

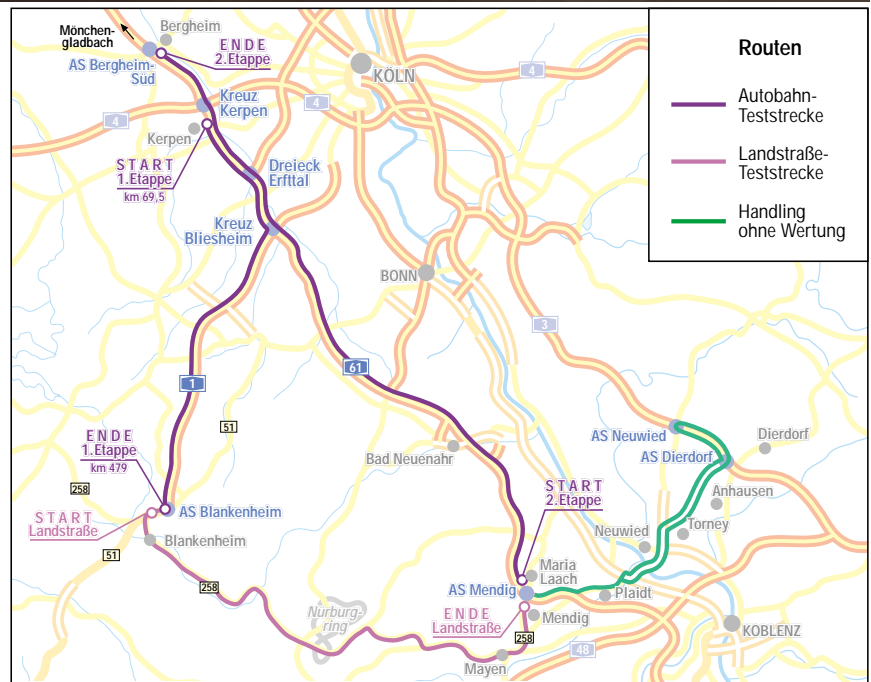


Auf Verteilertour

Mit dem LF 45.170 stellt DAF Trucks ein agiles Verteilerfahrzeug in der 7,5-t-Klasse vor. Es lässt sich unkompliziert bedienen und überzeugt durch elastische Motor-kraft.

Das ansprechende Outfit der noch jungen LF-Baureihe von DAF Trucks, die im Jahr 2001 erstmals vorgestellt wurde, weckte schon auf den ersten Blick Sympathien. Und von Anfang an verwöhnte das Testfahrzeug DAF LF 45.170 als 7,5-Tonner mit seinem v

Nur eine Stufe führt zum 900 mm hohen Kabinenboden. Der Fahrerplatz wirkt sofort vertraut, dazu tragen einerseits die erstklassige Ergonomie und die logische Bedienschaltergruppierung sowie andererseits das PKW-artig gelungene Armaturenbrett bei. Auch mit der Pedalerie ist auf Antrieb klarzukommen,



und schnell sind die Spiegel sowie eine korrekte Sitzposition eingestellt.

Die kurze Tageskabine (Außenlänge rund 1,60 m) des DAF LF 45.170 bietet für ein Verteilerfahrzeug eine unvermutet wohnliche Arbeitsatmosphäre. Das Abstandsmaß zwischen dem Fußboden

vor den Sitzen und dem Kabinenhimmel ist mit 1,61 m gut dimensioniert. Dazu kommen ein fahrerorientiertes Ablagesystem sowie Staumöglichkeiten unter der Zweier-Beifahrersitzbank. Verteilergerecht auch der verhältnismäßig günstige Überstieg zur Beifahrertür. ➤



Für die vielfältigen Einsatzbedingungen der mittelschweren DAF-Baureihen CF75 und 85 ist das als Option lieferbare AS-Tronic-Getriebe eine sinnvolle Ergänzung.

AS-Tronic auch für den CF

Die CF-Baureihen decken ein breites Einsatzspektrum vom nationalen Verteilerverkehr bis zum Güterfernverkehr über Mittel- und Langstrecken ab. Gerade in diesem Segment ist das als Option lieferbare AS-Tronic-Getriebe von großem Nutzen. Es verbindet Komfort mit niedrigem Kraftstoffverbrauch, da die Elektronik in jeder Situation den richtigen Gang wählt. Außerdem kann sich der Fahrer ganz auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren, was der Sicherheit zugute kommt. Und wenn der Fahrer selbst Hand anlegen möchte, lässt sich die AS-Tronic auch sehr komfortabel manuell schalten. Ein weiterer Vorteil dieses Getriebes besteht in dem geringen Kupplungsverschleiß. Bei der Entwicklung des AS-Tronic-Getriebes ging es DAF um einen möglichst hohen Bedienungskomfort.

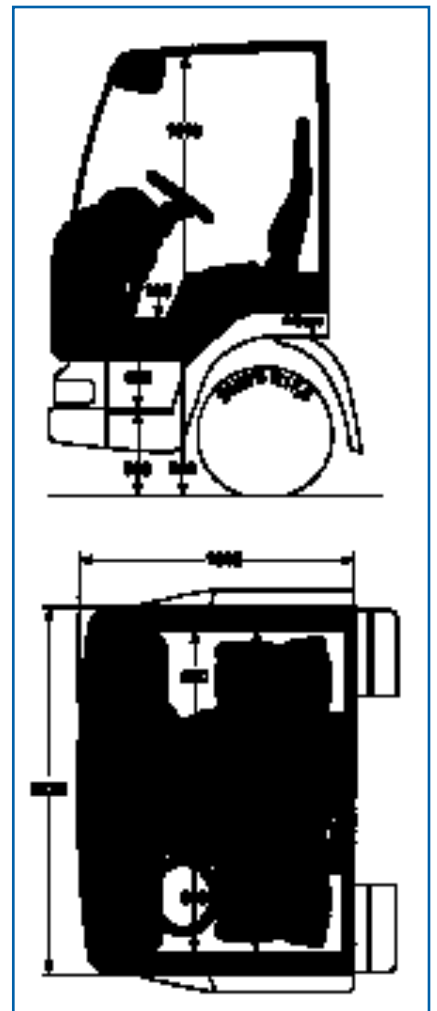
Unter dem robusten Schalthebel, mit dem der Fahrer auf Wunsch manuell ein oder zwei Gänge herauf oder herunter schalten kann, befindet sich ein Drehknopf für die Wahl zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt und einem speziellen Rangierprogramm. DAF bietet das AS-Tronic-Getriebe (mit zwölf Gängen) für alle Ausführungen des CF75 mit dem 9,2-l-Turbodieselmotor und des CF85 mit dem 12,6-l-Turbodieselmotor. Zur Wahl stehen ein Nahverkehrsfahrerhaus, ein Fernfahrerhaus und die besonders geräumige Spacecab-Variante. Anfangs wird der CF mit AS-Tronic nur für die zweiachsigen LKW-Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen in Verbindung mit ASR optional angeboten; im Herbst beginnt die Produktion der Drei- und Vierachser-Varianten.

Nach dem Dreh am Zündschloss meldet sich der 4-Zylinder-Reihendiesel BE 123 CE mit überraschend kultiviertem Lauf. Hightech wie die vollelektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung machen das möglich. Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Vierventiltechnik treiben die Motorleistung des kompakten 3,9-l-Diesels auf 167 PS bei 2.500/min und sorgen für ein maximales Drehmoment von 600 Nm

zwischen 1.200 und 1.600/min. Perfekt darauf abgestimmt zeigt sich die Antriebsstrangauslegung mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe ZF 6S-850 OD (Spreizung von 6,72:1 bis 0,79:1). In Verbindung mit der Hinterachsübersetzung von 3,73:1 und den Reifendimensionen 205/75 R 17,5 ergibt sich eine Motordrehzahl von etwa 1.709/min bei 80 km/h in der höchsten Getriebestufe. Und schon rollt der DAF LF 45.170 zum Start auf der schwie-

rigen Verteilerteststrecke an. Hier zeigt sich die Getriebeschaltung vom 1. auf den 2. Gang anfangs etwas hakelig. Den Autobahnabschnitt bringt das Testfahrzeug bei eingeschaltetem Tempomat mit Autopilotkomfort ohne Schaltarbeit hinter sich. Das funktioniert selbst auf langgezogenen 5-prozentigen Autobahnsteigungen. Kein Wunder, denn bei rund 7,5 t Testgewicht ergibt sich ein Leistungsverhältnis von etwa 22,3 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 80 Nm/t - da darf einiges vorausgesetzt werden.

Vor allem auf dem schwierigen Landstraßenabschnitt mit engen Ortsdurchfahrten und einen etwa 10-prozentigen Serpentinanstieg ist der DAF LF 45.170 in seinem Element. Hier wirken beim 6-Gang-Getriebe die Anschlussdrehzahlen der einzelnen Getriebestufen praktisch wie mit der Motorcharakteris-



Geräumige Abmessungen: Die kurze LF-Tageskabine ist gut dimensioniert.



Mit System: Praxisgerechte Ablagefächer und Getränkehalter sowie Stauraum für größere Gegenstände sind weitere Pluspunkte.



Viel Raum: Die DAF-Tageskabine überrascht mit ihrer großzügig gestalteten Arbeitsatmosphäre.

tik verzahnt. So ergeben sich eine beeindruckende Fahrbarkeit und Fahrharmonie sowie eine perfekte Abstufung auf die Motorcharakteristik für ein sparsames Fahren in unteren bis mittleren Drehzahlbereichen.

Immer wieder beeindruckt der DAF LF 45.170 mit seiner hohen Motorelastizität. Selbst in den großen Gängen kommt das Fahrzeug schon ab knapp 1.000/min mit spürbarem Antritt auf Touren. Auch Schleichfahrten bei 30 km/h im 4. Gang und 1.100/min sind kein Problem.

Auf dem Landstraßenabschnitt lassen sich auch die erstklassige Rundsicht auf das Verkehrsgeschehen und die weiten Blickwinkel in den Rückblickspiegeln beim DAF LF 45.170 erst so richtig würdigen. Wenn es eng wird sowie beim Rangieren sind die Kabinenaußenbreite über den Kotflügeln von 2,19 m und die Auf-

baubreite von 2.30 m hilfreich. Einfach perfekt das Lenkverhalten mit gut definierter Lenkmittelstellung, ausreichenden Rückstellkräften sowie präzisiertem Geradeauslauf. Das auf Komfort getrimmte Fahrwerk mit Blatt-Parabelfederung vorn und luftgefederter Antriebsachse hinten steckt im Zusammenspiel mit der

Vorteilhaft zeigt sich auch die Serienausstattung mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum und ABS.

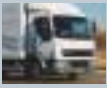


Gute Position: Der Arbeitsplatz im DAF LF 45.170 ist erstklassig gelungen. Das Kombi-Instrumentenfeld ist ansprechend und übersichtlich.

4-Punkt-Kabinenfederung auch grobe Fahrbahnunebenheiten und sogar kurze Fahrbahnstöße klaglos weg. Dabei wird kaum gewankt und in den Kurven neigt sich der DAF LF 45.170 nur geringfügig.

Vorteilhaft zeigt sich auch die Serienausstattung mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum und ABS. Das Bremsen funktioniert beim DAF LF 45.170 mit PKW-artigem Pedalgefühl sowie feindosierbarer und absolut gleichmäßiger Verzögerung. Zusätzlich kann der Fahrer ab 2.000/min nicht nur auf Talfahrten eine spürbare Motorbremsleistung abrufen.

Die LF-Baureihe ist wie die großen Brüder CF und XF mit einer CAN-Datenbus-Architektur und einem Bordcomputer ausgestattet. Das Kombi-Instrumentenfeld von DAF Trucks präsentiert sich aufgeräumt und ansprechend mit Rundinstrumenten. Ein großformati- ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtfläche	7.930 mm
Gesamtbreite	2.190 mm
Gesamthöhe	2.560 mm
Radstand	4.300 mm
Wendekreisdurchmesser	15.000 mm
Zulässige Achslast vorn	3.400 kg
Zulässige Achslast hinten	5.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	7.490 kg
Leergewicht	4.780 kg
Testfahrzeug ohne Fahrer	
Test-Gesamtgewicht	ca. 7,5 kg
Gesamtbreite	2,30 m
Gesamthöhe	3,28 m
Aufbau: Kofferaufbau mit Ladebordwand	

Antriebsstrang

Motor: BE 123 C: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgassturbolader und Ladeluftkühlung; elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruckdirekteinspritzung; Vierventiltechnik (je 2 Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Hubraum: 3,9 l; Leistung: 167 PS (123 kW) bei 2.500/min; maximales Drehmoment: 600 Nm zwischen 1.200 und 1.600/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servo-Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: ZF 6S-850 OD synchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe; 6 Fahrgänge; Übersetzungsverhältnisse: von 6,72:1 bis 0,79:1; Rückwärtsgang: 6,03 :1

Antriebs-Hinterachse: Typ 8.20; einfach übersetzte Hypoidachse; Übersetzung 3,73:1; Gesamtauslegung: ca. 1.709/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 3,6-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre Antriebsachse: Luftfederung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum und ABS; Stauklappen-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: Zugfahrzeug: 205/75 R 17.5 Michelin XZE vorn und hinten

ges zentrales Fahrerdisplay liefert Klartextinformationen über Störfälle. Außerdem lassen sich hier über eine einfache Menüführung Infos über Ölstand, Durchschnittsverbrauch, Turbolader- und Öldruck sowie noch zu fahrende Kilometer oder den Zeitintervall bis zum nächsten Motorölwechsel – alle 40.000 km fällig – abfragen. Das 6-Gang-Getriebe ZF 6S-850 ermöglicht einen wirtschaftlichen Anhängerbetrieb. Immerhin ist ein ma-



Vor Ort: Ladebordwand, kompakte Abmessungen, gute Sicht und leichtgängige Lenkung unterstützen den Fahrer.

ximales Zuggesamtgewicht von 16 t bei akzeptablem und fahrbarem Leistungsverhältnis von 10,4 PS/t sowie maximalem Drehmomentniveau von 37,5 Nm/t möglich. Bei überwiegendem Anhängerbetrieb dürfte jedoch eine zugkraftbetontere Antriebsstrangauslegung empfehlenswert sein. Dafür stehen das ZF-Direktgang-Getriebe 6S850 DD mit einer Spreizung von 8,51:1 bis 1:1 oder kürzere Hinterachsübersetzungen zur Verfügung.

Dank eines Fahrgestellgewichts von 3.090 kg (mit halbvollem 123-l-Tank, oh-

Die Anschlussdrehzahlen der einzelnen Getriebestufen wirken wie mit der Motorcharakteristik verzahnt.

ne Werkzeug und Fahrer) schneidet der DAF 45.170 im Wettbewerbsvergleich sehr gut ab. Das Testfahrzeug mit Trockenfracht-Kofferaufbau und Ladebordwand bringt ohne Fahrer ein Leergewicht von etwa 4.780 kg auf die Waage, so dass 2.710 kg zugeladen werden können.

Für den reinen Soloeinsatz, wie beim Test, ist die Ausstattung des DAF LF 45.170 mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe



Kompakter Vortrieb: Der 4-Zylinder-Common-Rail-Diesel mit 3,9-l-Hubraum zeigt eine überaus elastische Charakteristik.

ZF 6S-850 OD fast übertrieben. Jedenfalls dürfte hier das serienmäßige 5-Gang-Schaltgetriebe von ZF nicht nur völlig ausreichen, sondern sogar im City-Einsatz Handlingvorteile bieten, gerade auch im Vermietgeschäft, wo der 7,5-Tonner nach wie vor eine beliebte Fahrzeugklasse ist.

Hier sind die Tage der 7,5-Tonner noch nicht gezählt. Dieses Marktsegment wird sich wie gehabt in Deutschland auf hohem Niveau halten. Schließlich hat sich für das Gros der Führerscheinbesitzer auch nach dem Umtausch der alten Klasse 3 in den neuen EU-Führerschein nichts geändert.

Die DAF Trucks Deutschland GmbH in Frechen hat mit der Baureihe LF 45 keine schlechten Chancen, sich ein gutes Stück am Kuchen des 7,5-Tonner-Marktes zu sichern. Die Qualitäten des Testfahrzeugs DAF LF 45.170 sprechen für sich.

ADELBERT SCHWARZ