



26,5 l/100 km

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

71,8 km/h

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

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 Leistungszug 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 Leistungskategorie 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 entsprechendem 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 Klassensollwert von gut 73 km/h aufschließen, müsste der 32-t-Testsattelzug die 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

wechseln. 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 verlorenen Minuten im Transportalltag 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 11-l-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 Getriebe-lösung

Das Traxon-Zwölfganggetriebe 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 abzurufen, 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 Tanksilo-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 |
| Nennmoment | 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 | Testverbrauch in l/100 km | 75 % Auslastung | | |
|---|---------------------------|-----------------|------|------|
| | | 26,5 | 28,8 | 28,6 |
| Gesamtstrecke | 26,5 | 28,8 | 28,6 | |
| Autobahn gesamt | 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 ₂ -Emission (nutzlastbezogen, in g/tkm) | 37,2 | 40,4 | 40,2 | |

| Betriebskosten 1 | Gesamtkosten in ct/km | 61,4 | 63,6 | 63,6 |
|--------------------------|-----------------------|--------------|------|------|
| | | Feste Kosten | | 20,3 |
| Betriebsmittelkosten | 29,8 | 32,0 | 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 | 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 |
| 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