



Rollen jetzt ebenfalls mit Euro 6 durch Stadt und Land: der DAF LF (l.) und CF

DAF LF/CF Euro 6

Euro 6 für den Allrounder und den „Lütten“

Nachdem DAF auf der letzten IAA die große Baureihe XF mit Euro 6 vorgestellt hat, kommen Ende 2013 die kleineren LF- und CF-Modelle in dieser Emissionsklasse auf den Markt.

Mit Einführung der überarbeiteten und in Sachen Emissionsreduzierung modernisierten Baureihen CF sowie LF und ihrer Motoren runden die Niederländer ihr Euro-6-Programm ab. Allerdings gab es für den mittelschweren CF und den Nahverteiler LF nicht nur frische Euro-6-Triebwerke. Die Konstrukteure bei DAF nutzten die Möglichkeit und verpassten der Mittelklasse und dem „Lütten“ neue Fahrgestelle, Antriebsstränge und designten Interieur und Exterieur im Stil des großen Bruders XF. Man sieht es den dreien an den Nasen an, dass sie miteinander verwandt sind. Nur noch an den Außenspiegeln, sprich an den Ohren, um im Bild zu bleiben, sieht man, dass einer ein wenig aus der Art schlägt. Gemeint ist der LF; hier hat Renault Trucks seine Finger mit im Spiel bei der Kabinenproduktion. Die Fernverkehrsmodelle

XF mit Euro 6 präsentierte DAF rein statisch bereits auf der IAA 2012. Einen ersten Fahrereindruck konnte die Fachpresse wenig später in Südspanien gewinnen (siehe **güterverkehr** 11/12 2012/2013). LF und CF zeigten die Niederländer erstmalig dann im Frühjahr 2013 auf der Birmingham Truck Show. Der Erstauftritt dort ist nicht verwunderlich, denn der LF wird in Großbritannien gefertigt. In den Ardennen waren LF und CF kürzlich erstmals beide gemeinsam

öffentlich unterwegs. Während der XF die große weite Welt erkundet, besetzen die kleineren Brüder andere Rollen. Der LF deckt mit verschiedenen Modellen die 7,5-t- bis 19-t-Klasse ab. Er besetzt also die klassischen Verteilernischen. Der CF ist dagegen als Mehrzweckfahrzeug und Allrounder für Gesamtgewichte von 18 bis 44 t entwickelt. Schwere Verteilerverkehre bis hin

zum Fernverkehr zählen zu seinen Aufgaben. Ihn gibt es in 4x2, 6x2, 6x4, 8x2 und 8x4. Unter der Kabine beim LF arbeiten Paccar PX-5 und PX-7-Aggregate sowie beim CF die Paccar MX-11- und MX-13-Maschinen mit einer gesamten Leistungsbreite von 112 kW/150 PS bis 375 kW/510 PS (Details siehe Kasten). Während es die großen 13-ner schon eine Weile auf dem Markt gibt, folgte die Präsentation der MX-11, PX-7 und PX-5 in der Euro-6-Ausfertigung im Frühjahr. Jetzt am Jahresende rollen die ersten Fahrzeuge mit den

Der CF verfügt über eine neue Fahrerhausauflängung

neuen Aggregaten aus den Werks hallen auf die Straße. Teilweise handelt es sich – wie beim MX-11 – um eine komplette Neuentwicklung. Ein paar Innovationen sind bei den insgesamt unterschiedlichen Modellen identisch.

Das Display zeigt Tipps zum Kraftstoffsparen und bewertet auf Wunsch die ökologische Fahrleistung



Fotos: Keppler, Same

Alle Triebwerke verfügen über einen einzelnen Keilrippenriemen und einen ohne Zwischenantrieb direkt auf der Kurbelwelle angebrachten Lüfter. Beides spart an Gewicht und damit am Energieverbrauch. Zudem soll die Zuverlässigkeit so besser und der Wartungsbedarf geringer sein. Darüber hinaus jedoch erhielten alle überarbeitete bzw. neu entwickelte Common-Rail-Einspritzsysteme, variable Turbolader sowie die

Abgastech- niken AGR, SCR samt dem dazugehörigen Rußpartikelfilter. Auch wurden die Handschaltgetriebe bzw. das automatisierte Schaltgetriebe AS Tronic neu auf die Wagen abgestimmt. Durch den höheren Kühlungsbedarf bei den Euro-6-Triebwerken wuchs auch der Kühlergrill. Um die Optik aufzuwerten, spendierte man dem CF-Lkw neue Scheinwerfergruppen mit integrierten LED-Tagfahrleuchten und -Hauptscheinwerfern. Als Option gibt es nunmehr auch Abbiegelicht. Neu sind auch

die verzinkten Stoßstangen sowie die Chromblenden mit dem DAF-Schriftzug. Der CF kommt zudem auf neuen Vorder- und Hinterachsen sowie Fahrerhausaufhängung daher. Hintergrund ist auch hier, dass für Euro 6 eine höhere Kühlleistung notwendig ist, die eine Neukonstruktion des Fahrgestells erzwingt. DAF orientiert sich hierbei am XF-Unterbau. Dieser hat im vorderen Bereich einen Y-Rahmen. Durch diesen Kniff schaffen die

In Sachen Design folgen LF und CF dem XF

Techniker Platz für einen größeren Kühler und den größeren Ladeluftkühler. Insgesamt gelingt so eine optimierte Luftkühlung des Motorblocks. Zugleich garantiert am Ende des Y-Trägers ein neuer Rahmenträger sowie ein weiterer Querträger die Steifigkeit und Stabilität der gesamten Fahrzeugbasis. In der 4x2-Variante kann der CF weiterhin 1500 l Kraftstoff in seinen Tanks aufnehmen. Ganz klassisch gibt es sowohl den LF als auch den CF mit jeweils drei unterschiedlichen Fahrerhäusern. Die Nahverteiler besitzen eine Tagesfahrkabine (Day Cab), eine etwas



Das Lenkrad stammt vom großen Bruder XF. Nur ein Teilbereich der Seitenfenster lässt sich öffnen

vergrößerte Kabine (Extended Day Cab) sowie eine Variante mit Liege (Sleeper Cab). Die kommt immerhin auf eine Breite von 700 mm (600 mm hinter den Sitzen). Auch den CF gibt es mit einer Nahverkehrskabine sowie zwei unterschiedlich große Kabinen für den Fernverkehr. Die größten, die Space Cab, kommt auf eine Stehhöhe von 2230 mm und bietet bis zu 900 l an Stauraum. In der Kabine modernisierten die Fachleute die Armaturen- und Instrumententafel und spendierten den Fahrzeu- gen das XF-Lenkrad sowie

neue Sitze. Links am Lenkrad sitzen die Funktionstasten für Radio und Telefon, rechts die für Tempomat und Bergabfahrbremshilfe. Die Instrumente bis hin zu ihrer Aluminiumeinfassung entsprechen denen aus dem XF. Zentral zwischen den

Die Instrumente besitzen nun eine Alu-Einfassung

Rundinstrumenten sitzt nun ein 5-Zoll-Farbdisplay, das über alle wichtigen Fahrzeugzustände informiert. Zudem unterstützt es den Fahrer mit Tipps zum wirtschaftlichen Fahren, so wie man es auch aus bzw. von mehreren Wettbewerbsprodukten kennt.

DS ■



Überarbeitet wurde bei beiden Typen auch die Scheinwerferpartie; hier die neue vom CF

Im Überblick Die Motoren

Motortyp	Leistung	Drehmoment
4,5-l-Vierzylinder Paccar PX-5 Euro 6		
PX-5 112	112 kW/150 PS (1 800–2 300 min ⁻¹)	580 Nm (1 100–1 800 min ⁻¹)
PX-5 135	135 kW/180 PS (1 800–2 300 min ⁻¹)	700 Nm (1 200–1 800 min ⁻¹)
PX-5 157	157 kW/210 PS (2 000–2 400 min ⁻¹)	760 Nm (1 300–2 000 min ⁻¹)
6,7-l-Sechszylinder Paccar PX-7 Euro 6		
PX-7 164	164 kW/220 PS (1 800–2 300 min ⁻¹)	850 Nm (1 100–1 800 min ⁻¹)
PX-7 186	186 kW/250 PS (1 800–2 300 min ⁻¹)	950 Nm (1 100–1 800 min ⁻¹)
PX-7 208	208 kW/280 PS (2 000–2 300 min ⁻¹)	1 020 Nm (1 200–2 000 min ⁻¹)
PX-7 231	231 kW/310 PS (2 000–2 300 min ⁻¹)	1 100 Nm (1 200–2 000 min ⁻¹)
10,8 l Paccar MX-11 Euro 6		
MX-11 210	210 kW/290 PS (1 700 min ⁻¹)	1 200 Nm (1 000–1 700 min ⁻¹)
MX-11 240	240 kW/330 PS (1 650 min ⁻¹)	1 400 Nm (1 000–1 650 min ⁻¹)
MX-11 271	271 kW/370 PS (1 650 min ⁻¹)	1 600 Nm (1 000–1 650 min ⁻¹)
MX-11 291	291 kW/400 PS (1 450–1 700 min ⁻¹)	1 900 Nm (1 000–1 450 min ⁻¹)
MX-11 320	320 kW/440 PS (1 450–1 700 min ⁻¹)	2 100 Nm (1 000–1 450 min ⁻¹)
12,9 l Paccar MX-13 Euro 6		
MX-13 303	303 kW/410 PS (1 425–1 750 min ⁻¹)	2 000 Nm (1 000–1 425 min ⁻¹)
MX-13 340	340 kW/460 PS (1 425–1 750 min ⁻¹)	2 300 Nm (1 000–1 425 min ⁻¹)
MX-13 375	375 kW/510 PS (1 425–1 750 min ⁻¹)	2 500 Nm (1 000–1 425 min ⁻¹)