit seinem ab Werk vorgegebenen Automatik-Fahrprogramm und entsprechend großzügigen Einstellung am GPS-Geschwindigkeitsregler „PCC“ (Predictive Cruise Control) kamen in der Ecomax-Testrunde gerade noch 71,0 km/h als Geschwindigkeitsmittelwert für die 188,5 km lange Messstrecke zustande. Langsamer war in der Euro-VI-Historie des DVZ-Tests bisher kein anderer LKW.

Wollte man nach einer solchen Bummelfahrt zum Klassenollert von gut 73 km/h aufschließen, müsste der 32-t-Testattzeleg der zweite Runde mit 74,5 km/h absolvieren - ein aussichtsloses Unterfangen für einen 450-PS-Lastwagen. Zumindest bei Einhaltung der Spielregeln hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit.

Aber auch während dieser zweiten Messfahrt wurde der Holländer eingebremst. Belässt man einen aktuellen Daf im werksseitig programmierten Urzustand, werden

dauerhaft wirksame, manuelle Eingriffe in das Fahrleistungsgeschehen nachhaltig unterbunden. Zwar gibt es am Getriebe-Tipp-Schalter die Möglichkeit, vom Eco-Fahrprogramm in einen weniger abgestumpften Automatik-Normal-Modus oder gar ganz auf „Manuell“ zu

wecheln. Doch sind diese Beeinflussungsoptionen zeitlich begrenzt.

Allerdings: So ganz dumm ist die Daf-Philosophie ja ohnehin nicht. Schließlich sind die Einbußen bei der Fahrleistung bei Messfahrten von erheblicher Bedeutung - sie schlagen sich sofort positiv beim Verbrauch

nieder. Zudem machen sich die verlorene Minuten im Transporttag mit seinen verkehrsbedingten Unwägbarkeiten kaum bemerkbar. Dennoch werden sich geübte Fahrer mit der Leistungscharakteristik des CF 450 arrangieren müssen. Hier ist Gelassenheit gefordert.

### Für den Nahverkehr konzipiert

Als Langstreckenrenner für den großen Fernverkehr ist der „kleine“ Daf nicht konzipiert. Dagegen spricht schon sein Kabinenkonzept. Mit seinem sehr guten Einstieg dank vergleichsweise niedrigem Kabinenboden ist der CF am ehesten für den Nahverkehr mit häufigem Ein- und Aussteigen prädestiniert. Die Kehrseite: Ein üppiger Motortunnel schränkt den Innenraum ein. Trotz Hochdachkabine sollten daher regelmäßige Übernachtungen im CF eher die Ausnahme als die Regel sein.

Mit 450 PS und 2200 Nm ist der II-I-Motor gut gerüstet für gelegentliche Einsätze oberhalb der 32-t-Marke, das sollte aber nicht die Regel sein. Zumindest dann nicht, wenn das Fahrzeug, wie der Testwagen, mit der kurz übersetzten Hinterachse (i = 2,2) ausgerüstet ist. Mit dieser lässt sich aber bei Rollfahrt trefflich Kraftstoff sparen, denn die Motordrehzahl verharrt bei 950/min, wenn der Tacho Tempo 80 anzeigt.

### Feine Getriebeablösung

Das Traxon-Zwölfanggetriebe von ZF bedient die „lange Achse“ mit präzisen Abwärtsschaltungen von 12 nach 11, sobald die Strecke leicht ansteigt; und das bei sehr guter Schaltqualität. Ebenfalls sehr gut hat Daf seit neuestem die Motorbremse in die Antriebsstrangsteuerung eingebunden. Gilt es ein Gefälle abzurollen, wird nun rechtzeitig der zum Dauerbremsen passende Gang eingelegt. Auf der eher anspruchsvollen DVZ-Teststrecke ist das meist die Stufe 10. Sie wird ohne Zögern entweder direkt aus dem 12. Gang aufgerufen, oder wenn der LKW aus einer der vielen Ecoroll-Phasen kommt. (ben)

### Bewertung

## Versprechen eingelöst



Der Daf CF 450 ist um einiges sparsamer als sein Pendant aus der Vorgängergeneration. Allerdings um den Preis reduzierter Fahrleistung, stellt DVZ-Tester Hans-Jürgen Wildhage fest.

Daf hat es also geschafft. Die neue Euro-Vic-LKW-Generation verbraucht 7 Prozent weniger als die alten Euro-VI-Fahrzeuge, so lautete das Versprechen. Im DVZ-Test aus zwei Messfahrten mit unterschiedlichem Performance-Anspruch schneidet der aktuelle CF mit einem Verbrauch von 26,5 l/100 km ab. Ein vergleichbares 440-PS-Exemplar hat es vor vier Jahren auf 28,8 l/100 km gebracht. Macht minus 8 Prozent. Dass man Ergebnisse aus Einzeltests mit einem gewissen Vorbehalt betrachten muss, ist bekannt. Dass der CF 450 die Ecomax-Messung für sich betrachtet mit 26,2 l/100 km beendet, soll aber unterstrichen werden.

Der vergleichsweise kleine Motor mit 11 anstelle der weithin üblichen 13 l Hubraum bringt zusammen mit der kompakten CF-Kabine mehr als 200 kg Vorteil bei der Nutzlast. Das macht diesen Daf besonders für den Tankilo-Sektor und den Transport von Schüttgütern attraktiv. Aber Achtung: Im großen Fernverkehr zählt die Attraktivität des Fahrerhauses womöglich (bald) mehr als die gewonnene Payload - Stichwort Fahrermangel. Daf selbst zitiert in seinem Kundenmagazin „In Action“ einen Unternehmer, der sich nicht zuletzt deshalb - trotz gewichtskritischer Fracht - schrittweise vom CF verabschiedet und auf den erheblich größeren XF umschwenkt. Der Umstieg fällt wohl auch deshalb leicht, weil das Topmodell der Niederländer unlängst noch einmal merklich abgespeckt hat.

### DAF CF 450

#### Kraftstoffverbrauch - Betriebskosten - Fahrleistungen

Die DVZ-Wirtschaftlichkeitsberechnung unterscheidet 2 Szenarien: **Szenario 1** geht von normalen Leasingraten und normierten Kosten für Diesel und Adblue aus. Basis von **Szenario 2** ist die Annahme sehr günstiger Leasingraten und marktaktueller Basispreise für die Betriebsmittel.

Basisdaten	Testfahrzeug Modelljahr 2018		Vergleichsfahrzeug Modelljahr 2014		Referenzklasse
	450 PS	440 PS	440 PS	440 PS	
Nennleistung	450 PS	440 PS	440 PS	440 PS	
Nenn Drehmoment	2.200 Nm	2.100 Nm	2.100 Nm	2.200 Nm	
Nutzungsdauer	48 Monate				
Laufleistung Fahrzeug	125.000 km/Jahr				
Laufleistung mautpflichtig	100.000 km/Jahr				
Service Leasing 1 in EUR/Monat		1.450,00			
Service Leasing 2 in EUR/Monat		1.300,00			
Reifen	56,25 EUR/Monat				
Autobahnmaut	13,50 ct/km				
Preis Diesel 1	1,10 EUR/l				
Preis Diesel 2	0,91 EUR/l				
Preis Adblue 1	0,45 EUR/l				
Preis Adblue 2	0,24 EUR/l				
Gesamtzugmasse in t	31,9	32,2	32,2	32,3	
Masse der Ladung in t		18,8			
Kraftstoffverbrauch	75 % Auslastung				
	Testverbrauch in l/100 km		26,5	28,8	28,6
Betriebskosten 1	Gesamtstrecke		25,6	27,9	27,7
	Autobahn leicht		20,0	22,1	21,8
	Autobahn mittelschwer		26,0	28,0	27,9
	Autobahn schwer		35,5	39,2	38,3
	Landstraße		30,3	32,7	32,5
	Verbrauch Adblue		1,4	0,8	1,2
	CO <sub>2</sub> -Emission (nutzlastbezogen, in g/km)		37,2	40,4	40,2
Betriebskosten 2	Gesamtkosten in ct/km	61,4	63,6	63,6	
	Feste Kosten		20,3		
	Betriebsmittelkosten		29,8	32,0	32,0
	Sonstige variable Kosten		11,3		
Feste Kosten in EUR/Tag		105,53			
Betriebskosten 2	Gesamtkosten in ct/km	54,5	56,5	56,4	
	Feste Kosten		18,8		
	Betriebsmittelkosten		24,4	26,3	26,3
	Sonstige variable Kosten		11,3		
Feste Kosten in EUR/Tag		98,03			
Fahrleistungen	Geschwindigkeit in km/h	71,8	73,4	73,1	
	Autobahn gesamt		78,7	80,5	80,0
	Autobahn leicht		81,3	82,0	82,0
	Autobahn mittelschwer		80,2	82,0	81,7
	Autobahn schwer		71,9	75,1	74,0
Landstraße		51,8	52,7	52,8	

Messwerte und Kostenrechnung: Wildhage

Das Videoformat „Truck Insider“ nimmt auf der Facebook-Fanpage der DVZ den Daf CF 450 im Test und im Fahrercheck genau unter die Lupe. Folgen Sie dem Link: [www.youtube.de/truckinsider](http://www.youtube.de/truckinsider)



INTERNATIONAL  
TRUCK OF THE YEAR 2018

# AUSGEZEICHNET! Der neue CF und XF



Die neue Generation von DAF CF und XF überzeugt die Fachwelt:  
Exzellente Kraftstoffeffizienz, exzellente Fahreigenschaften und exzellenter  
Fahrkomfort. Ausgezeichnet zum „International Truck of the Year 2018“.  
Überzeugen auch Sie sich unter [www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de)



**KUNDENSTIMMEN**



DAF-Kunden schätzen neben der exzellenten Kraftstoffeffizienz auch die herausragenden Fahrzeugeigenschaften und den besonderen Komfort für den Fahrer.



▲ „Wir sparen im Verbrauch noch mal wirklich deutlich. Das Fahrzeug kommt auch bei den Fahrern gut an und hat durch die Gestaltung des Fahrerhaus-Interieurs noch mal an Attraktivität gewonnen.“

**MIRKO SCHMIDT**  
Vorstandsvorsitzender Hans Wormser AG  
[www.wormser.de](http://www.wormser.de)

„Wir liegen mittlerweile bei einer Ersparnis von 7 Prozent.“

**DIRK KROKOWSKI (I)**  
Logistikmanager

**TADEUSZ NIEPSUJ**  
Berufskraftfahrer

Honselmann Lager- und Umschlag GmbH  
[www.honselmann.de](http://www.honselmann.de)





▲ „Die DAF verbrauchen insbesondere im Stadtverkehr weniger Kraftstoff als unsere anderen Marken.“

**THOMAS WEBER (I)**  
Berufskraftfahrer

**DIRK NICKELSEN**  
Fuhrparkleiter

Thomas Beton GmbH  
[www.thomasbeton.de](http://www.thomasbeton.de)

„Wir müssen unsere Kunden täglich durch die Qualität unserer Arbeit überzeugen. Insofern ist DAF für uns die perfekte Besetzung.“

**GEORG UND HARALD WUTTKE**  
Geschäftsführer  
Wuttke-Trans Speditions GmbH & Co. KG  
[www.wuttke-trans.de](http://www.wuttke-trans.de)





DAF Trucks Deutschland GmbH  
DAF-Allee 1  
50226 Frechen  
Telefon +49 (0)2234/506-0  
Telefax: +49 (0)2234/506-222  
E-Mail: [presse.ger@daftrucks.com](mailto:presse.ger@daftrucks.com)  
[www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de)

DE Sonderedition 02/2018