



Der erste Testkandidat wartet schon:
DAF CF 85.460 mit 462 PS und einem sattem
Drehmoment von 2.300 Nm – voll beladen.

DAF CF und LF

Ride & Drive

Nachdem DAF Trucks mit dem XF einen guten Schritt vorwärts gemacht hatte, wurde es nun Zeit, auch die leichte und mittlere Reihe neu aufzulegen.

Die Einladung nach Eindhoven ließ viel Gutes verheißen, denn DAF Trucks hat sich einiges vorgenommen, um die Nutzfahrzeug-Branche im leichten und mittelschweren Segment aufzumischen: neue Motoren, umfangreiche Verbesserungen am Außen- und Innendesign sowie überarbeitete Fahrge-

stelle für die Baureihen LF und CF. Auf dem Testgelände angekommen, habe ich zunächst leichte Schwierigkeiten, mich für ein spezielles Fahrzeug zu entscheiden – denn alle Testkandidaten sind in einem sattem Gelb lackiert – da muss ich erstmal näher herangehen. Und da steht er auch schon vor mir, ein CF 460-Sattel-

schlepper mit 230er-Schlafkabine, Parabelfedern vorne und luftgefederter Hinterachse. Soweit nichts Ungewöhnliches, aber da thront ja noch ein Meiller-Kipper auf der Sattelplatte, voll ausgeladen mit Kies, so dass wir ein zulässiges Gesamtgewicht von 40 t erreichen. Der freundliche DAF-Mitarbeiter hinter der Frontscheibe winkt mir schon ungeduldig zu – den nehm' ich. Schon der Einstieg macht Freude, denn selbst ich, mit 2 m Körpergröße, habe keine Probleme, den ergonomischen Arbeitsplatz an meine etwas größeren Erfordernisse anzupassen. Trittstufen, Handlauf, Instrumente, Schalter – alles ist an seinem Platz. Schnell noch den Volant justiert – passt.

Die simple H-Schaltung ist schnell erklärt, vier Gänge im Low-Bereich, dann den Schalter an der Gangschaltung umgelegt, und man gelangt nach einem kurzen Zischen in den High-Bereich – und den werde ich noch brauchen. Ich setzte den Zug also in Bewegung und drehe zunächst drei Runden auf dem Testgelände. Das ZF-Getriebe mit Servoshift und Intarder arbeitet schnell und zuverlässig, die Gänge gehen ganz locker durch die Gas-



Leider nicht so wartungsfreundlich: Die Scheinwerfer beim LF und CF sind nicht klappbar.



Auf der Teststrecke bei Eindhoven ging's richtig rund.

in Euro 4 und 5, dabei bedient sich auch DAF der SCR-Technologie mit Ad-Blue.

Bewusst drehe ich den Motor über die Nenndrehzahl hinaus, um eine Reaktion meines Mitfahrers zu provozieren. Der winkt aber gelassen ab und prophezeit mir mit einem schelmischen Lächeln, dass der 12,9-Liter-Motor Leistung genug habe. Recht hat er, denn die Zugkraft reißt nicht ab. Am Ende der dritten Runde biegen wir scharf rechts ab und verlassen das „sichere Terrain“.

Let op – Drempels! Die Straßen hier im Hinterland, 22 km von Eindhoven, sind schmal, und mit diesem Ungetüm im ländlichen Holland unterwegs zu sein, verlangt schon ein hohes Maß an Konzentration, soviel weiß ich. Der entgegenkommende Verkehr macht jedenfalls artig Platz, so dass wir zunächst gut durchkommen. Die teilweise engen und unübersichtlichen Kurven fahre ich jetzt nur noch mit dem Intarder an. Und der packt richtig kräftig zu – in drei Stufen streckt der bremsende Ölstrom im ZF-Aggregat

sen – ein Kinderspiel. Der Intarder zeigt später außerhalb der Teststrecke noch seine Stärken.

Als Fahrer gewöhnt man sich wirklich außerordentlich schnell an die Abmessungen des neuen CF und seine einfache Bedienung – das Armaturenbrett schmiegt sich förmlich um den Fahrer herum. Vor allem besticht das aufgeräumte Fahrerhaus mit einem bemerkenswerten Rundumblick. Große, zweiteilige Außenspiegel ermöglichen klare Blicke entlang des Fahrzeugs, und in die Gefahrenzone des Knickbereichs. Die unauffällige Sonnenblende schützt mich dabei vor lästigen Attacken der tiefstehenden Frühjahrssonne.

Schon auf dem Testoval zeigt der MX 340-Motor aus dem Hause Paccar, was Sache ist. 340 kW (462 PS) zerren an den Achsen und beschleunigen die 40 t bei Drehzahlen zwischen 1.500 und 1.900/min mühelos zur allgemein gültigen Höchstgeschwindigkeit. Unrealistisch dagegen scheinen die Drehmomentwerte laut ausgehändigtem Datenblatt – nur 1.450 Nm soll die Kurbelwelle des 12,9-Liter-Paccar aus sechs Zylindern auf

die Kardanwelle wuchten? Ein klarer Druckfehler, denn tatsächlich sind es 2.300 Nm, die der Triebstrang des Holländers zwischen 1.000 und 1.410/min stemmen muss – auf der Teststrecke jedenfalls genug. Das Ganze natürlich umweltgerecht, nach den neuesten Bestimmungen



Die Lenkradverstellung ist nur eins von vielen Details, die den Arbeitsplatz im neuen CF so interessant machen.

STECKBRIEF DAF CF 85.460

Type: FT CF85.460
Radstand: 3.80 m
Kabine: F230 Schlafkabine, luftgefedert
Motor: Paccar MX 340; 340 kW (462 PS); 2.300 Nm
Abgasnorm: Euro 5
Getriebe: ZF16S2520 Servoshift Intrader (i=13,86–0,84)
Hinterachse: HR 1356 (i=3,61:1)
Vorderachse: 156N
Reifen/Felgen: 315/80 R22,5
Federung: vorn Parabelfeder, hinten luftgefedert
Kraftstofftank: 430 l
Auflieger: Dreiachs-Meiller-Kipper
Zulässiges Gesamtgewicht: 40 t
Testgewicht: 40 t



Die aktuelle Top-Motorisierung bietet dem Fahrer genügend Reserven für den schweren Einsatz im Gelände.

STECKBRIEF DAF LF 55.250

Type: FA LF55.250
Radstand: 5.35 m
Kabine: F213 Schlafkabine, schraubengefedert
Motor: Paccar GR 184; 184 kW (250 PS); 950 Nm
Abgasnorm: Euro 4
Getriebe: ZF 6AS1000 (i=6,75–0,78)
Hinterachse: S 10,26 (i=4,56:1)
Vorderachse: F60
Reifen/Felgen: 285/70 R19,5
Federung: vorn Parabelfeder, hinten luftgefedert
Kraftstofftank: 325 l
Aufbau: Curtainsider
Zulässiges Gesamtgewicht: 15 t
Testgewicht: 15 t



Mit automatisiertem Getriebe sind die „kleinen“ Transporter besonders für den Stadtverkehr interessant.



Die Wartungsklappen können bei allen Modellen durch jeden einfach von außen entriegelt und geöffnet werden – muss das wirklich sein?

den Sattelzug und verzögert die Geschwindigkeit spürbar.

Jetzt fällt mir mein Nachbar ins Wort, während ich meiner Begeisterung kund tue. „Let op – Drempels!“, ruft er. In sicherer Entfernung sehe ich eine dezente Straßenverengung mit den allseits geliebten Tempohügeln, die die Landstraße teilen – davon kommen noch einige. Hier zeigt der CF samt Anhang ein souveränes Fahrverhalten, die Unebenheiten und den Spurwechsel mit knapp 25 km/h schluckt das Fahrwerk ohne Ächzen und Knarren – die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt guten Fahrbahnkontakt. Auch dem Innenraum entweicht während der gesamten Testfahrt kein falscher Unterton – sauber verarbeitet. Nebenbei ist die gesamte Geräuschkulisse schlicht und ergreifend als angenehm zu betrachten. Beim Beschleunigen ertönt plötzlich ein Warnsignal – nichts Schlimmes, ich habe nur vergessen den Retarder auszuschalten, also den Hebel unter dem Lenkrad nach vorne und weiter geht's.

Jetzt kämpfe ich mich weiter durch die engen Dorfstraßen und lande am Ende vor einem seltsamen Kreisverkehr. Mein Nebenmann klärt mich kurz auf, denn in den Niederlanden gibt es seit kurzem neuartige Kreisverkehre, die in zwei Spuren befahren werden. Die innere Spur ist für die Verkehrsteilnehmer gedacht, die nicht sofort wieder an der nächsten Möglichkeit rechts raus fahren müssen, die

äußere Spur führt eben sofort an der nächsten Möglichkeit rechts ab. Und klar, ich muss natürlich in den inneren Kreis hinein – jetzt heißt es aufpassen.

Neben den allgemeinen Verkehrsregeln wie „Rechts vor Links“ muss ich jetzt die Schaltung und meinen Nachläufer genauestens beobachten. Aus dem Stand heraus müssen alle Gänge bemüht werden, dabei zeigt sich die ganze Kraft des Paccar-Aggregats. Leicht verschränkt geht es in den Kreisverkehr, zweiter, dritter, vierter Gang und das war's schon, oh-

Das Facelift der Fahrer-kabinen ist dezent und unauffällig, aber dafür geben die neuen Paccar-Diesel den Ton an.

ne über die Begrenzungssteine zu rübern. Mühelos zieht der CF durch das Rondell, dabei folgt der Meiller-Auflieger seinem „Herrn“ wie auf Schienen. Insgesamt müssen noch drei weitere Kreisverkehre gemeistert werden, bevor wir nach 40 Minuten wieder in Richtung Teststrecke fahren – und ja, einmal bleibe ich kurz stecken, weil ich die falsche Schaltgruppe erwischte habe. Auf dem Testgelände parke ich den Sattelzug rückwärts in die Reihe neben die anderen LKW, und auch dieses Manöver ist, dank der Übersichtlichkeit, wirklich einfach.

TECHNISCHE DATEN

DAFs neue Modelle für das mittlere Transportsegment:

CF65 bis 19 t Solo- und bis zu 32 t Zuggesamtgewicht sowie CF75 von 19 bis 32 t und CF85 von 19 t bis 40 t.

Kabinenwahl:

Drei Basisvarianten: Neben der Tageskabine (1,70 m lang) und dem Fernfahrerhaus (2,20 m lang) ist auch ein geräumiges Space-Cab mit einer Standhöhe von 1,85 m zu haben. Alle drei sind jeweils 2,26 m breit.

Antriebsstrang:

Motoren: GR Euro 4: 6-Zylinder-Reihendiesel mit 6,7 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue; elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Leistungsversion bei jeweils 2.500/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.200 bis 1.800/min: 165 kW (224 PS)/ 850 Nm; 184 kW (250 PS)/ 950 Nm; 210 kW (285 PS)/ 1.020 Nm

PR Euro 4/5: 6-Zylinder-Reihendiesel mit 9,2 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue; elektronisch geregeltes Smart-Hochdruck-Einspritzsystem; Leistungsversion bei jeweils 2.200/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.100 bis 1.700/min: 183 kW (249 PS)/ 1.775 Nm; 228 kW (310 PS)/ 1.275 Nm; 265 kW (360 PS)/ 1.450 Nm

MX Euro 5: 6-Zylinder-Reihendiesel mit 12,9 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue; elektronisch geregeltes Smart-Hochdruck-Einspritzsystem; Leistungsversion bei jeweils 1.900/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.000 bis 1.410/min: 265 kW (360 PS)/ 1.775 Nm; 300 kW (408 PS)/ 2.000 Nm; 340 kW (462 PS)/ 2.300 Nm; 375 kW (510 PS)/ 2.500 Nm

Motorenwahl: GR von 165 kW bis 210 kW, PR von 183 kW bis 265 kW und MX von 265 kW bis 375 kW

Getriebe: Je nach Motorisierung 8-, 9- und 16-Gang-Schaltgetriebe von ZF, optional mit Servoshift, als Sonderausstattung auch ZF AS-Tronic-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit mikroprozessorgesteuertem Fahrprogramm mit 12 oder 16 Gängen und Overdrive

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage, Scheibenbremsen rundum innenbelüftet mit EBS und integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie CAN-Schnittstelle und Schlupfmomentregelung SMR

Achskonfigurationen: LKW-Fahrgestelle: 4x2, 6x2, 6x4, 8x2 und 8x4 (Sattelzugmaschine 4x2, 6x2 und 6x4)



Der neue LF schaut freundlich drein und wartet mit einer Vielzahl an Kombinationsmöglichkeiten auf.

Mal sehen, was der Kleine kann. Der zweite Testkandidat ist ein LF mit Curtainsider-Aufbau. Ebenfalls mit diesem unverwechselbaren Signalgelb lackiert, erinnert das Fahrzeug an einen Paketer aus unserer Heimat. Das Fahrerhaus kommt mir auch etwas bekannt vor – da war doch was mit Renault und Volvo? Richtig, der Aufenthaltsraum für den Fahrer ist aus einer Gemeinschaftsproduktion entstanden, deshalb ist bei den Konkurrenzprodukten eine gewisse Ähnlichkeit vorhanden – tatsächlich aber sind nur die beiden Türen identisch, der Rest der Hütte ist mehr oder weniger modifiziert worden.

Der erste Eindruck ist positiv, obwohl die 213er-Schlafkabine natürlich etwas kleiner ist als beim CF. Die Verarbeitung scheint auf den ersten Blick auch in Ordnung, aber in der Mittelkonsole fehlt was. Dieser LF ist mit einer ZF-AS-Tronic ausgerüstet – vollautomatisch oder manuell zu Schalten. Den Fahrerplatz bekomme ich blitzschnell ebenso komfortabel und einfach angepasst, wie schon beim CF. Und auch dieser LKW bietet ein breites Sichtfeld mit großzügigen Außenspiegeln – alles im Blick.

Das informative Datenblatt verrät: Unter der Haube werkelt ein 6,7-Liter-Sechszylinder GR184-Paccar-Diesel mit 184 kW (250 PS) bei 1.900/min mit einem maximalen Drehmoment von 950 Nm zwischen 1.200 und 1.700/min. Ausgerüstet mit einer Auspuffklappe als Motorbremse erfüllt dieser Antrieb die Euro 4-Norm. Das Testfahrzeug ist ebenfalls bis an seine Grenzen beladen und bringt immerhin 15 t auf die Waage. Die erste Eingewöhnungsrunde ist schnell abgespult, und irgendwie auch langweilig, denn die AS-Tronic nimmt mir die ganze Arbeit ab – damit kann wirklich jeder fahren. Das Handling des LF ist gut, auch an ihn habe ich mich in kürzester Zeit gewöhnt, obwohl ich manchmal noch mit der rechten Hand nach dem Schaltknüppel taste. Nach der zweiten Runde geht's ebenfalls nach draußen.

Bremse mit Tücken. Bei der Ausfahrt vom Teststreckengelände ist in einer forschen Rechtskurve ein schleifendes Geräusch zu hören, da hat wohl das linke Vorderrad ein wenig am Innenkotflügel gerieben. Aber richtig unangenehm fällt die Bremsanlage bei diesem Fahrzeug



Der neue 12,9-Liter-Diesel von Paccar bringt die Fuhrer richtig in Fahrt.

TECHNISCHE DATEN

DAFs neue Modelle für das leichte Transportsegment:

LF45 von 6 bis 12 t Solo- und bis 22 t Zuggesamtgewicht sowie LF55 von 12 bis 15 t sowie 18 t Solo- und bis 28 t Zuggesamtgewicht.

Kabinenwahl:

Zwei Basisvarianten: 1,60 m lange Tageskabine oder 2,00 m langes Einbett-Fernfahrerhaus, beide sind jeweils 2,13 m breit

Antriebsstrang:

Motoren: FR Euro 4: 4-Zylinder-Reihendiesel mit 4,5 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue; elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Leistungsversion bei jeweils 2.500/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.200 bis 1.800/min: 103 kW (140 PS)/ 550 Nm; 118 kW (160 PS)/ 600 Nm; 136 kW (185 PS)/ 700 Nm

GR Euro 4: 6-Zylinder-Reihendiesel mit 6,7 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue; elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Leistungsversion bei jeweils 2.500/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.200 bis 1.800/min: 165 kW (224 PS)/ 850 Nm; 184 kW (250 PS)/ 950 Nm; 210 kW (285 PS)/ 1.020 Nm

Motorenwahl: FR von 103 kW bis 136 kW und GR von 165 kW bis 210 kW

Getriebe: Je nach Motorisierung 5-, und 9-Gang-Schaltgetriebe von ZF und Eaton und sowie Sonderausstattung auch ZF AS-Tronic-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit mikroprozessorgesteuertem Fahrprogramm und wahlweise manueller Bedienung

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage, Scheibenbremsen rundum innenbelüftet

Achskonfigurationen: LKW-Fahrgestelle: 4x2 und 6x2 (Sattelzugmaschine 4x2)



Aufgeräumt und funktionell ist der neue Fahrerplatz beim LF, dazu hochwertig und sauber verarbeitet.

auf, denn diese verlangt einen deutlich stärkeren Fuß auf dem Pedal – lässt sich dabei aber nicht feinfühlig dosieren. Die ersten Bremsmanöver erfolgen daher etwas unsanft und hart. Hinzu kommt noch ein unerträgliches Windgeräusch. Ich öffne das Fenster auf der Fahrerseite und stelle fest, dass der Lärm von der Sonnenblende kommt – das war doch beim CF nicht da. Ab circa 30 km/h bekommt man ein nettes Lied gepfiffen – das nervt.

Um die Bremsanlage dauerhaft etwas zu schonen, schalte ich die Motorbremse hinzu. Nehme ich den Fuß vom Gaspedal, wird das Fahrzeug durch die sich schließende Abgasklappe sanft, aber stetig abgebremst. Diese Funktion lässt sich bequem vom Lenkrad ein- oder ausschalten – wünschenswert wäre allerdings eine optische Kontrolle im Armaturenbrett. Weniger gut abgestimmt scheint die AS-Tronic in diesem Testfahrzeug. Die Schaltzeiten sind ziemlich lang, so dass ein zügiges Durchschalten der Gänge beim Beschleunigung ausbleibt – die Zugkraft wird merklich unterbrochen.

Es geht auch mit der Hand. Wenn der Fahrer es wünscht, oder die jeweilige Situation es erforderlich macht, kann das Getriebe auch manuell bedient werden.

Für diesen Zweck wird der Drehschalter in der Mittelkonsole auf Manuell gestellt, und mittels Wippschalter kann der Fahrer die Gänge jetzt von Hand einlegen. Aber so richtig will die Anordnung des Schalters nicht überzeugen – wäre es da nicht besser gewesen, den mickrigen Wippschalter durch den Hebel am Lenkrad zu ersetzen – wie beim CF mit AS-Tronic? Stattdessen fuchtelte man irgendwo an der Mittelkonsole herum. Ansonsten schlägt sich der kleine LF wacker auf der Landstraße, auch er nimmt die „Drempel“ und Kreisverkehre mit Bravour.

Der XF war schon gut, aber der CF könnte seinem großen Bruder ebenbürtig werden. Beim LF besteht sicher noch ein wenig Handlungsbedarf, aber auch er könnte den Markt gehörig durcheinander bringen. Gerade die gestressten Dienstleister aus dem Transportgewerbe oder Paketer, die ihre Ware zügig an den Mann bringen wollen, würden an dem automatischen Getriebe ihre helle Freude haben. Die entscheidenden Kaufargumente werden sich erst bei den folgenden Praxistests und ermittelten Verbrauchswerten ergeben.

DIRK ODEBRECHT

Ergonomisch nicht gerade optimal: Dreh- und Wippschalter für die AS-Tronic in der Mittelkonsole des LF.

