



## Test DAF LF 45.220 Euro 4

# Mooi en lekker zuinig

**Bij de lancering van de Euro 4-motoren onderging ook DAF's lichtste lijn de nodige verbeteringen en verfraaiingen. Reden voor TTM om de wagen weer eens aan de tand te voelen. De DAF heeft daarmee de primeur van TTM's eerste binnenlandse test met een AdBlue-truck.**

Qua styling vonden wij de DAF LF in zijn segment altijd al één van de fraaiste zo niet de mooiste truck uit het hele Europese aanbod. De laatste facelift heeft dat alleen maar verbeterd. De nieuwe boven- en ondergrille zijn gewoon mooier. Dat geldt ook voor de verbeteringen aan het interieur. Eigenlijk is de wijze waarop DAF's lichtste truckserie tot stand is gekomen heel bijzonder. De belangrijkste componenten werden niet zelf ontwikkeld, maar worden betrokken van derden. De cabine komt van Renault en siert inmiddels ook Volvo's lichtste lijn. De vier- en zescilinder motoren zijn een ontwikkeling van Iveco en Cummins en worden in een breed scala van toepassingen gebruikt, variërend van de Iveco Eurocar-

go tot allerlei landbouwmachines en tractoren van Case New Holland. Die motoren hebben een uitstekende reputatie opgebouwd op het gebied van duurzaamheid en brandstofverbruik. De kunst is natuurlijk om met al de gekochte componenten een voertuig te maken dat door de klant wordt herkend als - in dit geval - een product van onze vaderlandse truckfabrikant. Volgens de inmiddels gepensioneerde DAF-productontwikkelaar Hans Staals is het een grotere uitdaging om een échte DAF te bouwen op basis van elders gekochte componenten dan wanneer je met een blanco tekentafel mag beginnen. De belangrijkste middelen om een truck met zoveel extern gekochte componenten een eigen karakter te geven zijn de vormgeving, de onderlinge afstemming van de componenten en natuurlijk vooral de rij-eigenschappen.

### **Mooi uiterlijk**

Over de vormgeving hebben we het gehad: DAF heeft van het begin af aan de LF-cabine een mooier uiterlijk gegeven

dan Renault Trucks zelf, alhoewel na de laatste vernieuwingen ook de Renault er fraai uit ziet. Dat geldt eveneens voor de Volvo-versie van de cabine. Toch is DAF erin geslaagd de LF zo te stileren dat iemand die het niet weet, niet in de gaten heeft dat de zelfde cabine ook andere merken siert.

Wat de onderlinge afstemming de diverse componenten betreft, is vooral de software van het motormanagementsysteem van belang. Die is in het geval van de motoren in de LF uiteraard door DAF ontwikkeld. Opvallend is dat de LF voor een betrekkelijk kleine motor niet alleen een hoog koppel heeft maar ook een behoorlijk vlakke koppelkromme. Die combinatie maakt de LF samen met de automatisch schakelende zesbak van ZF tot een buitengewoon plezierig voertuig voor stads- en intercityverkeer. Wat betreft de rij-eigenschappen en het weggedrag in het algemeen is DAF er met de LF in geslaagd een voertuig te creëren waarin ook een nieuwe of onervaren chauffeur zich al na een half uur rijden helemaal thuis voelt. Voor een



**Paccar is de naam**

*Op alle DAF-motoren staat de naam Paccar, ook op de zescilinder Cummins in de LF.*



**Oliepeilstok**

*De LF heeft nog geen elektronische oliepeilstok maar nog een échte, die achter de grille zit.*



**Diepe kasten**

*De kasten boven de voorruit zijn niet afsluitbaar maar wel diep.*



**Weinig AdBlue**

*Met een verbruik van 2 liter op 400 km is de LF spaarzaam met AdBlue.*



**Lelijk**

*De nieuwe voorspiegel is wel erg groot voor zo'n kleine cabine.*

**De bediening van de ZF-transmissie is eenvoudig**



**Warm**

*De nieuwe materialen en kleuren resulteren in een zakelijke doch warme uitstraling.*



**Nieuw stuur**

*Het nieuwe stuur in de LF heeft zes knoppen voor onder andere cruise control en motorrem.*

## Specificaties & metingen

Voertuig	
Merk .....	DAF .....
Type .....	LF 45 .....
Motor	
Type .....	GR165 .....
Slagvolume (l) .....	6,7 .....
Vermogen .....	165 kW/221pk/ .....
.....	1200 pk/1200-1700 ..
.....	omw/min .....
Koppel .....	710Nm/1200 - 1800 ..
.....	omw/min .....
Aandrijflijn, onderstel	
Transmissie .....	6AS800 .....
Banden voor .....	Michelin 245/70R17,5 .....
.....	245/70R17,5 .....
Banden achter .....	idem .....
Vering voor .....	parabool .....
Vering achter .....	luchtvering .....
Specificaties testvoertuig	
Eigen gewicht (kg) .....	3616 .....
.....	(exclusief laadbak) .....
Eigen gewicht tijdens test (ton) .....	12 .....
Hoogte laadbak (m) .....	3,2 .....
Frontaal oppervlak (m <sup>2</sup> ) .....	7,4 .....
Achterasreductie .....	3.31 .....
Motortorental bij 80 km/uur in ....	.....
hoogste gang .....	1450 .....
Spoilers .....	dak .....
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA) .....	69,0 .....
Prijs	
Basisprijs .....	53.300,00 .....
Luchtvering achter .....	2455,00 .....
Schakelautomaat .....	2550,00 .....
Dakspoiler .....	1190,00 .....
Totaal .....	59495,00 .....

Importeur: DAF Nederland  
 Postbus 90066  
 5600 PV Eindhoven  
 Tel.: (040) 267 77 77  
 www.daf.nl

voertuigcategorie waarin veel minder professionele chauffeurs voorkomen, is dat een belangrijke eigenschap.

### Goede schakelsoftware

De bediening van de ZF-transmissie is eenvoudig. De elektrohydraulisch bediende transmissie heeft een schakelaar met eigenlijk alleen een 'vooruit' en 'achteruit' stand, de beide rangeeropties even niet meegerekend. Er is dus niet, zoals bij veel schakelautomaten op zwaardere trucks, een 'economy' of 'power' stand. Die beide effecten kunnen op de LF met het gaspedaal worden bereikt. Rijdt men de truck echter op een beetje een normale manier dan wordt keurig geschakeld bij die toerentallen waarbij dat qua brandstofverbruik en trekkracht het gunstigst is. In de praktijk betekent dat tussen de 1200 en 2100 omwentelingen per minuut. Ook bij toerentallen lager dan 1000 omwentelingen trekt de zespitter nog uitstekend.

De schakelkwaliteit van de transmissie is uitstekend. We hebben de bak tijdens de hele test niet één keer op een schakelfout kunnen betrappen. Daarbij moet wel vermeld worden dat schakelautomaten in het algemeen bij volle belading beter functioneren dan bij deelbelading of leeg voertuig. Bij het terugschakelen geeft de software overi-

gens vaak automatisch tussengas. En dat terwijl de bak gewoon is uitgerust met synchronisaties, want uiteindelijk is het een handgeschakelde bak die werd omgebouwd.

De meerprijs van schakelautomaten is vaak nog een punt van discussie. Met een meerprijs van rond de 2500 euro is de drempel naar onze mening echter dusdanig laag geworden dat velen de stap nu toch wel zullen maken. Het chauffeursgemak is enorm, want als je de TTM testroute met een handbak rijdt, worden met een voertuig in deze klasse gemiddeld toch tussen de 400 en 600 schakelingen gemaakt. Als je dat omrekent in kilo's verplaatst de chauffeur elke dag weer een fors gewicht. Verder is het voordeel van de schakelautomaten dat de levensduur van de koppeling beduidend langer is.

### Prima comfort

De verbeteringen aan het interieur van de LF betroffen eigenlijk vooral het stuurwiel en de keuze van de materialen. De nieuwe materialen en kleuren die men gebruikte, resulteren in een interieur dat zakelijk is, maar toch een zekere warmte uitstraalt. Een andere verbetering is het nieuwe stuurwiel. Dat is nu voorzien van allerlei bedieningsknoppen. Zo zit de schakelaar voor het in- en uitschakelen van de motorrem



## DAF LF 45.220 Euro 4

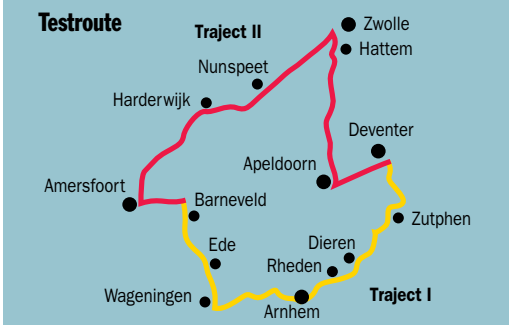
Afstand (km)	Aantal stops	Aantal schakelingen	Gemiddeld verbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/h)
--------------	--------------	---------------------	------------------------------	----------------------------

### Traject I: Binnenwegen (Deventer-Barneveld-Deventer)

176	65	nvt	19,0	45,0
-----	----	-----	------	------

### Traject II: Snelwegen (Deventer-Barneveld-Deventer)

232	nvt	nvt	14,6	78,1
-----	-----	-----	------	------



### Overzichtelijk

Met zes klokken en een lcd-scherm is het dashboard compleet en toch overzichtelijk.



## Overzicht TTM testresultaten 7,5 tot 12 ton GVW

Merk / Type (motorvermogen)	Frontaal opp. (m <sup>2</sup> )	Gemiddelde snelheid (km/u)	Brandstofverbruik snelweg (l/100 km)	Brandstofverbruik stad (l/100 km)	Gemiddeld verbruik (l/100 km)	AdBlue verbruik (l/100 km)
<b>Euro 4 en/of 5</b>						
DAF LF 45.220 (12 ton, 220 pk)	7,4	59,2	14,7	19,0	16,6	2,0
<b>Euro 3</b>						
MAN TGL 12.210 (12 ton, 210 pk)	8,5	58,0	15,3	18,3	16,7	nvt
Mercedes Benz Atego 818	8,7	54,9	15,5	17,4	16,3	nvt
Iveco Eurocargo ML 120EL21/P	8,1	58,9	16,7	18,8	17,7	nvt
DAF LF45.170 (7,5 ton, 170 pk)	7,9	58,3	13,2	16,2	14,6	nvt
Iveco Eurocargo 120221 (12 ton, 210 pk)	7,9	56,2	14,8	17,4	15,5	nvt
DAF LF45.220 (12 ton, 220 pk)	7,7	60,0	14,7	19,7	17,8	nvt
MAN LE220 C (12 ton, 220 pk)	7,9	61,2	16,5	19,6	17,8	nvt
Volvo FL6-180 (11 ton, 180 pk)	8,0	60,4	15,7	17,3	16,3	nvt
— Gemiddelden		58,5	15,2	18,1	16,6	2,0



**Optionele bak**  
De opbergbak op de motortunnel is handig, maar in de dagcabine een extra.



**Schakelautomaat**  
De ZF-schakelautomaat kent feitelijk maar twee standen: vooruit of achteruit.

op het stuurwiel. De keuze is óf helemaal geen motorrem of bediening van de motorrem door het loslaten van het gaspedaal. De LF heeft helaas dus geen traditionele, op de vloer gemonteerde uitlaatremknop. Ook is er geen koppeling tussen uitlaatrem en het rempedaal, waarmee enige besparing op rem-slijtage kan worden bereikt. Verder zitten op het stuur de schakelaars voor de cruise-control en zijn er twee 'loze' schakelaars die voor de telefoonfunctie kunnen worden gebruikt.



**Pedaalloos**  
De rechervoet heeft lekker veel ruimte, zo zonder koppelpedaal.

Opberg ruimte heeft de LF-cabine op meerdere plaatsen, waarbij de meest bruikbare opberg ruimte voor documenten, namelijk de tunnelbak, op de dagcabine een optie is. Dat geldt overigens ook voor een pneumatisch verstelbare stuurkolom. Verder is er opberg ruimte boven de voorruit en onder het dashboard in het midden. Flessenhouders vindt men niet in de portieren maar in de middenconsole. Nieuw - vanwege de wettelijke verplichting - is ook de frontspiegel. Tijdens de



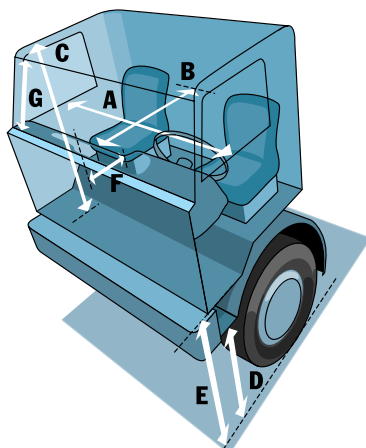
**Laag**  
Eén trede is genoeg om de nog geen 90 cm hoge cabinevloer te bereiken.

testrit konden we vaststellen dat die bij kleine trucks weinig aan het zicht toevoegt. Het is overigens op zo'n kleine cabine om te zien ook een groot en lelijk ding. De zonnekap verhult dat nog een beetje, maar op een kale cabine van deze afmetingen is de spiegel ronduit ontsierend. Overigens is die zelfde zonnekap er waarschijnlijk de oorzaak van dat in de LF-cabine bij sommige windrichtingen een enigszins gierend rijwindgeruis optreedt.

## Hoeveel ruimte biedt de cabine?

### Inwendige afmetingen

<b>A Breedte (van raam tot raam)</b> .....200 (Op ellebooghoogte 194)
<b>B Diepte (boven dashboard)</b> .....139
<b>C Hoogte (vloerdak)</b> .....160
<b>D Hoogte treden vanaf de straat</b> .....52
<b>E Afstand straat-cabinevloer</b> (bij volle belading).....89
<b>F Knieruimte bijrijder</b> (afstand stoel-dashbord).....32
<b>G Hoogte voorruit</b> .....83



### Brandstofverbruik

De DAF LF is de eerste truck met AdBlue die TTM op de binnenlandroute test. Er is dus geen vergelijkingsmateriaal op het gebied van AdBlue-verbruik en dus ook niet van brandstofverbruik. Uit de tabel blijkt dat de Euro 4-versie van de DAF LF zuiniger is dan het oude model dat TTM enkele jaren geleden testte. Ook als men de liters AdBlue optelt bij het aantal liters gasolie is de nieuw LF nog zuiniger. Al met al een knappe prestatie voor DAF's kleinste! ■

P.C. Wieman