



Überaus komfortabel präsentierten sich die Verteiler-LKW der Baureihe DAF LF bei den ersten Fahrten.

Kleiner DAF ganz groß

Mit der Baureihe LF hat DAF Trucks jetzt sein komplettes Programm erneuert. Die ersten Fahreindrücke überzeugten: Auch die Kleinsten im Programm wurden als „echte“ DAFs auf die Straße gesetzt.

Die neue Mittelklasse-Baureihe LF ist DAF Trucks hervorragend gelungen. Das lässt sich nach den ersten Fahrten in den Ardennen ganz klar sagen. Die LF-Baureihe ist für Verteilerfahrzeuge mit Solo-Gesamtgewichten von 6,0 bis 18 t sowie für Zuggesamtgewichte bis 28 t mit einem sehr breit gefächerten Einsatzspektrum gedacht. Zur Wahl stehen ein kurzes Standard-Haus sowie eine längere Schlafkabine, die mit einer Klappliege eine bequeme Ruhemöglichkeit bietet.

Die Baureihe LF ist in zwei Baumuster - LF 45 und LF 55 - und in drei Fahrstell-Plattformen (17,5“-, 19,5“- und 22,5“-Räder) gegliedert. Zur Serienausstattung

gehören grundsätzlich druckluftbetätigte Rundumscheibenbremsen und ABS. Bei den Radgrößen 17,5“ und 19,5“ kommen von Leyland und Perrot entwickelte Scheibenbremsen zum Einsatz. Für das 22,5er-Fahrwerk sind die neuartigen Rundumscheibenbremsen aus der CF-Baureihe vorgesehen, die DAF zusammen mit Knorr entwickelt hat.

Fein gestuft zeigt sich die Motorenfamilie: Der 4-Zylinder-Paccar-Reihendiesel mit 3,9 l Hubraum und der 6-Zylinder-Paccar-Reihendiesel mit 5,9 l Hubraum decken in sechs Stufen ein Leistungsspektrum von 135 bis 250 PS und maximale Drehmomentwerte von 500 bis 950 Nm ab. Je nach Einsatzbereich und Mo-



Das Cockpit ist nach dem Vorbild der CF-Baureihe modelliert und mit der gleichen Armaturentafel (Detailaufnahme) ausgestattet.



TECHNISCHE DATEN



Der neue LF-Baukasten

torleistung stehen das S5-42 und das 6 S 850 Ecolite von ZF sowie das 9-Gang-Schaltgetriebe 6309 von Eaton mit Einfach-H-Schaltung sowie ein Allison-Automatik-Getriebe zur Verfügung.

In einem bemerkenswerten Kraftakt hat DAF Trucks jetzt das komplette Nutzfahrzeugprogramm innerhalb von knapp vier Jahren erneuert. Begonnen hatte alles mit der Neuvorstellung der schweren Fernverkehrsbaureihe DAF XF im Jahre 1997. Das verhalf DAF Trucks zum Aufstieg in die europäische Champions-League. Entsprechend wuchs die Bedeutung von DAF Trucks innerhalb der Paccar Company. Unter dem Dach des US-Konzerns sind in den USA die Marken Kenworth und Peterbilt sowie die europäischen Töchter DAF Trucks, Leyland Trucks und Foden vereint. Angespornt vom Erfolg des schweren XF will DAF Trucks jetzt Schlag auf Schlag in allen Nutzfahrzeuggewichten bis hinunter zu 6 t Gesamtgewicht Akzente setzen.

Erst vor kurzem ist die Produktion der neuen CF-Baureihe voll angelaufen. Jetzt rollen die ersten Verteiler-LKW der neuen LF-Baureihe in den Achskonfigurationen 4x2 bei Leyland Trucks vom Band. Ende 2001 sind noch LF-Sattelzugmaschinen-Typen und ein LF-Dreiachser-LKW mit Nachlaufachse für 21 t Gesamtgewicht und einer Nutzlast von immerhin

14,5 t im Programm vorgesehen. Beim LF wird die Handschrift eines Globalplayers wie Paccar deutlich. Die neue Mittelklassebaureihe wurde unter der Federführung von DAF Trucks von einem internationalen Entwicklungs- und Produktionsverbund aus der Taufe gehoben. Der Knackpunkt war vor allem der modulare Aufbau der LF-Baureihe für eine überaus breite Einsatzpalette vom Stadt- und Regional-Verteilerverkehr bis zu leichten Transporten über größere Entfernungen und Spezialeinsätzen im kommunalen Bereich, zum Beispiel als Müllsammel-, Löschfahrzeug und Kehrmaschine. Und nicht bei jedem Detail sollte das Rad neu erfunden werden, sondern es sollten möglichst viele Gleichteile innerhalb der LF- sowie auch aus der XF- und CF-Baureihe zum Einsatz kommen, um die Synergie-Effekte des Paccar-Konzerns zu nutzen.

So stammen die 4- und 6-Zylinder-Paccar-Reihendieselmotoren aus einer einheitlichen Motorenarchitektur, die Cummins im Rahmen der European Engine Alliance unter Beteiligung von Case, New Holland und Iveco entwickelte.

Auf Basis dieses modularen Baukastens von 4- und 6-Zylindermotoren mit 3,9 und 5,9 l Hubraum ließ Paccar nach den Vorgaben von DAF Trucks die neue Euro-3-Motorenfamilie für die LF- ➤

Zwei Kabinenvarianten, eine Verteiler- und eine Schlafkabine, sind bei der LF-Baureihe im Programm.



Baumuster LF 45:

Zweiachs-LKW 4x2 mit 17,5"-Rädern und Solo-Gesamtgewichten von 6,2 bis 12 t sowie Zuggesamtgewichten von 16 bis 22 t

Baumuster LF 55:

Leistungsklasse zunächst nur Zweiachs-LKW 4x2; ab Ende 2001 auch Sattelzugmaschinen 4x2 mit 19,5"-Rädern für Solo-Gesamtgewichte von 12 bis 15 t und Zuggesamtgewichte von 24 bis 28 t und mit 22,5"-Rädern für ein Solo-Gesamtgewicht von 18 t und ein Zuggesamtgewicht von 26 bis 28 t; Ende 2001 ist auch ein Dreiachser LKW 6x2 mit Nachlaufachse und 21 t Gesamtgewicht verfügbar.

Paccar-Motorenprogramm:

Modular aufgebaute, flüssigkeitsgekühlte Euro-3-Motorenfamilie mit 4- und 6-Zylinder-Reihendieselmotoren mit jeweils Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, Vierventiltechnik und vollelektronischer Direkteinspritzung über Common-Rail-Technologie und 1.500 bar Speicherdruck.

4-Zylinder-Reihendieselmotor Euro 3: Gewicht: 400 kg; Bohrung/Hub: 102/120 mm; Hubraum: 3,9 l; Leistungen/maximale Drehmomente: Typ BE 99 C: 135 PS (95 kW)/500 Nm; Typ BE 110 C: 150 PS (110 kW)/550 Nm; Typ BE 123 C: 167 PS (123 kW)/600 Nm; Die Nennleistungen werden jeweils bei 2.500/min und die maximalen Drehmomentwerte werden jeweils zwischen 1.200 und 1.700/min erbracht.

6-Zylinder-Reihendieselmotor Euro 3: Gewicht: 520 kg; Bohrung/Hub: 102/120 mm; Hubraum: 5,9 l; Leistungen/maximale Drehmomente: Typ CE 136 C: 185 PS (136 kW)/700 Nm; Typ CE 162 C: 220 PS (162 kW)/820 Nm; Typ CE 184 C: 250 PS (184 kW)/950 Nm. Die Nennleistungen werden jeweils bei 2.500/min und die maximalen Drehmomentwerte werden jeweils zwischen 1.200 und 1.700/min erbracht.

Fahrerhaus-Programm:

Für Baumuster LF 45 und LF 55 sind mit zwei Fahrerhausvarianten in einer Außenbreite von jeweils 2,13 m lieferbar:

Standard-Nahverkehrshaus: Außenlänge: 1,60 m; Innenhöhe: 1,61 m (gemessen vom Fußboden vor den Sitzen);

Schlafkabine mit einer Klappliege: Außenlänge: 2,00 m; Innenhöhe: 1,61 m. Die Kabinen der LF-Ausführungen mit 17,5"-Rädern besitzen eine Trittstufe und eine Fußbodenhöhe von rund 90 cm über der Fahrbahn, die Kabinen der schweren LF-Ausführungen mit 19,5"- und 22,5"-Rädern sind mit zwei Trittstufen ausgestattet; der Fußboden befindet sich in einer Höhe von 1,12 m beziehungsweise 1,20 m über der Fahrbahn.

FAHRBERICHT DAF LF

Baureihe entwickeln. Zu den Gemeinsamkeiten zählen zum Beispiel Holset-Abgas-turbolader und großzügig dimensionierte Ladeluftkühler sowie die vollelektronische Direkteinspritzung über Common-Rail mit einem Speicherdruck von 1.500 bar und Vierventil-Technik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder).

Aus einer europäischen Entwicklung und Produktion stammen auch die Kabinen für die LF-Familie. Sie sind auf Midlum-Basis von Renault gebaut. Allerdings nur der Rohbau: Alles andere wie Interieur, Frontdesign und Bodenplatte haben die DAF-Designer eingebracht. Die komplette Fahrerhausproduktion einschließlich Lackierung erfolgt bei R.V.I. in Frankreich. Bei Leyland Trucks in Großbritannien rollen dann die fertigen Fahrzeuge vom Band des Montagewerkes.

DAF Trucks hat es als Dirigent meisterlich verstanden, bei der LF-Baureihe

die Komponenten von rund 130 Zulieferern zu einem perfekten Ergebnis zusammenzufügen: niedriges Eigengewicht für größtmögliche Nutzlasten, hohe Fahrleistungen, günstige Verbrauchswerte, ein für die Klasse auffallend niedriger Geräuschpegel und ein hohes Komfortniveau sowie gute Fahreigenschaften.

Auch der LF ist sofort als ein echter DAF zu erkennen. Dafür sorgt das unverwechselbare und ansprechende Exterieur mit dem charakteristischen Kühlergrill-Unterteil, das zusammen mit den Stahlstoßfängern und den Scheinwerfern die Markenidentität unterstreicht.

Bei den ersten Fahrten beeindruckten die LF-Modelle durch ein Fahrgefühl, das sonst wesentlich größere LKW auszeichnet. Dieser Eindruck entsteht durch das cockpitartige Armaturenbrett, das stark an die CF-Baureihe erinnert. Außerdem besitzt der LF die gleiche elektronische



Sowohl in der Verteiler- als auch in der Schlafkabine existiert ein einsatzgerechtes Angebot an Stauräumen.

Instrumentierung und Armaturentafel wie die neue CF-Baureihe mit zentralem LC-Display und VIC-System (Vehicle Intelligence Centre).

Der Innenraum wirkt für diese Fahrzeugklasse auffallend geräumig und

dank Materialwahl, Design und Verarbeitungsqualität fast schon elegant. Hinzu kam das überraschend niedrige Geräuschniveau in der Kabine. Das trifft sowohl für das kurze Standardhaus als auch für die lange Kabine mit Klappbett zu. Ein weiterer Punkt war die bemerkenswert hohe Elastizität und der gutmütige Charakter der 4- und 6-Zylinder-Motoren, die für die jeweilige Hubraumklasse noch bei 1.000/min eine annehmbare Durchzugskraft zeigten.

Allerdings ist auch etwas Negatives aufgefallen: Die Kabinen mit zwei Trittschufen (ab 19,5“-Räder) besitzen einen geteilten Radlauf. Durch diesen Zwischenraum schaufeln dann die Vorderräder den Fahrbahnschmutz auf die untere Trittschufe. Doch dafür wird sich schnell eine einfache Lösung finden.

Ein Nachfolger muss den Kunden eine ganze Menge mehr bieten als die Vor-



Die neue Vorderachse mit einem Einschlagwinkel von etwa 52° sorgt für eine hohe Wendigkeit der LF-Modelle.

gängerbaureihe. Und zwar nicht nur dem Fahrer, sondern vor allem auch dem Unternehmer. DAF Trucks hat hier ein ziemlich großes Paket zum Auspacken zusammengestellt: einen um 40 Prozent verringerten Wartungsaufwand; laut DAF Trucks eine durch Feldtests gesicherte erhöhte Zuverlässigkeit um 40 Prozent; ein reduziertes Geräuschniveau in der Kabi-

ne von immerhin rund 4 dB (A) – das bedeutet einen um mehr als die Hälfte verminderten Geräuschpegel – und einen um bis zu 5 Prozent geringeren Kraftstoffverbrauch.

Das sind die richtigen Argumente für DAF Trucks, um jetzt die Marktanteile in der LF-Klasse zu erhöhen. Die Rechnung könnte nicht nur von der Technik her, sondern auch aus kaufmännischer Sicht aufgehen. So lassen sich im Vergleich zum Vorgänger eine große Zahl an Vorteilen aufzählen und mit einem moderaten Aufpreis ein weiteres zugkräftiges Argument vorbringen.

So kostet zum Beispiel der neue DAF LF 45 E 12 180 Euro 3 für 11,99 t Gesamtgewicht laut Netto-Preisliste 101.600 DM, das bedeutet gegenüber einem vergleichbaren Vorgängermodell eine Steigerungsrate von lediglich rund 2,5 Prozent.

ADELBERT SCHWARZ