



Trotz robustem Konzept und starker Motorisierung packt der DAF LF 45.180 4x2 E 10 als 3-Seiten-Kipper fast 2,5 t Nutzlast.

## Robustes Leichtgewicht

**FAHRBERICHT DAF LF 45.180** Der kompakte DAF LF 45.180 stellte sich als wendiges Kipper-Fahrzeug mit hohem Nutzlastpotenzial für leichte Einsätze vor.

**M**it dem LF 45.180 4x2 E10 hat DAF Trucks einen robusten 7,49-Tonner für das Klientel der alten Führerscheinklasse 3 (Ersatz durch B, BE, C1 und C1E) im Programm. Das Testfahrzeug ist als kompakter Zweiachs-Kipper fürs harte Baugeschäft gedacht und eigentlich ein abgelasteter 10-Tonner. Trotz des robusten Konzepts kann das Testfahrzeug fast 2,5 t Nutzlast aufladen. Und das bei einer kräftigen 185-PS-Motorisierung mit dem 5,9-l-Common-Rail-Diesel CE 136 C. Der Motor gibt seine Leistung bei 2.500/min ab und bietet ein maximales Drehmoment von 700

Nm bei 1.400 bis 1.700/min. Das Testfahrzeug ist eine interessante Variante aus dem erst 2001 vorgestellten LF-Mittelklasse-Baukasten, der mit den Baumustern LF 45 und LF 55 Sologesamtgewichte von 6,2 bis 12 t und Zuggesamtgewichte bis 22 t sowie Sologesamtgewichte von 12 bis 21 t und Zuggesamtgewichte bis 28 t abdeckt. Dazu gibt es eine feingestufte Common-Rail-Motorenfamilie von Cummins mit einem 4-Zylinder-Reihendiesel (3,9 l Hubraum) in drei Leistungsstufen von 135 bis 167 PS und maximalen Drehmomenten von 500 bis 600 Nm sowie mit dem schon angespro-

chenen 6-Zylinder-Reihendiesel, der ebenfalls in drei Leistungsstufen, jedoch von 185 bis 250 PS und maximalen Drehmomenten von 700 bis 950 Nm zur Verfügung steht.

Auf der Testfahrt beeindruckte der DAF LF 45.180 durch einen auffallend niedrigen Geräuschpegel und das hohe Komfortniveau in der Kabine sowie seine guten Fahreigenschaften. Insgesamt kommt ein Fahrgefühl auf, das sonst nur größere LKW bieten können. Der Fahrer gelangt dank einstufigem Einstieg und niedrigem Fußboden schnell und einfach an seinen Platz. Die 1,60 m kurze und



2,13 m breite Kabine erlaubt einen verrenkungsfreien Überstieg vom Fahrerplatz zur Beifahrertür und umgekehrt – dank 1,61 m Stehhöhe und ausreichend Freiraum vor den Sitzen.

Außerdem überzeugte der Innenraum der Standardkabine durch eine für die Mittelklasse bemerkenswert hochwertige Materialwahl und Verarbeitung sowie ein ansprechendes Interieur. Beeindruckend waren auch die hervorragende

**Beim Hinterkippen ist die Pende/Klapp-Bordwand die richtige Ausstattung.**

**Dank einfacher Kettenarretierung der Bordwand fällt das Schüttgut nicht zwischen die Achsen.**

Im DAF LF kommt ein Fahrgefühl auf, das sonst nur größere LKW bieten können.

Ergonomie des Fahrerplatzes sowie das elegant und übersichtlich gestaltete Armaturenbrett. Hinzu kommt ein durchdachtes Ablagesystem mit zusätzlichem Staufach unter der Beifahrersitzbank.

Auf dem DAF LF 45.180 E10 konnte auch der Dreiseiten-Kippaufbau Typ 3

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	6.050 mm
Gesamtbreite .....	2.430 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach) .....	2.900 mm
Radstand .....	3.550 mm
Wendekreisdurchmesser .....	10.520 mm
Zulässige Achslast vorn .....	4.000 kg
Zulässige Achslast hinten .....	7.200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht .....	7.490 kg
Leergewicht Testfahrzeug mit Fahrer und vollem 123-l-Tank .....	5.020 kg
<b>Aufbau:</b> 3-Seiten-Meiller-Kippaufbau Typ 3; 3,80 x 2,30 x 0,40 m (Länge x Breite x Höhe); Systemgewicht: 880 kg	

## Antriebsstrang

**Motor:** DAF Paccar CE 136: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; elektronisch geregelte Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Hubraum: 5,9 l; Leistung: 185 PS (136 kW) bei 2.500/min; maximales Drehmoment: 700 Nm bei 1.400 bis 1.700/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Servo-Betätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** ZF 6 S 850; Übersetzungsverhältnis 1. bis 6. Gang: 6,72:1 bis 0,79:1

**Antriebs-Hinterachse:** Einfach übersetzte 8,5-t-Hypoidachse-Starrachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 4,10:1; Gesamtauslegung: 1.511/min bei 80 km/h in höchster Getriebe-stufe

## Fahrwerk

**Federung:** starre 4,5-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer

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

**Reifen:** Zugfahrzeug: 245/70 R 17,5 Bridgestone; Typ: vorne R 227 und hinten M 729

von Meiller punkten. Der 880 kg leichte Stahlaufbau ist auf Nutzlasten von etwa 4.500 kg ausgelegt. Dank einer federkraftbetätigten Totpunkt-Kinematik lassen sich die Seitenwandklappen leicht öffnen und schließen. Der Fahrer kann über eine einfache Ketten-Arretierung die Stellung der Seitenbordwand fixieren und das Schüttgut weiter vor den Reifen abkippen. Das Heck wird von einer Klapp/Pendelbordwand verschlossen.

Wie bei den Baufahrzeugen von DAF Trucks üblich, kommt auch der LF 45.180



**Einstufiger Einstieg und niedriger Fußboden sowie ein weiter Türöffnungswinkel ermöglichen einen bequemen Einstieg. Das Kabineninterieur überzeugt durch einen zeitgemäßen Arbeitsplatz sowie hochwertige Materialwahl und Verarbeitung. Staufächer unter der Beifahrerbank und der Werkzeugkasten außen sind weitere praktische Details.**

E 10 als Zweiachsskipper im ansprechenden Design der DAF-Straßenfahrzeuge recht zivil daher. Doch DAF Trucks hat die LF-Baureihe mit vorderer Stahlstoßstange schon von Haus aus robust für den harten Verteiler-Alltag ausgelegt. Außerdem glänzte das Testfahrzeug mit hohen Fahrleistungen bei niedrigem Eigengewicht und hoher Wendigkeit.

Mit der 185-PS-Version stellt der DAF LF 45.180 E10 bei 7,49 t Gesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von rund 24,7 PS/t und vor allem ein maximales Drehmomentniveau von 93,5 Nm/t zur Verfügung. Da geht's im Soloeinsatz mit Power voran. Schon ab 1.000/min werden reichlich Durchzugskraft in der Ebene und Standfestigkeit bergauf geboten.

Die für einen 5,9-l-Motor leistungsstarke Motorbremse zeigt bei dem geringen Gesamtgewicht fast schon Retarderwirkungen.

Klar, dass im Solobetrieb mit 7,49 t Gesamtgewicht der 4-Zylinder-Diesel mit 3,9 l Hubraum völlig ausreichen würde, der auch noch etwa 120 kg weniger auf die Waage bringt. Doch mit dem robusten Konzept des stark motorisierten 7,49-Tonnens soll das Nutzlastpotenzial für das Klientel der alten Klasse 3 bestmöglich ausgeschöpft werden. Gemäß dem Ersatz der alten Klasse 3 können dreiachsige LKW-Gliederzüge bis 18,5 t Zuggesamtgewicht und auch LKW-Gliederzüge bis 12 t Zuggesamtgewicht mit Drehschemelanhängern und mehr als

drei Achsen gebildet werden. So ist das robuste Konzept des auf 7,49 t abgelasteten DAF LF 45.180 E 10 mit der 185-PS-Motorisierung sinnvoll. Bei 18,5 t Zuggesamtgewicht ist der Fahrer mit einem Leistungsverhältnis von 10 PS/t und einem maximalem Drehmomentniveau von rund 37,8 Nm noch gut bedient und kann ordentliche Fahrleistungen unter wirtschaftlichen Bedingungen erzielen. Und da besitzt der DAF LF 45.180 4x2 E10 ein günstiges Preis/Leistungsverhältnis. Er ist als 150-PS-Motorwagenbasismodell für 42.500 Euro zuzüglich 3.730 Euro für den 185 PS starken 6-Zylinder-Diesel zu haben.

Am Ende fällt wahrscheinlich die Entscheidung mit spitzem Rechenstift, denn der LF-Baukasten hält einige Varianten bereit: Bei überwiegenden Soloeinsätzen, und wo die robuste E10-Grundlage nicht nötig ist, empfiehlt sich zum Beispiel der DAF LF 45.150 E08 mit dem 150 PS starken 4-Zylinder-Diesel für 40.500 Euro laut Nettopreisliste. Mit Blick auf



**Kurzer Radstand und ein Lenk-Einschlagwinkel von etwa 52° verleihen dem kompakten DAF-Kipper eine hohe Wendigkeit.**

die EU-Führerscheinregelung ist auch das Basismodell DAF LF 45.150 E10 als 10-Tonner für 42.500 Euro interessant. Das Fahrzeug bietet in der Ausführung als 3-Seitenkipper eine Nutzlast von knapp 5,0 t. Und es darf natürlich nicht der DAF LF 45.150 E12 als 11,99 t Mautkiller vergessen werden. Wer mehr Lei-

stung wie beim Testfahrzeug will, der muss – jeweils vom 150-PS-Basispreis ausgehend – rund 1.750 Euro für die 167-PS-Motorisierung (4-Zylinder-Diesel) sowie 3.730 Euro für die 185-PS- und 7.210 Euro für die 220-PS-Version des 6-Zylinder-Diesels drauflegen.

**ADELBERT SCHWARZ**