

Trucker

Beruf | Technik | Leidenschaft

3/2019

SONDERDRUCK



Rekordbrecher

DAF CF SPACE CAB

Spar- Wunder?

Diesen CF 450 schickt DAF in den Supertest, um neue Verbrauchsrekorde einzufahren. Ob der kleine Holländer die hohen Erwartungen erfüllen kann, zeigt die Fahrt über die Testrunde. ▶

TESTFAHRZEUG

Modell: DAF CF 450 FT Space Cab
Hubraum: 10.800 cm³
PS (kW): 449 (330) bei 1600/min
Drehmoment (Nm): 2200* bei 900–1400/min
Leergewicht: 6865 kg (400 l Diesel, 60 l AdBlue)

*Im 12. Gang: 2300 Nm bei 900–1125/min

© Karel Seifma





Dicke Schlappen fürs Foto: Bei der Testfahrt trug der CF schmalere 315er-Reifen an der Vorderachse



Die Armaturen sind exakt die gleichen wie im großen Bruder XF

Das können wir noch mal unterbieten!“ Erstaunlich zuversichtlich gaben sich die DAF-Leute nach der Veröffentlichung der Supertest-Verbrauchsergebnisse des XF 480 (siehe TRUCKER 6/2018). Hatte der doch nicht weniger als einen neuen Sparsamkeitsrekord auf der TRUCKER-Teststrecke aufgestellt, den bislang kein Konkurrent knacken konnte.



Das Getriebe schaltet erst bei 900/min zurück



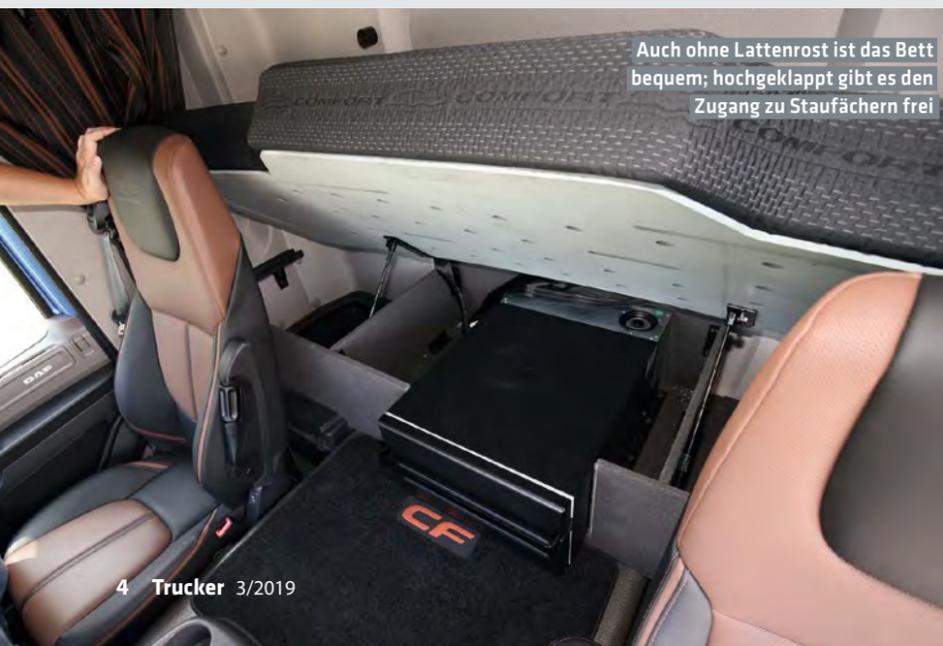
Lenkrad- und Sitzverstellbereich dürften größer ausfallen

Ausgerechnet der kleine Bruder des XF soll nun genau das schaffen, wofür die Niederländer dem CF 450 alles mitgeben, was zu einem niedrigen Verbrauch beiträgt. Erstens: ein geringes Eigengewicht. Hier ist der kompakte CF dem größeren XF naturgemäß überlegen. Zusätzlich bringt der Griff zum kleineren MX-11-Sechszylinder mit 10,8 Litern Hubraum 165 Kilo Gewichtsparsnis. Weitere Kilos sparen die Einblattparabelfedern, die das Testfahrzeug an der Vorderachse trägt. Ergibt in Summe niedrige 6,86 Ton-

nen, die die Testzugmaschine inklusive 400 Liter Diesel und 60 Liter AdBlue auf die Waage bringt.

DIE KOMPAKTE KABINE ERLAUBT GÜNSTIGERE SPOILER-WINKEL

Noch wichtiger ist die „Glättung“ des Fahrtwindes. Auch hier sei der CF gegenüber seinem großen Bruder im Vorteil, verraten die DAF-Ingenieure. Die niedrigere und kürzere Kabine erlaubt nämlich längere Spoiler, die den Wind in einem günstigeren Winkel nach oben und zur



Auch ohne Lattenrost ist das Bett bequem; hochgeklappt gibt es den Zugang zu Staufächern frei



Fummeliges Navi aufgrund schmaler Bedientasten und kleinem Bildschirm

Die flach bauende Kühlbox ist nur etwas für kürzere Touren



Niedriger, aber auch schmaler Einstieg



MOTOR IM KURZURTEIL

- + Der MX-11-Reihensechszylinder gefällt mit ruhigem Lauf und dank Drehmomenterhöhung im 12. Gang mit überdurchschnittlicher Elastizität
- Die 462 PS starke MX-Motorbremse ist in starken Gefällen überfordert



Frontaufstieg über drei ausklappbare Stufen

Seite ableiten. Wundern dürfte viele Leser, dass DAF dem Testfahrzeug trotzdem eine Sonnenblende gewährt. Umfangreiche Windkanalmessungen hätten erwiesen, dass die Blende des aktuellen Modells keinerlei Einfluss auf den Verbrauch habe, versichert der Hersteller.

Wohl aber eine lange Hinterachsüber- setzung und die Programmierung einer Eco-Software. Bei beiden geht DAF ins Extreme und schreckt auch beim hub- raumkleineren Antrieb nicht vor der Kombination mit der 2,21er-Achse zu- rück. Lediglich 1000 Touren liegen so bei Reisetempo 85 km/h an. Wer nun aber denkt, dass das passabel schnell agierende ZF-Traxon-Getriebe deshalb bei jedem Hügelchen hektisch zurückschalten müs- te, irrt. Denn zunächst mobilisiert der MX-11 wirksam seine letzten Drehmo- mentreserven. Sprich, er nutzt die im zwölften Gang hinterlegte Drehmoment- erhöhung um 100 auf 2300 Newtonmeter.

Eine Rückschaltung findet an Steigun- gen so erst bei 900 Touren statt. Nach der stemmt sich der Triebstrang dann mit 1150/min hangwärts. Ein Drehzahlbe- reich, bei dem manche Getriebesoftware anderer Fabrikate bereits über eine Rück- stufung in den zehnten Gang nachdenkt ...

Das war auf unserer Testrunde an kei- ner Steigung nötig, allerdings wurde dem CF (wie jedem Testprobanden mit weni- ger als 500 PS) auch eine vergleichsweise leichte Transportaufgabe in Form unseres auf 24 Tonnen ausgeladenen Krone- Testauflegers zuteil.

Trotzdem, an Steigungen verliert der CF bezogen auf ähnlich motorisierte Konkurrenten deutlich. Vor allem für



Laut DAF hat die Sonnenblende keinerlei negativen Einfluss auf den Verbrauch

www.facebook.com/TruckerMagazin



Mehr als 284.000 Fans hat der TRUCKER bereits auf Facebook. Einfach auf www.facebook.com/TruckerMagazin gehen und mitreden!

Josef L. Für mich ist DAF der XF, was ande- res käme nicht infrage. Der CF mag ja okay sein, wenn man jeden Tag zu Hause ist, aber selbst in solchen Verkehren kau- fen die Firmen vermehrt große Lkw, weil sie sonst keine Fahrer mehr finden.

Thomas W. Bei uns kommt es auf jedes Kilogramm Gewicht an, da ich Tanker fah- re. Und da ist der CF kaum schlagbar. Wir haben sogar den CF mit der flachen, lan- gen Kabine. Ich schlafe aber nie darin, insofern stört mich das nicht. Vom Fahr- verhalten her und bei der Bedienung ist der CF völlig in Ordnung.

Nico K. Ich bin mit einem CF Space Cab mit ADR-Sattel im internationalen Fern- verkehr unterwegs. Bin 1,90 Meter groß und trotzdem kann ich auf dem Motor- tunnel aufrecht stehen. Das schaffst du in keinem anderen Lkw der „kleinen“ Klasse.

Das Bett ist von der Länge das Gleiche wie im XF, nur etwas schmaler. Ich bin zufrieden mit meinem CF.

Super-Z. Die Seitenfenster sollte DAF mal ändern. Der Steg stört mich beim Blick in den Spiegel gewaltig. Anson- ten ist der CF ein braves Arbeitsgerät, das aber keine Emotionen weckt. Er funktioniert, ist bei Kosten und Ver- brauch niedrig, mehr aber auch nicht.

Felix A. In der Klasse gibt es noch viel schlimmere Lkw. Da kann man über einen CF mit hoher Hütte schon froh sein! Hat schließlich auch nicht weniger Platz als ein Actros mit StreamSpace- Fahrerhaus.

Boris Sch. Das Ding ist ein Kündigungs- grund auf Rädern!

Jörn S. Solche nutzlastoptimierten Spar- büchsen haben für den Fahrer nur Nachteile, keine Vorteile!

Timo X. Für Nahverkehr okay, im Fern- verkehr niemals.

Die Fahrer wollen die große Klasse

Obwohl wir in unserer Firma viel Wechselbrückenverkehre fahren und unsere Fahrer oft aus- und einsteigen müssen, haben wir keinen Lkw aus der kleinen Klasse in unserem Fuhrpark. Man findet für solche Fahrzeuge ein- fach noch schwe- rerer Fahrer als sowieso schon. Zumal der DAF CF beim Einstieg nicht so viele Punkte sammelt, wie man denken würde. Zwar ist der Höhenunter- schied niedrig, der Einstieg ist aber eng geraten. Positiv aufgefallen ist mir die leichtgän- gige Lenkung des Niederländers, und das Traxon-Getriebe wechselt die Gän- ge sehr sanft. Was mir nicht gut gefällt ist, dass Eco-Roll nur in Verbindung mit dem Tempomat funktioniert. Und für 450 PS ist der CF einfach zu langsam.



TRUCKER-Tester Wolfgang Obermaier

der Einstieg ist aber eng geraten. Positiv aufgefallen ist mir die leichtgän- gige Lenkung des Niederländers, und das Traxon-Getriebe wechselt die Gän- ge sehr sanft. Was mir nicht gut gefällt ist, dass Eco-Roll nur in Verbindung mit dem Tempomat funktioniert. Und für 450 PS ist der CF einfach zu langsam.

KABINENWERTUNG



Die oberen Staufächer fassen 332 Liter



Für diese Klasse geht das Bett in Ordnung

Wenn es schon ein „Kleiner“ sein muss, ist man mit dem CF Space Cab vergleichsweise gut bedient. Der 43 Zentimeter hohe Motortunnel schränkt die Bewegungsfreiheit zwar deutlich ein, dafür bietet der Niederländer über der Motorkiste 1,90 Meter Luft nach oben, wodurch selbst größere Fahrer problemlos aufrecht stehen können. Beim Bett verzichtet DAF auf einen Lattenrost oder Ähnliches, trotzdem fällt es aufgrund der dicken Schaumstoffmatratze bequem aus. Mit einer Länge von 2,05 Metern ist die Schlafstatt zudem ausrei- chend lang und selbst hinter den Sitzen noch brauchbare 60 Zentimeter breit.

Dass das Grundkonzept des Fahrerhauses bereits 27 Jahre zählt, ist vor allem an den nicht mehr zeit- gemäßen Stegen in den Seitenfenstern zu erkennen. Echte Nachteile ergeben sich daraus aber nicht. Mehr stören der geringe Verstellbereich von Lenkrad und Fahrersitz und auch die Sichtverhältnisse aus der CF-Kabine sind nicht die besten.

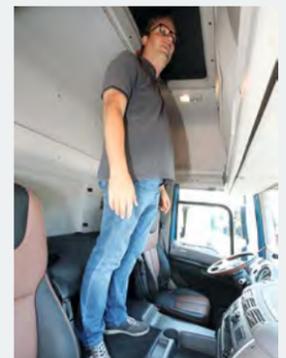
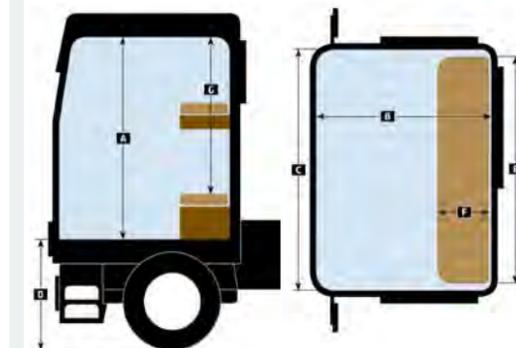
STAU FÄCHER

Inhalt in Litern (l)

Über Frontscheibe rechts	90
Über Frontscheibe mittig	95
Über Frontscheibe links	90
Über Frontscheibe rechts (offen)	22
Über Frontscheibe mittig (offen)	35
Kühlschrank (unter Bett)	27
Türfächer rechts	5
Türfächer links	5
Staufach unter Armaturenbrett	15
Staufächer unter Bett (gesamt)	330
Außenstaufach links (nicht von innen zugänglich)	108

ABMESSUNGEN KABINE

(cm)	(cm)
A Kabine, Innenhöhe*	223
B Kabine, Länge	209
C Kabine, Breite	221
D Einstieg, Höhe	122
Sitzverstellbereich, Höhe	13
Sitzverstellbereich, Tiefe	21
E Bett unten, Länge	205
F Bett unten, Breite	60 - 70
G Bett Kopfhöhe	144
Lenkradverstellbereich, Höhe	8
Lenkradverstellbereich, Neigung	31 - 46°
*auf Motortunnel	190



Auf dem Tunnel 1,90 m Höhe

ABLAGE

Länge x Breite (cm)
oben auf Armaturenbrett .34 x 48-68
auf Motortunnel 25 x 30
Ablage in Mittelkonsole 40 x 26,6
fünf 24-Volt-Steckdosen, eine 24-Volt-Steckdose (15 A), zwei Do- sen-/Becher-Halter in Mittelkonsole, vier Kleiderhaken, sechs nutzbare DIN-Schächte, Radio-Lautstärkebe- dienung über Multifunktionslenk- rad, ein drehbarer Spot links, drei weiße Deckenstrahler, rotes Nacht- licht, Schwannenhalsleuchte am Bett

Der CF bietet nur ein Außenstaufach

den Kindinger Berg auf der A 9, steilstes und längstes „Hindernis“ auf unserer Teststrecke, nimmt sich der Niederländer eine halbe Minute mehr Zeit als schnelle Mitbewerber.

Verantwortlich dafür ist allerdings nicht allein die lange Hinterachsüber-

setzung, sondern vor allem die Eco-Software namens „Dynamic-Cruise“, die DAF zusätzlich zum topografiekundigen Tempomaten hinterlegt. Das System zügelt an Steigungen das Temperament des Motors und bleibt im Tempomatmodus rund zwei km/h unterhalb

der eigentlich möglichen Geschwindigkeit. Dort wo der CF also theoretisch Tempo 80 schaffen würde, fährt er nur mit 78 km/h bergauf.

Das System mag Kraftstoff sparen, vom Fahrer verlangt es aber Disziplin. Gerade wenn Ladetermine oder die Disposi-

tion mal wieder Druck machen und jede Minute zählt, wird mancher ins Fluchen kommen oder per beherztem Tritt aufs Gaspedal für mehr Tempo sorgen. Womit der Spareffekt ins Negative rutscht, denn am Berg zu beschleunigen ist bekanntlich nicht ökonomisch.

MEHR LEISTUNG DURCH DEN DRUCK DER ECO-OFF-TASTE

Besser ist es, vor ernst zu nehmenden Steigungen oder bei eiligen Beschleunigungsmanövern die am linken Lenkstockhebel befindliche „Eco-Off“-Taste zu aktivieren. In diesem Modus schaltet die Elektronik

entsprechend früher zurück und dreht die Fahrstufen um 100 Touren höher aus, um im werkseitig eingestellten Modus nach spätestens einer Minute aber wieder in den Eco-Modus zu wechseln.

Oder man greift gleich zur alternativen „Eco-Performance“-Software, bei der die oben genannten Eco-Off-Parameter dauerhaft hinterlegt sind. Um Dynamic-Cruise kommt man aber auch hier nicht umhin.

Ebenso wenig um die Bevormundung durch das automatisierte Traxon-Getriebe. Denn außer im Motorbremsbetrieb und im jeweiligen Eco-Off-Modus lässt DAF manuelle Getriebeeingriffe längst nicht mehr zu. Selbst das Schalten in einen höheren Gang ist über den rechten Lenkstockhebel unverständlicherweise nicht möglich. Immerhin ist die Getriebesoftware auf Zack und benötigt lediglich einen kurzen Gasstoß, um sofort in einen höheren Gang zu wechseln und so beispielsweise bei Rollphasen die Fahrwiderstände der Testfuhre weiter zu senken.

NEUER VERBRAUCHSREKORD AUF DER TRUCKER-TESTRUNDE

Auch das trägt zu neuen Sparrekorden bei und das Testfahrzeug kann die hohen Erwartungen erfüllen: Um exakt 0,42 l/100 km sparsamer als der bisherige Spitzenreiter DAF XF 480 kam der CF 450 über die standardisierte TRUCKER-Testrunde und knackt als erster Lastwagen überhaupt die 24-Liter-Marke!

Mit durchschnittlich 78,68 km/h ist er aber auch der bislang langsamste Testproband. Zumindest bis der nächste Stau den Tempovorteil der Konkurrenz mit einem Schlag zunichte macht ...

Ansonsten gilt, was eben für jeden Lkw dieser Klasse gilt: Es kommt darauf an, wie man ihn einsetzt. Im schweren Verteilerverkehr oder für nationale Einsätze, wo der Fahrer nicht die ganze Woche von Zuhause weg ist, ist der CF die richtige Wahl. Hier freut man sich über die im Vergleich zum XF nur wenig höhere Geräuschkulisse und dass der niedrig montierten Kabine Wank- und Nickbewegungen fremd sind. Und natürlich über den niedrigen Einstieg von 1,22 Metern.

Weite Strecken sind aber ein Fall für den XF! Aber den gäbe es schließlich ebenfalls mit dem kleinen MX-11-Sechszylinder und der gleichen Sparsoftware. **JB**



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; Turbolader mit variabler Geometrie, vier Ventile pro Zylinder, SCR-Kat, Abgasrückführung, Partikelfilter, Euro 6

Typ.....Paccar MX-11 330
 Hubraum.....10.800 cm³
 Bohrung x Hub.....123 x 152 mm
 Verdichtung.....15,5:1
 Einspritzung.....Common-Rail, maximal 2500 bar
 Nennleistung.....449 PS (330 kW) bei 1600/min
 max. Drehmoment.....2200 Nm bei 900-1400/min; im 12. Gang: 2300 Nm bei 900-1125/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung: elektropneumatisch betätigte ZF-Sachs-Einscheiben-Trockenkupplung, Typ MFZ430
 Getriebe: ZF-Traxon, synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe (ZF 12TX2210 DD), Range- und Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge, 2 Rückwärtsgänge
 Spreizung: 16,69 bis 1,00
 Rückwärtsgänge: 15,54 / 12,03
 Hinterachse: i=2,21

FAHRWERK

Vorn: Typ 163N, 100 mm vertikales Offset; 8,0 t; Einblatt-parabelfedern mit Querstabilisator
 Hinten: einfach untersetzte Antriebsachse (Typ SR1344); 13,0 t Vierbalg-Luftfederung mit Querstabilisator
 Reifen (im Test): VA 315/70 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, Scheibenbremse
 Hinten: Scheibenbremse, EBS
 Motorbremse.....hydraulische MX-Motorbremse 340 kW (462 PS)
 Retarder.....Option (nicht im Test-Lkw verb.)

LENKUNG

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

MASSE + GEWICHTE

Radstand.....3600 mm
 L x B x H.....5960 x 2490 x 3900 mm
 Leergewicht.....6865 kg (fahrfertig, ohne Fahrer)

FÜLLMENGE

Motoröl.....34,0 l (inkl. Filter)
 Tank.....400 l Diesel; 60 l AdBlue
 Kühlflüssigkeit.....31,0 l
 Hinterachsöl / Getriebeöl.....19,0 l 11,0 l

PREISE

(NETTO, HÄNDLERANGABEN)

Basispreis DAF CF 450.....auf Anfrage
 Preis Testwagen.....auf Anfrage



Der CF flüstert auf Knopfdruck 71 dB(A) leise

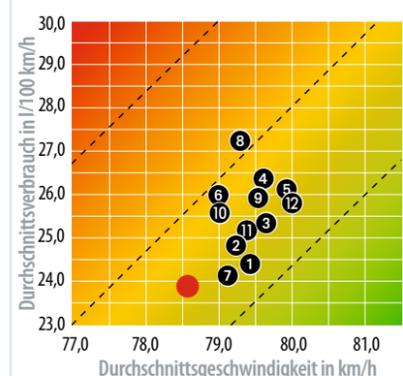
Serienausstattung / Extras

Automatisierte Schaltung, Differenzialsperre, Bremsomat, Hillholder, Eco-Roll, Bordcomputer/Diagnosesystem, Kraftstoffvorwärmung, Bugspoiler, elektrische Dachluke, elektrische Fensterheber, manuelle Klimaanlage, Komfortmatratze, Radiovorbereitung, beheizte und elektrisch verstellbare Spiegel, Funkvorbereitung, ZV mit Funk

Empfohlen vom TRUCKER:

Hochdach Space-Cab.....Preis auf Anfrage
 Paket Beleuchtung: LED-Scheinwerfer mit stoßfestem Lexan-Linsenglas, Kurvenlicht, LED-Arbeitscheinwerfer hinter der Kabine, LED-RückleuchtenPreis auf Anfrage
 Kühlschrank, Xtra-KomfortmatratzePreis auf Anfrage

VERBRAUCH IM VERGLEICH



- 1 Scania New R 450
- 2 Mercedes Actros 1845
- 3 Mercedes Actros 1846
- 4 MAN TGX 18.460
- 5 Volvo FH 460
- 6 Volvo FM 450
- 7 DAF XF 480
- 8 Renault T 460
- 9 Renault T 480
- 10 Iveco Stralis XP 420
- 11 Iveco Stralis XP 460
- 12 Iveco Stralis XP 480
- DAF CF 450

SERVICE UND WARTUNG

Wie bei jedem TRUCKER-Supertest begutachtete der TÜV SÜD auch den DAF CF 450 in Sachen Service und Wartung. Mit einem Serviceintervall von maximal 200.000 Kilometern spielt DAF in der oberen Liga mit. Ob der Wartungsrechner diese Distanz aber tatsächlich ausschöpft oder den CF früher zum Pitstop beordert, ist fraglich. Darüber hinaus muss der Eigner für das Synthetik-Mo-



Manuell schalten kann man im CF nicht

toröl tief in die Tasche greifen. Das Wartungskonzept für die tägliche Kontrolle gestaltet sich einfach. Motoröl wird hinter der unverschlossenen Frontklappe ergänzt, ein Ölpeilstab befindet sich direkt am Motor. Wem das zu umständlich ist, der kann die Überwachung der Flüssigkeitsstände dem Bordcomputer überlassen. Unbedingt empfehlenswert: das LED-Abblendlicht.

TESTSTRECKE



Mit gutem Beispiel voran: TRUCKER gleicht das CO₂ bei den Tests durch Zertifikate aus. Die Kompensation geht über Anbieter ClimatePartner in ein Windenergieprojekt. Das sind wir der Umwelt schuldig, auch wenn wir fahren, damit Sie sparen!



BEWERTUNG

Motor (max. 140).....118
 Getriebe (max. 140).....114
 Bremsen (max. 120).....94
 Lenkung (max. 40).....32
 Pedale (max. 20).....16
 Fahrverhalten (max. 60).....52
 Sicht (max. 50).....39
 Klima/Lüftung (max. 50).....39
 Sitze (max. 40).....32
 Armaturen (max. 50).....40
 Scheibenw. (max. 30).....24
 Fahrerhaus (max. 240).....189

Fahrerwertung erreichte Punkte:.....789 (maximale Punktzahl ... 980)
 + niedriges Gewicht, sehr niedriger Verbrauch, Go-Kart-artiges Fahrverhalten ohne Kabinenwanken oder -nicken, niedriger Einstieg
 - vergleichsweise geringe Durchschnittsgeschwindigkeit, vor allem durch Dynamic Cruise, Kabine taugt nur für kurze Strecken, hoher Motortunnel

Gesamturteil: sehr gut

VERBRAUCH* UND GESCHWINDIGKEIT

Tonnage jeweils 32 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
Liter/100 km	23,80	26,58	23,52	21,14	23,25	23,90
km/h	83,20	83,10	82,36	60,02	83,80	78,68

* Verbrauch mit intelligentem AdBlue

BERGWERTUNGEN

	Steigung/Länge	Zeit	Gang bei 1/min	v _{min}	Verbrauch
1	max. 5%, 1,5 km	1,21 min	11 bei 950/min	61 km/h	72,7 l/100 km
2	max. 6%, 1,5 km	1,16 min	11 bei 1080/min	70 km/h	75,3 l/100 km
3	Kindinger Berg A 9	3,44 min	11 bei 980/min	64 km/h	71,8 l/100 km

Test mit Referenz

Jeder Test wird von unserem 38 Tonnen schweren Referenz-Zug, einem MB Actros 1845 mit Schmitz-Cargobull-Curtainsider, begleitet. Mit dem haben wir unter guten Bedingungen Verbrauchswerte erfahren. Verändern sich die beim Test, wissen wir, dass der Testtruck andere Bedingungen hatte. Über das Verhältnis der Veränderung 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 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. AdBlue-Verbräuche sind anteilig in die Etappenergebnisse eingerechnet.

GERÄUSCHMESSUNGEN IM VERGLEICH

Messung in dB(A)	Motor an Leerlauf	85 km/h Dachluke zu	85 km/h Dachluke offen	Motor aus Fahrer/Bett
DAF CF 450	56	68	69	54/52
Bester im Test ³⁾	48 ⁴⁾	61	64	48/47
	Bergfahrt	Vollgas	Motorbremsbetrieb	
DAF CF 450	69	68	71	
Bester im Test ³⁾	62	62	60	

³⁾ Scania S 730; ⁴⁾ Volvo FH 460

KONKURRENZ



DAF CF 450	IVECO STRALIS 460	VOLVO FH 460	MB ACTROS 1845
Fahrerwertung.....789	Fahrerwertung.....794	Fahrerwertung.....824	Fahrerwertung.....810
Wirtschaftlichkeit.....605	Wirtschaftlichkeit.....574	Wirtschaftlichkeit.....570	Wirtschaftlichkeit.....579
Verbrauch (m. AdBlue) 23,9	Verbrauch (m. AdBlue) 25,2	Verbrauch (m. AdBlue) 26,1	Verbrauch (m. AdBlue) 24,9
Geschwindigkeit.....78,7	Geschwindigkeit.....79,2	Geschwindigkeit.....79,8	Geschwindigkeit.....79,2
Punkte 1394	Punkte 1368	Punkte 1394	Punkte 1389
Urteil exzellent	Urteil sehr gut	Urteil exzellent	Urteil exzellent

FAZIT

Kleines Wirtschaftswunder



TRUCKER-Tester Jan Burgdorf
 Der CF erweist sich im Test als sehr sparsam – den Chef wird's freuen. Die Fahrer jedoch werden kritisieren, dass sich der DAF den günstigen Verbrauch zum Teil über den Verzicht auf Geschwindigkeit holt. Nicht wenige werden im stressigen Alltag die Sprintsparsoftware Dynamic Cruise per Tritt aufs Gas überstimmen.



DAF CF PURE EXCELLENCE

Abgeliefert!

Gewichtsoptimiert für maximale Nutzlast
liefert der DAF CF Effizienz und Flexibilität
auf höchstem Niveau.



Alles, was Sie von der Nummer 1
in Europa erwarten dürfen.

WWW.DAFTRUCKS.DE