AKTUELLE
PR-NEWS:

PRESSESPIEGEL

SONDEREDITION PURE EXCELLENCE

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Editorial

Die neuen CF und XF Modelle sind auf dem Markt angekommen. Noch bevor die ersten Fahrzeuge bei unseren Kunden eingetroffen sind, konnte bereits die internationale Fachpresse die neue Generation der DAF-Baureihen CF und XF auf Herz und Nieren prüfen. Das Interesse war groß und die Erwartungen konnten in vielen Fällen übertroffen werden.

Vor Ihnen liegt nun das bis dahin gesammelte Presseecho der deutschen Journalisten. Sehr positiv wurden vor allem die verbesserte Fahrergonomie durch den neuen Antriebsstrang, die Gewichtsreduktion um 100 Kilogramm und der Premium-Anspruch des neuen Innenraum-designs aufgenommen.

Im nächsten Schritt werden wir in unabhängigen Verbrauchstests den Beweis für die 7%ige Kraftstoffersparnis antreten. Mit dem Generationswechsel der DAF-Baureihen haben wir die DAF Transport Efficiency-Philosophie auf ein neues Level gebracht und im Sinne unserer Kunden die effizientesten Produkte mit den effizientesten Services am Markt.

Das Presseteam von DAF Trucks Deutschland wünscht Ihnen viel Spaß bei der Lektüre.

Max Franz	Andrea Pifeas	Uwe Müller	Thorsten Söth
Presse Manager	Assistentin Presse	Sales Engineering & Demopool Manager	Leiter Marketing & Presse

THE NEW XF PURE EXCELLENCE

EVOLUTIONÄR!
Der neue XF

Leidenschaft, Erfahrung und der Wille zur stetigen Verbesserung sind unser Antrieb. Das Ergebnis: Mehr Qualität, mehr Präzision, mehr Leistung, mehr Komfort und ein um bis zu 7 Prozent reduzierter Kraftstoffverbrauch. Damit setzt die neue Generation der DAF-Baureihen neue Standards!

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Inhalt

	Artikel	Medium	Ausgabe	Seite
1.	**RESONANZ AUF EINFÜHRUNG „NEUE XF UND CF“**			
	„Großes Versprechen“	Lastauto Omnibus	06/2017	09
	„Vorhang auf“	KFZ-Anzeiger	10/2017	13
	„Sieben auf einen Streich“	Logistra	05/2017	14
	„Effiziente blaue Neuheiten“	Berufskraftfahrer	06/2017	18
	„Bis zu sieben Prozent“	Transport	09/2017	22
	„Eine Freude für jeden Besitzer“	Schwertransportmagazin	75/2017	24
2.	**RESONANZ AUF „RIDE & DRIVE“ IN MAASTRICHT**			
	„Kleine Schritte, große Wirkung“	Transport	11/2017	28
	„Oldie reloaded“	Verkehrsrundschau	22/2017	30
	„Auf der Höhe der Zeit“	Lastauto Omnibus	07/2017	33
	„DAF zieht die Verbrauchsbremse an“	DVZ	46/2017	38
	„Der Oldie geht in die nächste Runde“	Trucker	07/2017	39
	„Tradition und Moderne“	Fernfahrer	07/2017	44
	„Schritt für Schritt“	Fernfahrer	07/2017	45
	„DAF’s Drehzahl-Diät“	NFM	06/2017	47
	„Weiter auf gutem Kurs“	Fernfahrer	08/2017	53
	„Für jeden etwas“	Berufskraftfahrer	07-08/2017	58
	„Downspeeding und Multi-Torque“	Schwertransportmagazin	76/2017	60
	„Weniger Gewicht, mehr Leistung“	trans aktuell	12/2017	64
	„Eindhovener Innovationen“	KFZ-Anzeiger	15/2017	65
	DER NEUE XF IM SOCIAL MEDIA			70
	ANHANG: Statements „Pure Excellence“			72

= Resonanz auf DAF-Pressemitteilung

= Handlingtest

Das sagt die Presse zu den neuen XF- und CF-Modellen

VERKEHRS-RUNDSCHAU 22/2017:
„Der MX-13 darf nun bis zu 200.000 Kilometer ohne Schmierstoffwechsel rollen“.

TRUCKER 07/2017:
„Das neue optionale Exclusive-Paket verleiht CF und XF eine edle Note.“

SCHWERTRANSPORT-MAGAZIN 75/2017
„DAF CF und XF setzen auch zukünftig Standards in Sachen Fahrerkomfort.“

FERNFAHRER 07/2017:
„DAF steht vielmehr für Verlässlichkeit und für Technik, die Fahrer und Fahrzeugeignern tatsächlich Nutzen stiftet und deren Standfestigkeit erprobt ist.“

TRANSPORT 11/2017:
„Insgesamt holten die Entwickler nochmal sieben Prozent Spriteinsparung heraus, und zwar in kleinen, aber wichtigen Schritten.“

LASTAUTO OMNIBUS 07/2017:
„Auf Tour mit einem weiter abgespeckten ‚CF Lightweight‘, mit Einblatt-Federn und MX-11-Motor, kann die MX-Engine-Brake mit starker Verzögerung schon bei mittleren Drehzahlen überzeugen.“

DVZ 46/2017:
„Zudem ist der sogenannte MX 11 die einzige 11-l-Maschine am Markt mit einem Zugkraft-Booster, der für eine deutlich bessere Fahrelastizität im großen Gang sorgt.“

TRANS AKTUELL 12/2017:
„Gelungen ist auch der neue Regler für die dimmbare Innenbeleuchtung der als Dreh-/Druckschalter mittig im Armaturenbrett gut zur Hand liegt.“

NFM 06/2017:
„So haben alle MX-11-Motoren ein dezentes Leistungsplus von 10 PS erhalten, während die MX-13-Maschinen um 20 PS stärker geworden sind.“

VERKAUFSARGUMENTE

- Signifikante Kraftstoffeinsparungen von bis zu 7 Prozent
- Umweltfreundlicher durch nachhaltige CO_2-Reduktion
- Niedrigere Motordrehzahl
- 100 Kg mehr Nutzlast
- Hochklassiges Interieur mit neuem Design
- Fahrkomfort nochmals deutlich verbessert
- Pure Excellence-Konzept trifft Premium-Kundenansprüche

DAF

lastauto omnibus
TEST · TECHNIK · TRENDS

Sonderdruck aus 2017 Heft 6

lastauto-omnibus.de

VORSTELLUNG GROSSES VERSPRECHEN

GROSSES VERSPRECHEN

Vorstellung: DAF erneuert die Baureihen CF und XF. Künftig sollen sie bis zu sieben Prozent weniger Diesel verbrauchen. Vor allem ein optimierter Triebstrang inklusive ZF Traxon, aber auch eine verbesserte Aerodynamik tragen laut Hersteller dazu bei.

TEXT: THOMAS ROSENBERGER | FOTOS: DAF

Kernige Worte von einem selbstbewussten DAF-Chef: „Ausgehend vom herausragenden Ruf, den sich unsere Euro-6-Produkte in Sachen Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit und Fahrkomfort erworben haben, hat DAF eine neue Generation von CF- und XF-Lkw entwickelt, die ideale Lösungen für Kunde und Fahrer darstellen.“ Das sagte Preston Feight, Präsident von DAF Trucks, bei der Enthüllung der Fahrzeuge auf der Commercial Vehicle Show am 25. April in Birmingham. Man habe Antriebsstrang, Aerodynamik und Komfort der mittelschweren und schweren Baureihen CF und XF noch einmal verbessert und den Kraftstoffverbrauch um bis zu sieben Prozent reduziert. Perfekt soll nun das Zusammenspiel von Motor, Abgasnachbehandlung, Getriebe und Hinterachsen sein. Eine noch nie da gewesene Kraftstoffeffizienz will DAF erreicht haben. Die Gesamtbetriebskosten sollen sich so auf ein Minimum verringern.

Aber die Niederländer haben tatsächlich so einiges unterm Blech angefasst und optimiert, etwa rund um und im Motor, aber auch im weiteren Verlauf des Triebstrangs bis hin zur Hinterachse. Sachlich formuliert – und so weit DAF überhaupt schon Details verriet – bedeutet das: Ein effizienterer Turbolader, ein neues Abgasrückführungssystem und eine neu entwickelte Ventilsteuerung sollen die Regulierung der Luftansaugung der MX-Motoren, sowohl MX-11 wie auch MX-13, verbessern. Ein neues Verbrennungssystem mit neuen Kolben, Einspritzdüsen und angepassten Einspritzverläufen sollen zudem die thermische Effizienz optimieren. Damit einher geht ein höheres Verdichtungsverhältnis. Weiterhin zum Einsatz kommen voll variable Lenkungs-, Öl- und Kühlflüssigkeitspumpen, die nur dann Energie für sich beanspruchen, wenn sie auch tatsächlich nötig ist.

Wichtigstes Ziel der Maßnahmen sei gewesen, die Drehzahl des Antriebsstrangs zu verringern. So steht nun das maximale Drehmoment der elf und der knapp 13 Liter großen Motoren mit Ausnahme der stärksten Ausführung des MX-13 ab 900 Touren zur Verfügung. Dieses niedrige Niveau ermöglicht den Einsatz besonders lang übersetzter Hinterachsen. Je nach Spezifikation ist eine Reduktion von bis zu 2,05:1 möglich, was bei Marschtempo 85 km/h ein Drehzahlniveau von 1.000 bis 1.040 Touren ergibt. Feinschliff am Differenzial, genauer gesagt an Tellerrad und Ritzel, sollen die Lebensdauer erhöhen und Geräuschentwicklungen minimieren. Hinzu kommen die heute allfälligen Spezereien wie Öle mit niedriger Viskosität.

Gezählt sind auch die Tage der bewährten ZF AS-Tronic in CF und XF. DAF hat sich hiermit wie immer ein wenig mehr Zeit gelassen als der Wettbewerb, der ebenfalls ZF-Getriebe verwendet. Nun aber muss auch bei den Lkw der Niederländer ZF Traxon ran. Standard ist die Ausführung mit zwölf Gängen, optional ist eine Variante mit 16 Schaltstufen zu haben. Traxon ermöglicht gegenüber der Vorgängergeneration geringere Reibungsverluste, schnelleres Hochschalten und eine erweiterte Nutzung des Segelmodus Eco-Roll in Neutral-Stellung des Getriebes.

Dahinter steckt auch eine neue elektrische und elektronische Architektur in beiden Baureihen. Teil davon ist ein neues Steuergerät, das die erweiterten Eco-Roll- und Tempomat-

1 Der XF mit Super Space Cab steht für ein unerreicht großes Fahrerhaus. 530 PS sind hier jetzt maximal geboten.

2 Neue Ausstattungslinie Exclusive in Farbton Cognac mit Lederlenkrad. Mitteldisplay mit erweitertem Anzeigeumfang.

3 Neuer Drück-Drehsteller für Heizung beziehungsweise Klimaanlage in der Mitte der Mittelkonsole.

Funktionen bereitstellt. Dynamic Cruise etwa erlaubt dem Tempomaten, sich an unterschiedliche Fahrbedingungen anzupassen. Eco-Roll lässt sich nun durch eine engere Verzahnung mit dem vorausschauenden Tempomaten PCC (Predictive Cruise Control) früher aktivieren, was längere kraftstoffsparende Rollphasen ermöglichen soll.

Neben den Motoren leistet auch die Motorbremse mehr. In Verbindung mit dem MX-11 wächst die Bremsleistung von 320 auf 340 kW. Im Falle des MX-13 bleibt es bei maximalen 360 kW, die aber im Drehzahlbereich von 1.200 bis 1.500 Touren um 30 Prozent erhöht wurden.

Zu den innermotorischen Anpassungen und dem neuen Getriebe gesellt sich aerodynamischer Feinschliff. Was vor allem die Fahrer freuen dürfte: DAF verzichtet anders als viele andere Hersteller nicht gänzlich auf die Sonnenblende, sondern hat sie neu gestaltet und erhalten. Hinzu kommen neue Luftleitelemente an Radläufen und Strömungsführungen hinter dem Grill. Funktionslos, aber hübsch: Zahlreiche schmucke Designelemente an verschiedenen Orten und Stellen weisen auf die Modellpflege hin.

Zugunsten eines günstigeren Eigengewichts haben die Niederländer ein kompakteres und sogleich leichteres Abgasnachbehandlungssystem spendiert. Der gewonnene Bauraum lasse sich für einen größeren Kraftstofftank oder Stauraum verwenden. Verantwortlich ist laut DAF eine neue Substrattechnologie, wodurch die Größe der Box sich um 40 Prozent verringert und zugleich die Abgasbox schneller erhitzt und damit den Motor schneller in den kraftstoffeffizienten Bereich bringt. 50 Kilo weniger wiegt die Box laut Hersteller. Weitere Gewichtsoptimierungen sorgen für einen Gewichtsvorteil von insgesamt rund 100 Kilo. Das ist durchaus ein Wort.

Positiv auf die Gesamtbetriebskosten dürfte sich auch die Verlängerung der Wartungsintervalle von 150.000 auf 200.000 Kilometer auswirken. Der Partikelfilter soll eine halbe Million Kilometer vertragen bis zur Reinigung. Insbesondere für die Fahrgestelle, von denen der DAF-Chef gerne mehr verkaufen würde, haben die Ingenieure die Aufbaufreundlichkeit – sprich das Aufbauherstellermodul – verbessert. So sollen sich nun am neu gestalteten Fahrgestellüberhang Anbauten wie Ladebordwände und Installationsplatten für Kastenaufbauten und Kräne besser anbringen lassen.

Auch im Innenraum der Kabine haben die DAF-Ingenieure Hand angelegt. Hier gibt's warme Farben für Armaturenträger, Sitze, Vorhänge, Matratzen, Seiten- und Rückwände. Neu ist die sehr schicke und trendige Ausstattungsvariante Exclusive Line. Sie hebt sich durch eine Armatu-

1 Der CF ist eine gute Wahl etwa für Tank- und Silo-Transporte. Er profitiert von fast allen Verbesserungen, die auch der XF erhält.

2 So ist auch für den CF die attraktive Exclusive-Sonderaustattung zu haben.

[4] FAHRZEUGE | Modellpflege für DAF CF und XF

Technische Daten – Motoren für die Baureihen CF und XF

Motor	MX-11 Verteilerverkehr		MX-11 Fernverkehr			MX-13		
Typ	300	340	370	410	450	430	480	530
Leistung	220 kW (299 PS)	250 kW (340 PS)	270 kW (367 PS	300 kW (408 PS)	330 kW (449 PS)	315 kW (428 PS)	355 kW (483 PS)	390 kW (530 PS)
Max. Drehmoment	1.350 Nm bei 900/min	1.500 Nm bei 900/min	1.800/1.900 Nm bei 900/min	2.000/2.100 Nm bei 900/min	2.200/2.300 Nm bei 900/min	2.150/2.300 Nm bei 900/min	2.350/2.500 Nm bei 900/min	2.500/2.600 Nm bei 1.000/min

rentafel, Türverkleidungen (nur XF) und Ledersitze im Farbton Cognac sowie umrahmte Lüftungsschlitze ab. Zur Ausstattungslinie gehört auch ein Lederlenkrad. Grundsätzlich wurde die Armaturentafel überholt, eine neue Schriftart soll sich leichter erfassen lassen. Zudem geben die Displays mehr Aufschluss über wichtige Infos. Dazu gehört auch eine Anzeige der verbleibenden Lenk- und Ruhezeiten. Frei konfigurierbare Schalter ermöglichen es dem Fahrer nun, das Schalter-Layout nach seinem Gusto zu gestalten. Hinzu kommt ein neuer Innenraum-Beleuchtungsschalter mit Funktionen wie Dimmer, Night Drive und Relax. Die Schalter für Tempomat und PCC sitzen nun rechts neben dem Lenkrad und sollen so besser erreichbar sein.

Beide Baureihen profitieren von einer verbesserten Regelung von Heizung, Lüftung und Klimaanlage. Zudem soll die Anlage weniger Energie als das Vorgängermodell verbrauchen. Dazu verwendet sie die Restwärme des Motors, um zu heizen, oder einen intelligenten Verdampfer, um zu kühlen. Zugriff auf die Anlage hat der Fahrer nun auch über ein Bedienpanel an der Kabinenrückwand.

Ab Sommer dieses Jahres sollen die Modelle vom Band rollen, dann in den Konfigurationen 4x2-Sattelzugmaschinen und -Fahrgestelle, 6x2-Sattelzugmaschine mit Vorlauf- oder mit einfach bereifter Nachlaufachse. Im Herbst sollen weitere Varianten folgen. Dann wird sich zeigen, was an den Versprechungen von DAF-Präsident Preston Feight dran ist. ■

1 2

1 Verbesserte Aerodynamik: Das dürfte die Fahrer freuen. Die Sonnenblende außen bleibt, aber sie bekommt eine neue Gestalt.

2 Logo-Applikationen wie die am Aufstieg weisen auf die neue Generation hin.

3 4

3 Alle Motoren erfahren einen Leistungszuwachs, innermotorische Verluste wurden zudem minimiert, Einspritzung optimiert.

4 Die Abgasbox baut nun kompakter und 50 Kilogramm leichter.

Impressum: Sonderdruck des ETM Verlags aus lastauto omnibus 6/2017
Verantwortlich: Stephanie Stark, Telefon (07 11) 7 84 98-12 · www.etm.de

Blickpunkt

Zitat der Woche

„Bislang sind bereits rund 220.000 Fahrzeuge weltweit über Fleetboard vernetzt unterwegs. Dank völlig neuer technischer Voraussetzungen kommen wir unserer Zukunftsvision eines nahtlosen Transports immer näher.“

Stefan Buchner, Leiter Mercedes-Benz LKW

Zahl der Woche

22,5 ...

... Prozent der deutschen Transportunternehmen bewerten laut aktueller BGL-Konjunkturanalyse ihr Betriebsergebnis im 4. Quartal 2016 als schlecht.

Mercedes-Benz

Top-Fahrer gesucht

Die Suche nach den besten Fahrern und Flotten geht wieder los. Bereits zum 13. Mal können LKW-Fahrer in teilnehmenden Ländern weltweit an der Fleetboard Drivers' League teilnehmen. Bis einschließlich 2. Juli ist eine Registrierung möglich. Unter dem Motto „Drive. Duel. Win“ messen sich auf nationaler und internationaler Ebene bis zum 31. Juli 2017 Teilnehmer gegen tausend andere Fahrer und Flotten. Erstmals nehmen auch Russland, Ungarn und Irland am Wettbewerb teil. Die Gewinner werden anhand ihrer Fahrweise ermittelt.
Neben den drei weltweit besten Fahrern werden dieses Jahr auch die drei besten Teams aller teilnehmenden Länder ermittelt. Die Auszeichnung der Gewinner erfolgt beim DTM-Finale am Hockenheimring am 13. Oktober.
Weitere Informationen und Anmeldungen unter driversleague.com.

Konsequente Weiterentwicklung: die neue XF-Generation von DAF

Vorhang auf

DAF. Der niederländische Nutzfahrzeug-Hersteller hat die neueste Generation seiner CF- und XF-Baureihen präsentiert. Die mittelschweren und schweren Trucks von DAF sollen neue Maßstäbe in Bezug auf Transporteffizienz und Fahrkomfort setzen.

Wir erinnern uns: Vor fast fünf Jahren, auf der IAA Nutzfahrzeugmesse 2012, präsentierte DAF sein damals hoch-innovatives Flaggschiff, den XF Euro 6. In Produktion ging der schwere Truck für den Fernverkehr dann schließlich im Frühjahr 2013.

Nun hat der niederländische LKW-Hersteller die nächste Generation seiner XF- und CF-Baureihe vorgestellt. Das Ergebnis: eine konsequente Weiterentwicklung der Paccar-MX-Motoren und der Antriebsstränge. Auch an der Aerodynamik haben die DAF-Ingenieure einiges verändert, was – laut Hersteller – zu einer nicht unerheblichen Senkung des Kraftstoffverbrauches um rund sieben Prozent führen soll.

Weitere Highlights: das neue DAF-Connect-Flottenmanagementsystem, das, so DAF, ein weiteres Einsparpotenzial bietet sowie eine höhere Nutzlast, die durch eine leichtere Konstruktion der CF- und XF-Fahrzeuge ermöglicht wird. Ein aufgewertetes Außen- und Innendesign für mehr Fahrkomfort und größere Attraktivität rundet die DAF-Auffrischungskur der beiden Baureihen ab.

Die Reduzierung des Kraftstoffverbrauches der neuen Fahrzeuggeneration ist das Ergebnis eines vollständig integrierten, innovativen Antriebsstrangs, der die Interaktion zwischen Motor, Nachbehandlungssystem, Getriebe und Hinterachsen optimiert und so die Drehzahl reduziert.

Für das neue Hinterachsdifferenzial wurden Tellerrad und Ritzel neu entwickelt, um Langlebigkeit, Effizienz und Geräuschentwicklung der Hinterachskonstruktionen zu verbessern. Zusätzlich wirken sich Öle mit niedriger Viskosität und niedrigere Ölstände in den Hinterachsen positiv auf die Kraftstoffverbräuche aus.

Der Produktionsstart der neuen CF- und XF-Modelle erfolgt im Sommer 2017.

ANZEIGE

LOGISTRA
Das Praxismagazin für Nfz-Fuhrpark und Lagerlogistik

SONDERDRUCK
aus Heft 5/2017

© 2017 Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen auf Datenträgern jeglicher Art sind verboten
HUSS-VERLAG GmbH · Joseph-Dollinger-Bogen 5 · 80807 München
Tel. +49(0)89/3 23 91-0 · Fax -417 · www.LOGISTRA.de

Leise in der Stadt: Das Drehzahlniveau der neuen Motoren wurden weiter gesenkt.

Sieben auf einen Streich

Auf der Messe in Birmingham präsentierte der niederländische Hersteller seine neuen Modelle der XF- und CF-Reihe, die durch Verbesserungen an Motor und Aerodynamik um sieben Prozent effizienter im Spritverbrauch geworden sein sollen.

Er läuft und läuft und läuft: Der DAF XF wird noch zum VW Käfer der Lkw-Welt, so oft wurde der ewige Kubus nun schon geliftet und überarbeitet. Und jetzt ein weiteres Mal. Doch was aus der kantigen „Kiste“ noch alles rauszuholen war, beweisen die niederländischen Ingenieure der Van Doorne’s Automobilfabrik, kurz DAF, mit der neuen Generation eindrucksvoll. Satte sieben Prozent sparsamer machen soll ein Paket aus diversen Maßnahmen den XF und seinen mittelschweren, aber deutlich leichter gebauten Bruder CF für den Tank/Silo, schweren Distributions- und Regionalverkehr. Auf der Commercial Vehicle Show in Birmingham hat der Lkw-Hersteller DAF die neueste Generation seiner Baureihen CF und XF vorgestellt. Die mittelschweren und

schweren Lkw haben Neuerungen am Motor, den Antriebssträngen und der Aerodynamik erfahren. Hinzu kommt ein aufgewertetes Außen- und Innendesign, das laut Hersteller für ein Plus an Fahrkomfort und Attraktivität sorgen soll. Die neuen Modelle werden im Sommer 2017 in folgenden Konfigurationen in Produktion gehen: 4 x 2 Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle, 6 x 2 Sattelzugmaschinen mit Vorlaufachse sowie 6 x 2 Sattelzugmaschinen mit einfach bereifter Nachlaufachse. Im Herbst sollen weitere Versionen folgen.

Gründlich überarbeitet: der Antriebsstrang der DAF-Modelle.

Niedrigere Drehzahlen

Der Antriebsstrang in den 2017er-Modellen von XF und CF wurde vollständig integriert und überarbeitet. Herausgekommen ist eine deutliche Reduzierung der Motordrehzahl. Das maximale Drehmoment der Paccar MX-11- und MX-13-Motoren konnte erhöht werden und steht nun bereits bei 900 Umdrehungen zur Verfügung. Dadurch wird das Fahren bei sehr niedrigen Motorumdrehungen möglich. Das Spitzenmodell, der MX-13 mit 530 PS, liefert jetzt 2.600 Nm bei 1.000 Umdrehungen. In den MX-Motoren wurde beispielsweise die Steuerung der Luftansaugung durch einen effizienteren Turbolader, ein neues EGR-System und eine neu entwickelte Ventilsteuerung optimiert.

Serienmäßig werden die neuen CF- und XF-Modelle mit den „TraXon“ 12-Gang-Automatikgetrieben von ZF übersetzt. Optional ist ein 16-Gang-Getriebe erhält-

Keine Fahrt ins Blaue: DAF verspricht für die neuen XF und CF ganz konkrete Einsparungen.

Mehr drin: Nicht nur als schicke „Exclusive Line“ bieten DAF XF-Cockpit (oben) und die CF-Kabine mehr Komfort. Neue Instrumententafel mit Fahrerinfoanzeige.

lich. Zu den Haupteigenschaften der neuen Getriebe zählen: weniger Reibungsverlust, schnelleres Hochschalten und eine erweiterte Nutzung von EcoRoll.

Neue Elektronikplattform

Komplett neu entwickelt wurde die elektrische und elektronische Architektur der neuen Lkw-Generation, was ein Update auf zeitgemäße Fahrerassistenz ermöglicht. Sie enthält ein neues Fahrzeugsteuergerät für die Antriebsstrangintegration einschließlich erweiterter EcoRoll- und Tempomatfunktionen wie Dynamic Cruise. Dank dieser neuen Funktion passt sich der Tempomat automatisch an unterschiedliche Fahrbedingungen an. Durch die engere Verzahnung von vorausschauendem Tempomat (PCC – Predictive Cruise Control) und EcoRoll kann PCC die EcoRoll-Funktion nun zu einem früheren Zeitpunkt aktivieren. Dafür müssen beide Technologien errechnen, ob Fahrzeugmasse und -geschwindigkeit ausreichen, um das Fahrzeug über den höchsten Punkt der Steigung zu „schieben“, ohne dass die Geschwindigkeit zu stark abnimmt.

Neben der Motorleistung wurde auch die Leistung der Motorbremse verbessert. Die maximale Bremsleistung des MX-11 ist zum Beispiel von 320 auf 340 kW angestiegen. Zudem ist die Bremsleistung im Bereich 1.000 bis 1.500 U/min um 20 Prozent gesteigert worden. Die maximale Bremsleistung des MX-13 beträgt weiterhin 360 kW – im relevanten Drehzahlbereich von 1.200 bis 1.500 U/min ist die Bremsleistung allerdings um bis zu 30 Prozent erhöht worden.

Um den Kraftstoffverbrauch so weit wie möglich zu senken, wurde mithilfe einer neu gestalteten Sonnenblende die Aerodynamik der neuen DAF CF- und XF-Modelle verbessert. Beim neuen DAF XF setzen außerdem neue Luftleitelemente an den Radläufen und Strömungsführungen hinter dem Grill an, die die Aerodynamik rund um das Fahrzeug bis hin zum Motorraum verbessern. Für die neuen Modelle hat DAF ein komplett neues, kompakteres Abgasnachbehandlungssystem (EAS – Exhaust Gas Aftertreatment System) entwickelt. Außerdem konnte durch die neue, ultra-kompakte EAS-Einheit das Gewicht um knapp 50 Kilogramm reduziert werden. Dank zusätzlicher Maßnahmen, wie einer Reduzierung des Motor- und Fahrgestellgewichts, ist das Gesamtgewicht der neuen CF- und XF-Modelle um circa 100 Kilogramm gesunken.

Langes Serviceintervall

Einiges getan hat sich auch bei den Wartungsintervallen: Sie wurden bei den neuen DAF CF- und XF-Modellen von 150.000 auf 200.000 Kilometer ausgeweitet. Die Reinigungsintervalle des Partikelfilters klettern auf bis zu 500.000 Kilometer.

Bezogen sich die bisher vorgestellten Neuerungen in erster Linie auf die Senkung der Betriebskosten, zielen die weiteren Veränderungen bei der neuen Generation auf den Fahrerkomfort. Dazu zählen in erster Linie ein verbesserter Einstieg und der großzügige Innenraum, eine neue Innenraumverkleidung und die neue Temperatur- und Klimaregelung. Zunächst einmal bleibt das „XF Super Space Cab“ nach Mitteilung von DAF mit einem Gesamtvolumen von 12,6 Kubikmetern die geräumigste Kabine im Markt. Die Instrumententafel wurde neu gestaltet. Auch die Fahrerinformationsanzeige wurde erweitert und sie enthält nun eine Fahrtenschreiberanzeige. Ebenfalls zur Steigerung des Fahrerkomforts beitragen sollen die neuen, frei konfigurierbaren Schalter (MUX – Multiplexer), die es dem Fahrer ermöglichen, das Schalterlayout auf dem Armaturenbrett nach seinen Vorstellungen zu gestalten.

Intelligente Klimaanlage

Außerdem ist diese Fahrzeuggeneration mit einem neuen, automatischen HVAC-System (HVAC – Heating, Ventilation and Air Conditioning) ausgestattet. Dieses System trägt zur Kraftstoffreduktion bei, denn die neue intelligente Klimaanlage verbraucht bedeutend weniger Energie. Sie kühlt die Luft nur soweit ab, wie es für die gewünschte Temperatur notwendig ist. Durch einen intelligenten Einsatz des Verdampfers wird ebenfalls übermäßige Kühlung vermieden.

Auch bei Fahrpausen oder Übernachtungen spart das HVAC-System Kraftstoff: Das Fahrerhaus wird mit Restwärme vom Motor geheizt. Der Fahrer kann die neue Temperatur- und Klimaregelung nun zusätzlich über eine Konsole mit Temperaturanzeige an der Rückwand bedienen. Die Änderungen am Außendesign sind eher subtil. So begrüßt ein Markenemblem im Türschweller den Fahrer. Das neue DAF-Markenemblem mit chromumrandeten Buchstaben soll den Premiumanspruch des Lkw betonen. Weitere Designakzente finden sich im Stoßfänger, der Sonnenblende sowie im Grill. *tpi/jr*

DAF XF/CF Motorenprogramm

MX-13	530	390 KW / 530 HP – 2500/2600 NM@ 1000 rpm
	480	355 KW / 483 HP – 2350/2500 NM@ 900 rpm
	430	315 KW / 428 HP – 2150/2300 NM@ 900 rpm
MX-11 Haulage	450	330 KW / 449 HP – 2200/2300 NM@ 900 rpm
	410	300 KW / 408 HP – 2000/2100 NM@ 900 rpm
	370	270 KW / 367 HP – 1800/1900 NM@ 900 rpm
MX-11 Distribution	340	250 KW / 340 HP – 1500 NM@ 900 rpm
	300	220 KW / 299 HP – 1350 NM@ 900 rpm

Gegen den Wind: Die neu gestalteten Luftleitelemente tragen ihren Teil zur höheren Effizienz bei.

DAF Trucks CF und XF:

Effiziente blaue Neuheiten

Welche Farbe verbindet man mit der Marke DAF Trucks? Ganz klar: Orange. Doch die neueste Generation der DAF-Baureihen CF und XF präsentierte sich in einem strahlenden Blau.

Die mittelschwere und schwere Baureihe von DAF soll neue Maßstäbe setzen – sowohl in Bezug auf Transporteffizienz als auch auf den Fahrkomfort. Beeindruckend: Eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 7 Prozent konnte durch Innovationen am Motor, neue Antriebsstränge sowie verbesserte Aerodynamik erzielt werden. Das neue DAF Connect Flottenmanagementsystem bietet darüber hinaus ein noch höheres Einsparpotential.

Dank der leichteren Konstruktion bietet die neue Generation des CF und XF eine höhere Nutzlast während das aufgewertete Außen- und Innendesign für einen gestiegenen Fahrkomfort und größere Attraktivität sorgt.

„Ausgehend vom exzellenten Ruf, den sich unsere aktuellen Euro-6-Produkte in Sachen Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit und Fahrerkomfort in Europa erworben haben, hat DAF eine neue Generation von CF- und XF-Lkw entwickelt, die ideale Lösungen für Kunde und Fahrer darstellen”, so Preston Feight, Präsident von DAF Trucks.

„Unterstützt von branchenführenden Services und einem hochprofessionellen Händlernetzwerk, begeistern die neuen, ab 2017 produzierten DAF-Baureihen CF und XF Eigentümer wie Fahrer gleichermaßen.“

- **7 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch**
  - PACCAR MX-11- und MX-13-Motor-Innovationen
  - Neues, effizientes TraXon-Automatikgetriebe
  - Neue, hocheffiziente Hinterachsen mit neuen, schnelleren Übersetzungen
  - Fortschrittliche Antriebsstrang-Softwarefunktionen
  - Aerodynamische Optimierungen
- **Neue PACCAR Motorbremse**
- **Bis zu 100 kg Gewichtseinsparung für höhere Nutzlast**
  - Neues kompaktes Abgasnachbehandlungssystem
- **Maximale Betriebszeit**
  - Wartungsintervalle von bis zu 200.000 km
  - Erstklassige Kompatibilität für Aufbaupartner
- **Flottenmanagementsystem** DAF Connect für maximale Transporteffizienz

Innovativer Antriebsstrang

Die hervorragende Kraftstoffeffizienz der neuen Fahrzeuggeneration ist das Ergebnis eines vollständig integrierten, innovativen Antriebsstrangs, der eine optimale Interaktion zwischen Motor, Nachbehandlungssystem, Getriebe und Hinterachsen gewährleistet. Diese Maßnahmen sollen im Einklang mit der DAF Transport Efficiency Philosophie, die Gesamtbetriebskosten für den Betreiber auf ein Minimum reduzieren.

Die Steuerung der Luftansaugung der PACCAR MX Motoren wurde durch einen effizienteren Turbolader, ein neues EGR-System und eine neu entwickelte Ventilsteuerung optimiert. Zur Verbesserung der thermischen Effizienz wurde ein neues Verbrennungssystem mit neuen Kolben, Einspritzdüsen und Einspritzstrategien entwickelt, während gleichzeitig ein höheres Verdichtungsverhältnis zur Verfügung steht.

Zur Kraftstoffreduzierung wurden voll variable Lenkungs-, Öl- und Kühlflüssigkeitspumpen entwickelt.

Orange nur als Zierelement: Die neueste Generation der DAF-Baureihen CF und XF wurde in strahlendem Blau vorgestellt.

Zur Erhöhung der Kraftstofffeffizienz wurde das maximale Drehmoment der PACCAR MX-11- und MX-13-Motoren deutlich erhöht und steht nun bereits bei 900 U/min zur Verfügung. Dadurch wird das Fahren bei sehr niedrigen Motorumdrehungen möglich. Das Spitzenmodell, der PACCAR MX-13 mit 390 kW/530 PS liefert 2.600 Nm bei 1.000 U/min.

Neue Hinterachsen

Die Hinterachskonstruktionen wurden weiterentwickelt und es können, je nach Antriebsstrangspezifikation, Reduktionen von bis zu 2.05:1 bei Dauergeschwindigkeiten von 85 km/h bei lediglich 1.000 bis 1.040 U/min spezifiziert werden. Für das neue Hinterachsdifferenzial wurden Tellerrad und Ritzel von Grund auf neu entwickelt, um Langlebigkeit, Effizienz und Geräuschentwicklung zu optimieren.

Zusätzlich sorgen Öle mit niedriger Viskosität und niedrigere Ölstände in den Hinterachsen ebenso für eine erweiterte Kraftstoffeffizienz wie die reibungsarmen Räder und Lager.

Serie: TraXon Getriebe

Die neuen DAF CF- und XF-Modelle sind serienmäßig mit TraXon 12-Gang-Automatikgetrieben ausgestattet. Optional ist auch ein 16-Gang-Getriebe erhältlich. Weniger Reibungsverlust, noch schnelleres Hochschalten und eine erweiterte Nutzung von EcoRoll tragen dazu bei, dass der Kraftstoffverbrauch geringer als je zuvor ist. Zusätzlich wird ein Höchstmaß an Fahrkomfort, dank reibungsloser Schaltvorgänge bei denen sich die Kupplung präzise betätigen lässt, erreicht. Die verbesserte Getriebespreizung sorgt für eine ausgezeichnete Manövrierbarkeit – selbst bei schnelleren Antriebssträngen.

Modernste Software

Die elektrische und elektronische Architektur der neuen DAF CF- und XF-Modelle wurde vollkommen neu entwickelt. Sie enthält ein neues Fahrzeug-Steuergerät für dezidierte Antriebsstrangintegration einschließlich erweiterter EcoRoll- und Tempomatfunktionen wie z.B. Dynamic Cruise. Dank dieser neuen Funktion passt sich der Tempomat automatisch an unterschiedliche Fahrbedingungen an.

Durch die engere Verzahnung von vorausschauendem Tempomat (PCC – Predictive Cruise Control) und EcoRoll kann PCC die EcoRoll-Funktion nun zu einem früheren Zeitpunkt aktivieren. Dafür müssen beide Technologien errechnen, dass Fahrzeugmasse und -geschwindigkeit ausreichen, um das Fahrzeug über den höchsten Punkt der Steigung zu „schieben“ (Gang auf neutral), ohne dass die Geschwindigkeit zu stark abnimmt.

PACCAR Motorbremse

Neben der Motorleistung wurde auch die Leistung der PACCAR Motorbremse verbessert. Die maximale Bremsleistung der Motorbremse des PACCAR MX-11 ist von 320 auf 340 kW angestiegen. Die Bremsleistung ist im Bereich 1.000 bis 1.500 U/min um 20 Prozent gestiegen. Die maximale Bremsleistung des MX-13 beträgt weiterhin 360 kW und im relevanten Drehzahlbereich von 1.200 bis 1.500 U/min ist die Bremsleistung sogar um bis zu 30 Prozent erhöht worden.

Aerodynamik

Um den Kraftstoffverbrauch so weit wie möglich zu senken, wurde mithilfe einer neu gestalteten Sonnenblende die Aerodynamik der neuen DAF Modelle verbessert. Beim neuen DAF XF setzen außerdem neue Luftleitelemente an den Radläufen und Strömungsführungen hinter dem Grill an, die die Aerodynamik rund um das Fahrzeug bis hin zum Motorraum verbessern. Die neuen Grillabschlüsse reduzieren den Luftwiderstand und die erweiterten Abdeckungen des Übergangs von Kabine zu Unterbau verringert zusätzlich den Luftwiderstand.

Das Spitzenmodell: der PACCAR MX-13 mit 390 kW/530 PS (2.600 Nm bei 1.000 U/min.)

Neuvorstellung

Neue Generation: DAF CF und XF

100 kg weniger Gewicht

Für die neuen Modelle hat DAF ein komplett neues, kompakteres Abgasnachbehandlungssystem (EAS – Exhaust Gas Aftertreatment System) entwickelt. Der so gewonnene Platz im Fahrgestell kann z. B. für einen größeren Kraftstofftank, Kompressoren, Werkzeugkisten oder Kranstützen genutzt werden.

Durch eine fortschrittliche Substrattechnologie konnte die Größe der EAS-Einheit um 40 Prozent reduziert werden. Durch die kompakte Abmessung der EAS-Einheit müssen nun auch DeNOx-Katalysator und Dieselpartikelfilter bei speziellen Anwendungen nicht mehr getrennt werden, was die Gesamteffizienz deutlich steigert.

Außerdem konnte durch die neue, ultra-kompakte EAS-Einheit das Gewicht um knapp 50 kg reduziert werden. Dank zusätzlicher Maßnahmen, wie einer Reduzierung des Motor- und Fahrgestellgewichts, ist das Gesamtgewicht der neuen CF- und XF-Modelle um ca. 100 kg gesunken. Daraus resultieren 100 kg mehr Nutzlast.

Maximale Betriebszeit

Die Wartungsintervalle wurden bei den neuen DAF CF- und XF-Modellen auf 200.000 km ausgeweitet. Trotz der kompakten Abmessungen ist die Leistungsfähigkeit der EAS-Einheit unerreicht. Das Ergebnis sind Reinigungsintervalle des Partikelfilters von bis zu 500.000 km, woraus sich eine Maximierung der Betriebszeiten für den Kunden ergibt.

Das weiterentwickelte Aufbauherstellermodul (BAM – Body Attachment Module) minimiert die Aufbauzeit, da über den neu gestalteten Fahrgestellüberhang problemlos Anbauten wie Ladebordwände und speziell vorbereitete Installationsplatten für Kastenaufbauten und Kräne angebracht werden können.

DAF Connect

Das Flottenmanagementsystem DAF Connect liefert dem Anwender Echtzeitinformationen zur Performance seiner Flotte und seiner Fahrer.

Auf dem virtuellen Online-Dashboard, das sich nach den Anforderungen des Kunden konfigurieren lässt, werden Daten zu Fahrzeugstandort, Kraftstoffverbrauch, Fahrleistung, Flottenauslastung und Leerlaufzeiten angezeigt.

DAF Connect optimiert die Fahrzeugverfügbarkeit, senkt Betriebskosten und steigert die Effizienz im Fuhrpark, zu der auch eine effiziente Planung aller anfallenden Reparatur- und Wartungsarbeiten sowie bedarfsgerechte Hinweise seitens DAF im Rahmen der Nutzung von Connect gehören.

Fahrertraum

DAF CF und XF setzten Standards in Sachen Fahrerkomfort: ein optimaler Einstieg, der extrem großzügige Innenraum und zahlreiche Neuerungen sorgen für mehr Komfort, Bedienerfreundlichkeit, Attraktivität und Sicherheit:

- Neue Innenraumverkleidung
- Neue Temperatur- und Klimaregelung (HVAC)
- Neue Ausstattungsvariante „Exclusive“
- Aktualisierte Instrumententafel und neues Dashboard-Layout
- Individuell austauschbare Schalter

Von der Designstudie zum Fahrertraum: Der neue DAF CF und der neue DAF XF bieten ein Höchstmaß an Qualität und Fahrkomfort.

Einsteigen und sich wohlfühlen ...

Neue, warme und geschmackvolle Farben für Armaturenbrett, Sitze, Vorhänge, Matratzen, Seiten- und Rückwände lassen das Interieur sehr attraktiv und hochwertiger wirken.

Für den XF ist die Farbvariante der Zierleisten „Piano Black“ auf Armaturentafel und Rückwand erhältlich. Sie verleiht dem Interieur einen besonderen Touch. Das XF Super Space Cab bleibt mit einem Gesamtvolumen von 12,6 Kubikmeter nach wie vor die geräumigste Kabine im Markt.

Die neuen DAF CF- und XF-Modelle sind mit einem völlig neuen, automatischen HVAC-System (HVAC – Heating, Ventilation and Air Conditioning) ausgestattet. Dieses System trägt ebenfalls zur Kraftstoffreduktion bei, denn die neue intelligente Klimaanlage verbraucht bedeutend weniger Energie.

Ausstattung „Exclusive“

Die luxuriöseste aller Ausstattungsvarianten ist die neue Exclusive Line, erhältlich für CF und XF.

Die qualitativ hochwertige Exclusive Line hebt sich durch eine Armaturentafel, Türverkleidungen (XF) und Ledersitze im Farbton Cognac sowie elegant umrahmte Lüftungsschlitze ab. Bei dieser gehobenen Version des CF und XF ist ein Lederlenkrad serienmäßig.

Ergonomisch und chic

Die Instrumententafel wurde neu gestaltet. Die neue Schriftart sorgt für einen moderneren und eleganteren Look und bessere Lesbarkeit.

Auch die Fahrerinformationsanzeige wurde erweitert. Sie enthält nun eine Fahrtenschreiberanzeige, die dem Fahrer seine verbleibenden Lenk- und Ruhezeiten anzeigt.

Diese Neuerungen tragen zu gesteigertem Komfort und zur Effizienz bei, genau wie die neuen, frei konfigurierbaren Schalter (MUX – Multiplexer), die es dem Fahrer ermöglichen, das Schalter-Layout auf dem Armaturenbrett nach seinen Vorstellungen zu gestalten.

Durch die MUX-Schalter können auch die Bedienelemente für zusätzliche Funktionen optimal positioniert werden, z. B. Bedienelemente für den Aufbau oder Komponenten wie Aggregate und Kranstützen.

Riesiges Raumangebot

Während der Fahrer auch vom neuen Innenraum-Beleuchtungsschalter in der Mitte des Armaturenbretts profitiert, muss er nicht auf die praktische ausziehbare Tischplatte und das herausragende Raumangebot verzichten.

Der neue Innenraum-Beleuchtungsschalter ist besonders bedienerfreundlich mit Funktionen wie einem Dimmer oder den Modi „Night Drive“ und „Relax“ ausgestattet.

Auch die Bedienung der Funktionen zur Geschwindigkeitsregelung – einschließlich Tempomat, Predictive Cruise Control und adaptiver Tempomat – wurden verbessert: Die Schalter sind nun besser erreichbar und sinnvoll gruppiert rechts neben dem Lenkrad angeordnet.

Attraktives Äusseres

Um die zahlreichen Produktinnovationen der neuen DAF CF- und XF-Modelle zu unterstreichen, hat DAF das Außendesign um subtile aber stilvolle Designelemente ergänzt, so begrüßt z.B. ein Markenemblem im Türschweller den Fahrer im aufgewerteten Innenraum des neuen XF. Das DAF-Markenemblem mit chrom- umrandeten Buchstaben betont den Premiumanspruch des Lkw.

Designakzente in Stoßfänger und Sonnenblende verleihen dem Exterieur ebenso einen exklusiven Touch wie die Dekorstreifen im Grill und das neue Grillgitter des XF.

Neuvorstellung

Neue Generation: DAF CF und XF

Produktionsstart im Sommer 2017

Die neuen DAF CF- und XF-Modelle werden bereits ab Sommer 2017 in folgenden Konfigurationen in Produktion gehen: 4x2 Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle, 6x2 Sattelzugmaschinen (FTG und FTP) mit Vorlaufachse sowie 6x2 Sattelzugmaschinen (FAR) mit einfach bereifter Nachlaufachse. Im Herbst werden weitere Versionen folgen.

„Wir haben die besten Lkw auf dem Markt noch besser gemacht“, kommentiert Preston Feight, Präsident von DAF Trucks. „Der neue CF und XF sind noch zuverlässiger, kraftstoffeffizienter und komfortabler als unsere aktuellen Fahrzeuge. Im Rahmen unserer DAF Transport Efficiency Philosophie haben wir erneut große Fortschritte gemacht, um die Fahrzeugeffizienz zu steigern, indem wir unseren Kunden die niedrigsten Betriebskosten und die höchste Betriebszeit bieten. Der neue CF und XF stehen für Leistung auf höchstem Niveau.“

Motorleistungen DAF CF und XF im Überblick

MX-13
530 390 KW / 530 HP – 2.500/2.600 NM @ 1.000 rpm
480 355 KW / 483 HP – 2.350/2.500 NM @ 900 rpm
430 315 KW / 428 HP – 2.150/2.300 NM @ 900 rpm

MX-11 Haulage
450 330 KW / 449 HP – 2.200/2.300 NM @ 900 rpm
410 300 KW / 408 HP – 2.000/2.100 NM @ 900 rpm
370 270 KW / 367 HP – 1.800/1.900 NM @ 900 rpm

MX-11 Distribution
340 250 KW / 340 HP – 1.500 NM @ 900 rpm
300 220 KW / 299 HP – 1.350 NM @ 900 rpm

Weitere Informationen:
www.daf.com ❑

SONDERDRUCK

Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 9 | 12. Mai 2017 | 27. Jhg. | HUSS-VERLAG GmbH | www.transport.de B 11694 D

Modelljahr 2017: Der „DAF XF“ mit neuer Sonnenblende und neuen Chromapplikationen im Kühlergrill

Bis zu sieben Prozent

NEUVORSTELLUNG Neues ZF-Getriebe, verbesserte Aerodynamik, überarbeitete Motoren und ein aufgewertetes Innenleben versprechen bei den neuen „XF“- und „CF“-Modellen von DAF weniger Kraftstoffverbrauch und gesteigerten Fahrerkomfort

Auf der Commercial Vehicle Show in Birmingham (25. – 27. April 2017) hat der Lkw-Hersteller DAF die neueste Generation seiner Baureihen CF und XF vorgestellt. Die mittelschweren und schweren Lkw haben Neuerungen am Motor, den Antriebssträngen und der Aerodynamik erfahren, was den Kraftstoffverbrauch laut DAF um bis zu sieben Prozent senken soll. Hinzu kommt ein aufgewertete Außen- und Innendesign, das laut Hersteller für ein Plus an Fahrkomfort und Attraktivität sorgen soll. Die neuen Modelle werden im Sommer 2017 in folgenden Konfigurationen in Produktion gehen: 4x2 Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle, 6x2 Sattelzugmaschinen mit Vorlaufachse sowie 6x2 Sattelzugmaschinen mit einfach bereifter Nachlaufachse. Im Herbst sollen weitere Versionen folgen.

Der Antriebsstrang in den 2017er-Modellen von XF und CF wurde vollständig integriert und überarbeitet. Heraus gekommen ist eine deutliche Reduzierung der Motordrehzahl. Das maximale Drehmoment der Paccar MX-11 und MX-13 Motoren konnte erhöht werden und steht nun bereits bei 900 Umdrehungen zur Verfügung. Dadurch wird das Fahren bei sehr niedrigen Motorumdrehungen möglich. Das Spitzenmodell, der MX-13 mit 530 PS liefert jetzt 2.600 Nm bei 1.000 Umdrehungen. In den MX-Motoren wurde beispielsweise die Steuerung der Luftansaugung durch einen effizienteren Turbolader, ein neues EGR-System und eine neu entwickelte Ventilsteuerung optimiert.

Mit zwölf Gängen

Serienmäßig werden die neuen CF- und XF-Modelle mit den „TraXon“ 12-Gang-Automatikgetrieben von ZF übersetzt. Optional ist ein 16-Gang-Getriebe erhältlich. Zu den Haupteigenschaften der neuen Getriebe zählen: Weniger Reibungsverlust, schnelleres Hochschalten und eine erweiterte Nutzung von EcoRoll. Komplett neu entwickelt wurde die elektrische und elektronische Architektur der neuen Lkw-Generation. Sie enthält ein neues Fahrzeug-Steuergerät für die Antriebsstrangintegration einschließlich erweiterter EcoRoll- und Tempomatfunktionen wie Dynamic Cruise.

Dank dieser neuen Funktion passt sich der Tempomat automatisch an unterschiedliche Fahrbedingungen an. Durch die engere Verzahnung von vorausschauendem Tempomat (PCC – Predictive Cruise Control) und EcoRoll kann PCC die EcoRoll-Funktion nun zu einem früheren Zeitpunkt aktiveren. Dafür müssen beide Technologien errechnen, dass Fahrzeugmasse und -geschwindigkeit ausreichen, um das Fahrzeug über den höchsten Punkt der Steigung zu „schieben“, ohne dass die Geschwindigkeit zu stark abnimmt.

Neben der Motorleistung wurde auch die Leistung der Motorbremse verbessert. Die maximale Bremsleistung des MX-11 ist zum Beispiel von 320 auf 340 kW angestiegen. Zudem ist die Bremsleistung im Bereich 1.000 bis 1.500 U/min um 20 Prozent gesteigert worden. Die maximale Bremsleistung des MX-13 beträgt weiterhin 360 kW – im relevanten Drehzahlbereich von 1.200 bis 1.500 U/min ist die Bremsleistung allerdings um bis zu 30 Prozent erhöht worden.

Aerodymisch optimiert

Um den Kraftstoffverbrauch so weit wie möglich zu senken, wurde mithilfe einer neu gestalteten Sonnenblende die Aerodynamik der neuen DAF CF- und XF-Modelle verbessert. Beim neuen DAF XF setzen außerdem neue Luftleitelemente an den Radläufen und Strömungsführungen hinter dem Grill an, die die Aerodynamik rund um das Fahrzeug bis hin zum Motorraum verbessern.

Für die neuen Modelle hat DAF ein komplett neues, kompakteres Abgasnachbehandlungssystem (EAS – Exhaust Gas Aftertreatment System) entwickelt. Außerdem konnte durch die neue, ultra-kompakte EAS-Einheit das Gewicht um knapp 50 Kilogramm reduziert werden. Dank zusätzlicher Maßnahmen, wie einer Reduzierung des Motor- und Fahrgestellgewichts, ist das Gesamtgewicht der neuen CF- und XF-Modelle um circa 100 Kilogramm gesunken.

Einiges hat sich auch bei den Wartungsintervallen getan: Sie wurden bei den neuen DAF CF- und XF-Modellen von 150.000 auf 200.000 Kilometer ausgeweitet. Die Reinigungsintervalle des Partikelfilters klettern auf bis zu 500.000 Kilometer.

Bezogen sich die bisher vorgestellten Neuerungen in erster Linie auf die Senkung der Betriebskosten, zielen die nun folgenden Veränderungen auf den Fahrerkomfort. Dazu zählen in erster Linie ein verbesserter Einstieg, der großzügige Innenraum, eine neue Innenraumverkleidung und die neue Temperatur- und Klimaregelung.

Zunächst einmal bleibt das „XF Super Space Cab“ nach Mitteilung von DAF mit einem Gesamtvolumen von 12,6 Kubikmeter die geräumigste Kabine auf dem Markt. Die Instrumententafel wurde neu gestaltet. Auch die Fahrerinformationsanzeige wurde erweitert und sie enthält nun eine Fahrtenschreiberanzeige. Ebenfalls zur Steigerung des Fahrerkomfort sollen die neuen, frei konfigurierbaren Schalter (MUX - Multiplexer) beitragen, die es dem Fahrer ermöglichen, das Schalter-Layout auf dem Armaturenbrett nach seinen Vorstellungen zu gestalten.

Außerdem ist diese Fahrzeuggeneration mit einem neuen, automatischen HVAC-System (HVAC – Heating, Ventilation and Air Conditioning) ausgestattet. Dieses System trägt zur Kraftstoffreduktion bei, denn die neue intelligente Klimaanlage verbraucht bedeutend weniger Energie. Sie kühlt die Luft nur soweit ab, wie es für die gewünschte Temperatur notwendig ist. Durch einen intelligenten Einsatz des Verdampfers wird ebenfalls übermäßige Kühlung vermieden. Auch bei Fahrpausen oder Übernachtungen spart das HVAC-System Kraftstoff: Das Fahrerhaus wird mit Restwärme vom Motor geheizt. Der Fahrer kann die neue Temperatur- und Klimaregelung nun zusätzlich über eine Konsole mit Temperaturanzeige an der Rückwand bedienen.

Die Änderungen am Außendesign sind eher subtil. So begrüßt ein Markenemblem im Türschweller den Fahrer. Das neue DAF-Markenemblem mit chromumrandeten Buchstaben soll den Premiumanspruch des Lkw betonen. Weitere Designakzente finden sich im Stoßfänger und der Sonnenblende sowie im Kühlergrill. *tpi*

Hier im „CF“: Das neue Interior-Design der „Exclusive Line“

© 2017 Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen auf Datenträgern jeglicher Art sind verboten.
HUSS-VERLAG GmbH · Joseph-Dollinger-Bogen 5 · 80912 München · Tel. 089/3 23 91-0 · Fax 089/3 23 91-416 · www.transport-online.de

Eine Freude für jeden Besitzer ...

... das verspricht DAF seinen Kunden für die neuen Lkw der Baureihen CF und XF, die ab Sommer in die Produktion gehen. Eine verbesserte Kraftstoffeffizienz, höhere Leistung und höhere Drehmomente bei niedrigeren Drehzahlen sollen für diese Freude sorgen – unter anderem.

Die Kraftstoffeffizienz der neuen Fahrzeuggeneration ist das Ergebnis eines vollständig integrierten, innovativen Antriebsstrangs, der eine optimale Interaktion zwischen Motor, Nachbehandlungssystem, Getriebe und Hinterachsen gewährleistet. Diese Maßnahmen reduzieren im Einklang mit der DAF Transport Efficiency Philosophie, die Gesamtbetriebskosten für den Betreiber auf ein Minimum, verspricht zumindest der Hersteller.

Die Steuerung der Luftansaugung der Paccar MX Motoren wurde durch einen weiterentwickelten Turbolader, ein neues EGR-System und eine neu entwickelte Ventilsteuerung optimiert. Zur Verbesserung der thermischen Effizienz wurde ein neues Verbrennungssystem mit neuen Kolben, Einspritzdüsen und Einspritzstrategien entwickelt, während gleichzeitig ein höheres Verdichtungsverhältnis zur Verfügung steht.

Eines der wichtigsten Ziele bei der Entwicklung neuer Antriebsstränge war die Reduzierung der Drehzahl.

Um die niedrigsten Kraftstoffverbrauchswerte zu erreichen, wurden voll variable Lenkungs-, Öl- und Kühlflüssigkeitspumpen entwickelt.

Eines der wichtigsten Ziele bei der Entwicklung neuer Antriebsstränge war die Reduzierung der Drehzahl. Das maximale Drehmoment der Paccar MX-11 und MX-13 Motoren wurde deutlich erhöht und steht nun bereits bei 900 U/min zur Verfügung. Dadurch wird das Fahren bei sehr niedrigen Motorumdrehungen möglich. Das Spitzenmodell, der Paccar MX-13 mit 390 kW/530 PS liefert 2.600 Nm bei 1.000 U/min.

Zudem wurden die Hinterachskonstruktionen weiterentwickelt und es können, je nach Antriebsstrangspezifikation, Reduktionen von bis zu 2.05:1 bei Dauergeschwindigkeiten von 85 km/h bei lediglich 1.000 bis 1.040 U/min spezifiziert werden. Für das neue Hinterachsdifferenzial wurden Tellerrad und Ritzel von Grund auf neu entwickelt, mit dem Ziel, Langlebigkeit, Effizienz und Geräuschentwicklung zu optimieren.

Zusätzlich sorgen Öle mit niedriger Viskosität und niedrigere Ölstände in den Hinterachsen ebenso für eine erweiterte Kraftstoffeffizienz wie die reibungsarmen Räder und Lager.

Ergonomie am Arbeitsplatz, das verspricht DAF für seine neuen Modelle.

Die neuen DAF CF- und XF-Modelle sind serienmäßig mit TraXon 12-Gang-Automatikgetrieben ausgestattet. Optional ist auch ein 16-Gang-Getriebe erhältlich. Weniger Reibungsverlust, noch schnelleres Hochschalten und eine erweiterte Nutzung von EcoRoll sollen dazu beitragen, dass der Kraftstoffverbrauch der neuen Modelle weiter reduziert wird. Zusätzlich wird ein Höchstmaß an Fahrkomfort, dank reibungsloser Schaltvorgänge, bei denen sich die Kupplung präzise betätigen lässt, erreicht. Außerdem hebt DAF die verbesserte Getriebespreizung hervor.

Die elektrische und elektronische Architektur der neuen DAF CF- und XF-Modelle wurde ebenfalls vollkommen neu entwickelt. Sie enthält ein neues Fahrzeug-Steuergerät für dezidierte Antriebsstrangintegration einschließlich erweiterter EcoRoll- und Tempomatfunktionen wie zum Beispiel Dynamic Cruise. Dank dieser neuen Funktion passt sich der Tempomat automatisch an unterschiedliche Fahrbedingungen an. Durch die engere Verzahnung von vorausschauendem Tempomat (PCC – Predictive Cruise Control) und EcoRoll kann PCC die EcoRoll-Funktion nun zu einem früheren Zeitpunkt aktiveren. Dafür müssen beide Technologien errechnen, dass Fahrzeugmasse und -geschwindigkeit ausreichen, um das Fahrzeug über den höchsten Punkt der Steigung zu „schieben" (Gang auf neutral), ohne dass die Geschwindigkeit zu stark absinkt.

Beim Innenraum der Kabine stand das großzügige Raumangebot im Fokus.

Der so gewonnene Platz im Fahrgestell kann zum Beispiel für ... Kranstützen genutzt werden.

Neben der Motorleistung wurde auch die Leistung der Paccar Motorbremse verbessert. Die maximale Bremsleistung der Motorbremse des Paccar MX-11 ist von 320 auf 340 kW gesteigert worden. Die Bremsleistung ist im Bereich 1.000 bis 1.500 U/min um 20 % gestiegen. Die maximale Bremsleistung des MX-13 beträgt weiterhin 360 kW und im relevanten Drehzahlbereich von 1.200 bis 1.500 U/min ist die Bremsleistung sogar um bis zu 30 % erhöht worden.

Ab dem Sommer soll die neue Generation der Lkw-Baureihen CF und XF von DAF zur Auslieferung kommen.

Um den Kraftstoffverbrauch so weit wie möglich zu senken, wurde zudem mithilfe einer neu gestalteten Sonnenblende die Aerodynamik der neuen DAF CF- und XF-Modelle verbessert. Beim neuen DAF XF setzen außerdem neue Luftleitelemente an den Radläufen und Strömungsführungen hinter dem Grill an, die die Aerodynamik rund um das Fahrzeug bis hin zum Motorraum verbessern. Die neuen Grillabschlüsse reduzieren den Luftwiderstand, und die erweiterten Abdeckungen des Übergangs von Kabine zu Unterbau verringern zusätzlich den Luftwiderstand.

Und auch beim Abgasnachbehandlungssystem (EAS – Exhaust Gas Aftertreatment System) setzte DAF an und hat dieses komplett neu entwickelt. Der so gewonnene Platz im Fahrgestell kann zum Beispiel für einen größeren Kraftstofftank, Kompressoren, Werkzeugkisten oder Kranstützen genutzt werden.

Durch eine fortschrittliche Substrattechnologie konnte die Größe der EAS-Einheit laut Hersteller um 40 % reduziert werden. Dies geschieht ohne Beeinträchtigung des Staudrucks, der Reinigungsintervalle des Partikelfilters oder der DeNOx-Effizienz. Im Gegenteil: Die neue Abgasbox wird schneller erhitzt und der Motor gelangt schneller und dauerhafter in seinen kraftstoffeffizienten Modus.

Auch die elektrische und elektronische Architektur der neuen Modelle wurde komplett überarbeitet.

Durch die kompakte Abmessung der EAS-Einheit müssen nun auch DeNOx-Katalysator und Dieselpartikelfilter bei speziellen Anwendungen nicht mehr getrennt werden.

Außerdem konnte durch die neue, ultra-kompakte EAS-Einheit das Gewicht um knapp 50 kg reduziert werden. Dank zusätzlicher Maßnahmen, wie einer Reduzierung des Motor- und Fahrgestellgewichts, ist das Gesamtgewicht der neuen CF- und XF-Modelle um etwa 100 kg gesunken.

Die Wartungsintervalle wurden bei den neuen DAF CF- und XF-Modellen von 150.000 auf 200.000 km ausgeweitet. Die Reinigungsintervalle des Partikelfilters der EAS-Einheit sollen nun bei bis zu 500.000 km liegen.

Das weiterentwickelte Aufbauherstellermodul (BAM – Body Attachment Module) minimiert die Aufbauzeit, da über den neu gestalteten Fahrgestellüberhang problemlos Anbauten wie Ladebordwände und speziell vorbereitete Installationsplatten für Kastenaufbauten und Krane angebracht werden können.

Und selbstverständlich sind die neuen Modelle auch „online“. Das Flottenmanagementsystem DAF Connect liefert dem Anwender Echtzeitinformationen zur Performance seiner Flotte und seiner Fahrer. Auf dem virtuellen Online-Dashboard, das sich nach den Anforderungen des Kunden konfigurieren lässt, werden Daten zu Fahrzeugstandort, Kraftstoffverbrauch, anstehenden Wartungs- und Reparaturarbeiten, Fahrleistung, Flottenauslastung und Leerlaufzeiten angezeigt.

DAF CF und XF setzen auch zukünftig Standards in Sachen Fahrerkomfort. Dazu zählen in erster Linie ein optimaler Einstieg, der extrem großzügige Innenraum und zahlreiche Neuerungen, die für mehr Komfort, Ergonomie, Bedienerfreundlichkeit, Attraktivität und Sicherheit sorgen sollen. Die luxuriöseste aller Ausstattungsvarianten ist die neue Exclusive Line, erhältlich für CF und XF.

Die neuen DAF CF- und XF-Modelle sind mit einem völlig neuen, automatischen HVAC-System (HVAC – Heating, Ventilation and Air Conditioning) ausgestattet. Dieses System trägt ebenfalls zur Kraftstoffreduktion bei, denn die neue intelligente Klimaanlage verbraucht bedeutend weniger Energie. Sie kühlt die Luft nur soweit ab, wie es für die gewünschte Temperatur notwendig ist. Durch einen intelligenten Einsatz des Verdampfers wird ebenfalls übermäßige Kühlung vermieden. Auch bei Fahrpausen oder Übernachtungen spart das neue, vollautomatische HVAC-System Kraftstoff: Das Fahrerhaus wird mit Restwärme vom Motor geheizt. Für größtmöglichen Komfort kann der Fahrer die neue Temperatur- und Klimaregelung nun auch über eine Konsole mit Temperaturanzeige an der Rückwand bedienen.

Zu den Neuerungen gehört auch der neue, frei konfigurierbare Schalter (MUX – Multiplexer), der es dem Fahrer ermöglicht, das Schalter-Layout auf dem Armaturenbrett nach seinen Vorstellungen zu gestalten. Durch die MUX-Schalter können auch die Bedienelemente für zusätzliche Funktionen optimal positioniert werden, zum Beispiel Bedienelemente für den Aufbau oder Komponenten wie Aggregate und Kranstützen. *STM*

Das Herzstück der neuen Antriebsstränge sind die neuen accar MX 11- und MX 13-Motoren, bei denen die Reduzierung der Drehzahl ein wichtiger Entwicklungsaspekt war.

SONDERDRUCK

Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 11 | 16. Juni 2017 | 27. Jhg. | HUSS-VERLAG GmbH | www.transport.de B 11694 D

Kleine Schritte, große Wirkung

FOTO: R. DOMINA

DAF hat seine schweren Baureihen einem ausführlichen Feintunig unterzogen

MODELLPFLEGE Neuheiten an allen Ecken und Enden kennzeichnen das aktuelle und tiefgehende Facelift der „CF“- und „XF“-Baureihe von DAF. Insgesamt holten die Entwickler nochmal sieben Prozent Spriteinsparung heraus, und zwar in kleinen, aber wichtigen Schritten

0,5 Prozent Spritersparnis sind relativ wenig. Der Aufwand dafür jedoch relativ hoch: Eine neue Sonnenblende, Luftleitelemente um den Kühler herum, die Abdeckung von Kabinenspalten, die neuen Radhausverlängerungen – all diese Maßnahmen sind nur ein Beispiel dafür, mit welcher Akribie sich auch der niederländische Hersteller DAF dem Feintuning seiner „XF“- und „CF“-Trucks widmet. Testing-Manager Raoul Wijnands bringt es auf den Punkt: „Die einfacheren Baustellen haben wir schon erledigt. Aber wir wollten noch mehr: Im Nachgang stellten wir jedes einzelne Teil auf den Prüfstand“. Eine Strategie, die auch andere Hersteller verfolgen: Feintuning ist angesagt.

Neuer Antriebsstrang

Bei DAF kamen dabei nochmals in Summe sieben Prozent Verbrauchsverbesserung heraus, ein neuer Antriebsstrang mit „Traxon“-Getrieben und komplett neuem Hinterachs-Differenzial, 100 Kilogramm mehr Nutzlast, eine Verlängerung der Serviceintervalle und ganz nebenbei noch einige sehr attraktive Goodies in und um die Kabine herum. Nachgewiesen haben die DAF-Techniker ihre Spritsparerfolge in den Kundenflotten. Die Spanne reichte dabei von gut neun Prozent im schweren Fernverkehr bis vier Prozent im leichten Verteilerverkehr. Es kommt eben auch auf den Einsatz an.

Die Motorenpalette wurde dabei auch gleich neu geordnet. Der schwere „MX 13“ (12,8 Liter Hubraum) gewann jeweils 20 PS dazu, sodass der Flaggschiff-Motor von DAF nun mit 530 PS ausgestattet ist. Viel wichtiger noch: Das berüchtigte und viel gescholtene Tamed Torque, also das zurückgenommene (gezähmte) Drehmoment verkehrt man jetzt ins genaue Gegenteil. Was andere schon lange als Top Torque praktizieren, heißt bei DAF nun Multi-Torque und benennt die Schippe mehr an Drehmoment, wenn‘s drauf ankommt. Und: Das gilt für alle Versionen des „MX 11“ und des „MX 13“. Nur im höchsten Gang natürlich – denn nur dort ist das kurzzeitige Anheben des Drehmoments (und damit der Leistung bei mittleren Drehzahlen) sinnvoll. Beim MX 13 sind es je nach Leistungseinstufung zwischen sieben und vier Prozent mehr an Drehmoment, die schwächeren Einstellungen werden dabei begünstigt (Gesamtgewinn in der Spritsparbilanz: 3,0 Prozent).

Das ist deutlich spürbar: Durch kleinere Turbolader und vor allem durch eine Erhöhung der Verdichtung um ein bar auf 18,5:1 entstehen nun Drehmomentkurven, die bereits bei 900 Touren ihr Maximum erreichen. Und das auch noch gut fahrbar, ohne Rütteln und Murren ob der niedrigen Drehzahlen. Auf den wenigen, aber langen Anstiegen in der Limburger Gegend um Maastricht (immerhin gut 86 Meter über dem Meeresspiegel) stampft zum Beispiel der 450er – in diesem Fall die neue Spitzeneinstellung des kleinen MX 11 – tapfer im höchsten Gang den Berg hoch und spart sich eine Schaltung in den elften. Das Beispiel zieht sich praktisch über beide Motoren-

Auf das Detail kommt es an: Neue Gummilippen optimieren den Luftstrom um den Motor herum

Baureihen: Enormer Dampf bei extrem niedrigen Drehzahlen. 1.000 Umdrehungen hat sich DAF als neue Fernverkehrs-Rolldrehzahl auserkoren. Das ist schon mutig und braucht vor allem Hinterachsen, die das können. Bei einer 315/70er Standard-Bereifung wäre das eine 2,21er-Achse. Die hat DAF auch für diese Drehmomente im Regal, sogar in hoch effizienter Ausführung: Mit supe glattgeschliffenen Zahnrädern, neuer Zahnflanken-Geometrie und verringertem Ölstand und damit auch weniger Panschverlusten. Teure Top-Öle der Konsistenz 75W85 werden hier natürlich vorausgesetzt. Die Palette der neuen Hinterachs-Übersetzungen reicht von 2,05 (Low Liner) bis 2,47 (bergige Topographie) – da ist für jeden was dabei.

Dass die neuen DAF nun auch mit dem neuen Traxon-Getriebe von ZF ausgestattet sind, merkt man nicht unbedingt. Denn die letzten, noch synchronisierten „AS-Tronic“-Getriebe schalteten schon schnell in den oberen drei Gängen – da ist kaum ein Unterschied. Aber: Die unsynchronisierten Traxon-Boxen erfüllen nun die Ansprüche seitens DAF in Sachen Gewicht. Die Spreizung reicht herunter bis auf 15,5:1 und erlaubt langsame Rangiergeschwindigkeiten auch mit den langen Antriebsachsen. 1,7 Prozent im Ranking der Einzelmaßnahmen spricht DAF den Traxon-Getrieben zu.

Nur 0,1 Prozent gehen aufs Konto der neuen SCR-/Rußfilter-Box. Die „Chemiefabrik“ ist nun 50 Kilogramm leichter (was genau 0,1 Prozent Verbrauchseinsparung entspricht) und beansprucht 40 Prozent weniger Volumen und damit Anbauraum am Rahmen. Letzteres ist den DAF-Kunden besonders wichtig, denn wo entlang des Rahmens auch nur eine Handbreit Platz ist, kommt in Holland Dieselvolumen in Form eines größeren Tanks hin. Erreicht wurde die Verkleinerung mit Rußpartikelfiltern in „Dünnwand-Substrattechnologie“. Die wirksame Oberfläche bleibt dabei gleich, durch die inerte Volumen ist der Filter aber schneller auf Betriebstemperatur und verbraucht weniger Diesel beim Regenieren. Ähnliches gilt für das neue SCR-System: 30 Prozent kleiner im Volumen, höhere Zelldichte und neue AdBlue-Einspritzung mit feinerer Zerstäubung erhöhen die Effizienz.

Neu und sehr gut gemacht: logisches und leicht anwählbares Display zur Einstellung von ACC-Abstand und frei wählbarer oberer sowie unterer Grenzgeschwindigkeit

Mit GPS-Tempomat

Davon kriegt man nun beim Fahren gar nichts mit, umso mehr dafür beim komplett überarbeiteten Predictive Cruise Control (PCC). So heißt DAFs GPS-Tempomat, der nun nicht nur eine neue Bedienung, sondern auch neue Funktionalitäten enthält. An der alten Arbeitsweise von PCC haben wir in den Tests ja selten ein gutes Haar gelassen. Das wird sich ändern. Denn hier fanden wirklich tiefgreifende Änderungen statt. Das fängt schon bei der Bedienung an: Mit zwei Klicks an der mittleren der rechten Lenkradtasten ist man schon mitten im Menü, das einen dreigeteilten Bildschirm im Zentraldisplay zeigt. Die rechte Spalte regelt das Ansprechverhalten des Abstands-Regel-Tempomaten. Viel interessanter aber sind die mittlere und die rechte Spalte: Hier lassen sich die oberen und unteren Grenzgeschwindigkeiten frei in Ein-km/h-Schritten festlegen.

Eine Reihe grüner „Öko“-Häkchen signalisiert dem Fahrer, wie wirtschaftlich er mit seiner individuellen Einstellung unterwegs ist. Das ist jetzt mal eine Art der Einstellung, die Freude bereitet: Einfach, zielgenau, motivierend und damit sehr, sehr gut. So gehört sich das. Dazu haben die Holländer die Vorausschau von 1,5 auf 2,5 Kilometer verlängert und auch einen kurzen (maximal 30 Sekunden) „Dipp“ ins Speed-Töpfchen genehmigt sich PCC jetzt und lässt bis zu zwei km/h überlaufen, wenn es der Verlängerung einer Rollphase dient oder den nächsten Berganstieg beschleunigt.

Unter dem Label „Dynamic Cruise“ läuft bei nicht aktiviertem PCC zudem eine leichte Drehmomentsteigerung bei leichten Anstiegen – ebenfalls um ein Schaltung und damit Zugkraftunterbrechung zu vermeiden. Dass die DAF nach Einschalten der Zündung immer im Economy-Programm starten ist absolut in Ordnung – hier wird gespart, ohne Speed zu verlieren. Will man in der Praxis mal schnell einen Gang runterschalten, um eine kleine Anpassungsbremsung vorzunehmen, muss man allerdings erst umständlich per Knopfdruck ins Normalprogramm wechseln, bevor der Wählhebel auf einen Tipp nach unten reagiert. Das hat man so beibehalten. Wohl auch deshalb, weil der gleiche Effekt mit Ziehen des Retarders oder der Motorbremse erreicht werden kann – Gewöhnungssache.

Ach ja: Die Motorbremse bietet nun dank Einzel-Ventilauslösung rund 30 Prozent mehr Bremsleistung. Und nicht zu vergessen die neue Klimaanlage: Arbeitet nur so viel wie nötig und spart damit 50 Prozent Energie ein (0,2 Prozent im Gesamtranking). Genau wie die nunmehr variabel arbeitenden Nebenaggregate Lenkpumpe, Ölpumpe und Kühlwasserpumpe. Um im Schnitt sieben Prozent Spritersparnis zu erreichen, muss man offenbar wirklich jedes Teil unter die Lupe nehmen. *rod*

Kleiner, leichter und effektiver: Die neue Abgas-Nachbehandlung ist 50 Kilogramm leichter und benötigt 40 Prozent weniger Anbauvolumen

Neue Tastenbelegung: Die mittlere ruft das Einstellmenü auf, links der Limiter, rechts der Tempomat

© 2017 / Alle Rechte vorbehalten, Vervielfältigungen auf Datenträgern jeglicher Art sind verboten.
HUSS-VERLAG GmbH · Joseph-Dollinger-Bogen 5 · 80912 München · Tel. 089/323 91-0 · Fax 089/323 91-416 · www.transport-online.de

Serge Voigt/VerkehrsRundschau

Die optischen Veränderungen an CF und XF, wie der neu gestaltete Kühlergrill oder die Sonnenblende, sind erst auf den zweiten Blick zu erkennen

„Oldie“ reloaded

verkehrs RUNDSCHAU FAHRBERICHT 40-t-Lastwagen

Die Niederländer renovieren ihre mittelschweren und schweren Lkw, DAF CF und XF, technisch und optisch. Die „Neuen“ sollen Kraftstoff sparen sowie mehr Nutzlast und Komfort bieten.

DAF schickt seine Golden Oldies CF und XF mit einer Frischzellenkur in Form eines Facelifts in die nächste Runde. Bei den Fahrern ist vor allem der XF – dessen Rohbau auf das Jahr 1987 (!) zurückgeht – wegen seiner geräumigen Super-Space-Cab-Kabine und hohem Fahrkomfort sehr beliebt.

Damit er wie auch der CF aber im Alter ihre Fans nicht vergraulen, haben die Eindhovener sie aufgehübscht: Neue Innenraumfarben, neue Innenraumbeleuchtung, besser ablesbare Skalen für die Instrumente sowie die Anzeige der Restlenkzeit in der Fahrerinformationsanzeige sind ebenso neu wie von der Werkstatt gegeneinander austauschbare Schaltergruppen, das neue Heizungs- und Klimasystem und die gediegene Ausstattungsvariante „Exclusive“.

VR plus Alle Tests und Fahrberichte für Abonnenten
www.verkehrsrundschau.de/testdatenbank

Auch außen legten die Niederländer Hand an, wenn auch so dezent, dass selbst DAF-Fans zweimal hinsehen müssen, um alt von neu zu unterscheiden. Das gelingt eigentlich nur anhand der beiden neuen „Pausbäckchen“ in der silbernen Spange des Kühlergrills und der überarbeiteten Sonnenblende, die aerodynamische Vorteile bieten soll. Zusätzlich strahlt dem Fahrer im XF das Markenemblem im Türschweller entgegen. Damit neben den Fahrern auch die Unternehmer Spaß an den überarbeiteten Herrschaften haben, lockt DAF mit einer neuen Motorbremse, längeren Betriebszeiten, 100 Kilogramm Nutzlastgewinn und im Schnitt sieben Prozent geringerem Kraftstoffverbrauch. „Sieben Prozent sind die größte Reduktion in der DAF-Geschichte. Was an Verbesserungen auf einfachem Weg zu holen war, hatten wir längst umgesetzt. Jetzt haben wir uns an die Detailverbesserungen gemacht“, erklärt Raoul Wijnands, Manager Testing bei DAF.

Kompaktere und leichtere Abgasbox

Wijnands rechnet vor, wie die Oldies genügsamer geworden sind. 0,1 Prozent soll das neue System zur Abgasnachbehandlung (EAS) bringen. Es wurde zudem kleiner (40 Prozent weniger Volumen) und 50 Kilo leichter als sein Vorgänger. Die kompakteren Abmessungen sorgen dafür, dass das EAS schneller seine Betriebstemperatur erreicht und so zu einem niedrigeren Verbrauch beiträgt. Zudem lässt es mehr Raum am Fahrgestell für die Montage von Anbauteilen wie Kranstempeln oder Werkzeugfächern. Durch zusätzliche Abspeckmaßnahmen an Motor und Fahrgestell soll das Gewicht des CF und XF um insgesamt 100 Kilo gesunken sein.

Standheizung mit Restwärmenutzung

Weitere 0,2 Prozent Verbrauchseinsparung gehen auf das Konto des neuen Heizungs- und Klimasystems. Die Klimaanlage kühlt die Luft nur so weit ab, wie es für die gewünschte Temperatur notwendig ist. Zudem nutzt die Standheizung erst die Restwärme des Motors, bevor sie Diesel verbrennt.

Die Aerodynamik will man um 0,5 Prozent verbessert haben. Neben der eingangs erwähnten neuen Sonnenblende, die näher an die Windschutzscheibe rückte, schloss DAF beim XF auch die Schlitze oberhalb der Scheinwerferabdeckungen. Gleiches gilt für den oberen Teil des Kühlergrills (Ausnahme: 530 PS-Version). Fahrtwind, der dort hindurchgeht, wird über neue Luftabweiser zum Kühler geleitet, um die Kühlleistung zu verbessern. Zusätzlich bekam der XF windschlüpfrigere Radkastenverlängerungen spendiert.

Dass bei einem modernen Lkw nichts ohne Programmierer geht, beweist die nächste Sparmaßnahme. Um weitere 1,6 Prozent soll die neue Software für den Antriebsstrang den Verbrauch senken, indem sie das Zusammenspiel von Motor, Getriebe und Tempomatfunktionen verbessert. Ersonnen haben die Programmierer „Dynamik Cruise“, das ohne Häkchen in der Aufpreisliste zum Standard gehört. Es nutzt den Neigungssensor im Getriebe und passt das Drehmoment an Steigungs- und Gefällestrecken an.

Der topografieabhängige Tempomat (PCC) schaut jetzt 2,5 statt nur 1,5 Kilometer voraus und arbeitet so besser mit der Eco-Roll-Funktion zusammen. Wo früher Kuppen im Schubbetrieb überrollt wurden, geht das Getriebe jetzt in „neutral“, sobald Masse und Geschwindigkeit ausreichen, um die Kombination über den Hang zu schieben. Der so erhöhte Eco-Roll-Anteil soll nochmals bis zu 2,4 Prozent bringen.

ZF-Traxon-Schaltung serienmäßig

Noch mehr als von der Software verspricht sich DAF von der Hardware. Statt der bisherigen AS-Tronic arbeitet in CF und XF nun das ZF-Traxon-Getriebe, welches den Verbrauch um 1,7 Prozent mindern soll. Im Standard kommt es mit zwölf Gängen, ist optional aber auch mit 16 Fahrstufen erhältlich. Das neue Getriebe schaltet schneller und weicher als sein Vorgänger. Zudem verrichtet es seinen Dienst leiser.

DAF

Optional lassen sich CF (im Bild) und XF mit dem neuen „Exclusive-Paket“ aufwerten

TECHNISCHE DATEN

MX-11-Motor

Sechszylinder-Reihenmotor, Common-Rail, Hubraum: 10,8 l, Euro 6
300: 299 PS (220 kW) b. 1675/min, max. Drehm.: 1350 Nm ab 900/min
340: 341 PS (251 kW) b. 1675/min, max. Drehm.: 1500 Nm ab 900/min
370: 367 PS (270 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 1900 Nm ab 900/min
410: 408 PS (300 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 2100 Nm ab 900/min
450: 449 PS (330 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 2300 Nm ab 900/min

MX-13-Motor

Sechszylinder-Reihenmotor, Common-Rail, Hubraum: 12,9 l, Euro 6
430: 428 PS (315 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 2300 Nm ab 900/min
480: 483 PS (355 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 2500 Nm ab 900/min
530: 530 PS (390 kW) b. 1675/min, max. Drehm.: 2600 Nm ab 1000/min

Am Antriebsstrang hat sich einiges getan: überarbeitete Motoren, neue Getriebe und Hinterachsen

DAF

Die Abgasnachbehandlung ist deutlich kleiner und leichter geworden – bei gleicher Leistung; die Sonnenblende wurde aerodynamischer

Wer automatisierten Lösungen trotzdem noch immer misstraut und lieber selbst Hand anlegt, bekommt auch eine manuelle 16-Gang-Schaltung.
Ergänzend zum Getriebe legte DAF bei den Hinterachsen nach. Neu ins Programm kam die SR 1344 mit vier wählbaren Übersetzungen von 2,05, 2,21, 2,38 und 2,47. Bei der bestehenden SR-1347-Hinterachse kam zudem eine 2,39er-Übersetzung hinzu. Die neuen Achsen sollen das Drehzahlniveau und damit den Verbrauch senken, DAF spricht von 1000 bis 1040 Touren bei 85 km/h Reisetempo.
Gefeilt haben die Eindhovener Ingenieure auch an den Zahnprofilen. So haben sie die Reibung zwischen den Rädern verringert, was ebenfalls zu niedrigerem Spritverbrauch beitragen soll. Gleiches gilt für die überarbeiteten Paccar MX-11 und MX-13 Motoren (siehe Kasten unten). Die Sechszylinder werden mittels neuem Turbolader, überarbeiteter Abgasrückführung und neuer Ventilsteuerung nun effizienter beatmet.
Im Brennraum verbesserten die Entwickler das Temperaturmanagement durch neue Kolben, Einspritzdüsen und die besagte Software. Zudem setzen die Ingenieure auf ein höheres Verdichtungsverhältnis. Von anderen Herstellern kennt man zudem die bedarfsgerecht gesteuerten Komponenten wie Lenkungs-, Öl- und Kühlflüssigkeitspumpen. Sie ersetzen die alten Fixhubpumpen und fördern nur noch so viel der jeweiligen Flüssigkeit, wie auch benötigt wird, statt konstant auf Anschlag zu laufen.
Gleichzeitig erstarkten beide Aggregate in Leistung und Drehmoment, der MX-11 legte um zehn, der um 2,1 Liter größere MX-13 um 20 PS zu. Wichtiger sind jedoch die ebenfalls gestiegenen Drehmomente, die je nach Motortyp um 50 bis 200 Newtonmeter nach oben korrigiert wurden und in der neuen Motorgeneration bereits bei 900 Umdrehungen pro Minute anliegen. Und damit 100 Umdrehungen früher als bislang.
Einzige Ausnahme macht die auf 530 PS erstarkte Top-Motorisierung, deren Drehmomentmaximum weiterhin „erst“ bei 1000 Touren anliegt. Über ein von DAF Multi-Torque genanntes System werden außerdem im höchsten Gang zusätzliche 100 bis 150 Newtonmeter freigesetzt. Damit kann länger im höchsten Gang gefahren werden, wodurch die Drehzahlen entsprechend sinken.

> Die Motoren wurden stärker, sollen aber trotzdem deutlich weniger verbrauchen

Motorbremsen mit höherer Leistung
Neben dem Antriebsdrehmoment und der -leistung des Motors haben auch die Motorbremsen von MX-11 und MX-13 an Power zugelegt. Dazu verfügen die Aggregate ab sofort über eine Motorbremse mit Einzelventilauslösung. Bei einer geringeren Drehzahl wird hierdurch eine höhere Bremsleistung erzielt. Das Leistungsvermögen des MX-11 stieg um zehn Prozent auf maximal 463 PS. Das Drehmoment soll im Bereich zwischen 1200 und 1500 Umdrehungen pro Minute um 20 Prozent gestiegen sein. Zwischen 1000 und 1450 U/min liefert die neue MX-13-Motorbremse zusätzlich 20 Prozent Bremsleistung. Die maximale Bremsleistung liegt dagegen weiterhin bei 490 PS bei 2100/min.

Freuen wird die Kunden auch, dass DAF die Serviceintervalle weiter streckt. Vor allem der MX-13 darf nun bis zu 200.000 Kilometer ohne Schmierstoffwechsel rollen. Beim kleineren MX-11 beschränken die Niederländer das Intervall dagegen auf bis zu 150.000 Kilometer.
Alle Neuerungen in Summe sollen den Verbrauch von CF und XF um bis zu 7,1Prozent nach unten korrigieren. Ob das realistisch ist, ließ sich bei der Fahrvorstellung in den Niederlanden noch nicht klären. Klarheit wird erst die Fahrt über die genormte VerkehrsRundschau-Testrunde in Begleitung des Referenz-Lkw bringen.
Neben dem Hauptthema Spritverbrauch soll das weiterentwickelte Aufbauherstellermodul (BAM – Body Attachment Module) die Aufbauzeit verringern. Über den neu gestalteten Fahrgestellüberhang sollen sich Anbauten wie Ladebordwände und speziell vorbereitete Installationsplatten für Kastenaufbauten und Krane schneller montieren lassen.

Produktionsstart im Sommer
Die neuen DAF CF- und XF-Modelle gehen ab Sommer 2017 in folgenden Konfigurationen in Produktion: 4x2-Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle, 6x2-Sattelzugmaschinen mit Vorlaufachse sowie 6x2-Sattelzugmaschinen mit einfach bereifter Nachlaufachse. Im Herbst sollen weitere Versionen folgen.
Wie alter Wein legen auch die gereiften CF und XF im Preis zu. Um wie viel sich DAF die gelifteten Oldies vergolden lassen will, verraten die Niederländer aber nicht. „Die Preise machen die Händler“, erklärt Testing-Manager Raoul Wijnands.

Serge Voigt

lastauto omnibus
TEST · TECHNIK · TRENDS

Sonderdruck aus 2017 Heft 7

lastauto-omnibus.de

FAHRBERICHT
AUF DER HÖHE DER ZEIT

AUF DER HÖHE DER ZEIT

Fahrbericht: DAF hat bei den neuen CF und XF allerhand Feinarbeit betrieben. Gemeinsames Ziel der Anstrengungen: Geringerer Verbrauch und höherer Komfort im Doppelpack.

TEXT: RALF BECKER | FOTOS: DAF, RALF BECKER (6)

Antriebsstrang, Leergewicht, Aerodynamik und Design: Das sind die Stellschrauben, an denen DAF bei der jüngsten Generation der schweren Baureihen CF und XF gedreht hat. Herzstück sind nach wie vor die 10,8 und 12,9 großen MX-11- und MX-13-Motoren, die DAF aber in zahlreichen Details überarbeitet hat (siehe lastauto omnibus 06/2017). Herausgekommen sind fast durchgängig höhere Nennleistungen, vor allem aber höhere Drehmomente bei niedrigeren Drehzahlen. Analog gilt das auch für die Dekompressions-Motorbremsen (MX Engine Brake), mit einem bis zu 30 Prozent höheren Bremsmoment im mittleren Drehzahlbereich.

Über alle gängigen Einsatzarten betrachtet spricht DAF von sieben Prozent weniger Dieselverbrauch. Der Adblue-Bedarf soll sich im Gegenzug nur minimal erhöhen. SCR-only-Motoren sind für DAF aber kein Thema. Das käme wohl auch nicht gut an bei den US-Schwestermarken Kenworth und Peterbilt, die ebenfalls die MX-Motoren einsetzen – in der Regel mit Eaton-Getrieben. Serie bei den aktuellen CF und XF sind dagegen automatisierte 12-Gang-Getriebe aus der Traxon-Reihe von ZF (16-Gang optional).

Die Spritersparnis ließ sich bei ersten Proberunden nahe Maastricht nicht austesten, dafür einige weitere Punkte. So geht es jetzt leiser zu, was vor allem am gesunkenen Drehzahlniveau liegen dürfte. Denn mit der Kraftkur für die Motoren hat DAF auch neue Hinterachsdifferenziale entwickelt. Als Faustregel gelten nur noch rund 1.020 Umdrehungen bei 85 km/h, was konkret heißt: 2,05 zu eins im Volumenbereich mit kleinen 60er-Reifen, 2,21 mit gängiger 70er-Bereifung und 2,38 mit 80ern. Standard ist die dahingehend überarbeitete Hinterachse SR 1344, beim stärksten 530-PS-Motor bleibt es bei der SR 1347 (mit zusätzlicher Übersetzung 2,39 zu eins).

Zusammen mit dem ebenfalls überarbeiteten PCC-Tempomaten (Predictive Cruise Control) hat DAF auch den Freilauf (Eco Roll) viel besser im Griff: Ein ständiger (und nerviger) Wechsel aus Gasstoß und Rollenlassen ist nicht mehr zu beobachten. Wenn die Getriebesteuerung jetzt den Gang raus nimmt – im sachten Gefälle, beim Ausrollen oder vor einer nahenden Kuppe –, dann nur, wenn es sich wirklich lohnt. Unter mindestens zehn Sekunden Rolldauer, so der erste Eindruck auf leicht hügeliger Autobahn und Landstraße, bleibt der Gang im Zweifelsfall drin. Und: Bei 91 km/h ist Schluss, dann greift der Bremstempomat ein. Beim Fahren mit Gasfuß ist Eco Roll ohnehin nicht aktiv. Die Philosophien gehen hier auseinander, als Fahrer ist die DAF-Lösung definitiv angenehmer. Ganz einfach, um gezielt das Schleppmoment nutzen zu können statt unvermittelt loszurollen.

1 Viel Leder und schicker Farbton „Cognac“: Nobeldekor „Exclusive Line“ für XF (Bild) und CF.
2 Mittig sitzt ein neuer Drehschalter für die Innenbeleuchtung. Typisch CF: der breite Ascher.
3 Die optionale Reifendruckanzeige (TPMS) mit Ansicht im Display ist ab September lieferbar.

Für die überarbeiteten CF und XF verspricht DAF im Mittel sieben Prozent weniger Verbrauch.

1 Große Klappe, kleine Luke: Dieses leichte Manko bleibt den XF-Häusern erhalten.

2 Abgeschottet und damit strömungsgünstiger: neue Kunststoffblenden im Spalt zwischen Kabine und Unterbau.

3 Auch bei der neu gestalteten Sonnenblende stand die Aerodynamik im Vordergrund.

Der MX-13 hat in allen drei Leistungsstufen zugelegt; 530 PS sind nun das Maximum.

Space Cab und 10,8-l-Motor MX-11 mit 450 PS: leichte XF-Alternative für die Langstrecke.

Einfach und intuitiv sind auch die Lenkradtasten für die Geschwindigkeitsregelung zu bedienen, wobei DAF die zugrunde liegende Eco-Software in der verbrauchsoptimierten „Eco Fuel“- oder der fahraktiveren „Eco Perfomance“-Variante aufspielt. Im Fahrzeug lassen sich die Modi nicht tauschen, nur in der Werkstatt. Unabhängig von der installierten Version kann man den Eco-Modus aber komplett deaktivieren und selbst schalten (was im Eco-Modus sonst nicht funktioniert).

Die Gewichtseinsparungen beziffert DAF mit bis zu 100 Kilogramm bei 4x2- und 130 Kilogramm bei 6x2-Chassis. Auf Tour mit einem weiter abgespeckten „CF Lightweight“, mit Einblatt-Federn und MX-11-Motor, kann die MX Engine Brake mit starker Verzögerung schon bei mittleren Drehzahlen überzeugen. Der 450 PS starke Tankzug war zur Probefahrt zwar nur auf 32 Tonnen ausgeladen, aber wer auf jedes Kilo achten muss und sich überwiegend im Flachland bewegt, kann durchaus auf den fast zwei Zentner schweren Intarder verzichten. Mit einem voll ausgeladenen 480er unterwegs, verfestigt sich dieser Eindruck noch – wobei der MX-13 auch einige Brems-PS mehr bietet (bis 490 statt 463 PS beim MX-11). Natürlich geht auch beides, MX Engine Brake und Intarder. Diese Kombination hatte DAF einer Dreiachszugmaschine vom Typ XF 530 FTG (6x2) für schwere Aufgaben verpasst. Wenn hier in der dritten Stufe des Lenksäulenhebels zur vollen Intarder- noch die Motorbremsleistung hinzukommt, hängt man schon leicht im Gurt. Laut DAF entscheiden sich die meisten Kunden aber für die MX Engine Brake oder den Intarder – ist ja auch eine Preisfrage.

Das Gefühl, „schlapp“ unterwegs zu sein, stellt sich trotz langer Achsen nicht ein. Im Gegenteil, mit der neuen Drehmomenterhöhung im größten Gang – bis zu 150 Nm zusätzlich – werden die wenigen kurzen Hügel ohne Schaltung überrollt. Zudem hat DAF den Eco-Modus entschärft: Die zehnprozentige Drehmomentreduzierung in den ersten elf Gängen, zuletzt Standard in allen CF und XF, ist passé. Lediglich in den ersten vier Gängen liegt nun noch etwas weniger an, auf ein sachtes Anfahren gemünzt.

Bei den wählbaren Dekors trumpft die neue „Exclusive Line“ mit viel Leder auf. Gewohnt gut lesbar präsentieren sich die Instrumente und Anzeigen im Display. Letztere beinhalten neue Menüpunkte, etwa zu Lenkzeiten oder der optionalen Reifendruckkontrolle. Praktisch ist auch die Anzeige von Abstand und Geschwindigkeit des Vordermanns, die sich mit aktiviertem ACC einblenden lässt. Für die jetzt dimmbare Innenbeleuchtung sitzt ein neuer Dreh-/Druckschalgut erreichbar in der Mittelkonsole. Und was nicht passt, wird passend gemacht: Die neuen Multiplexer-Schalter lassen sich umgruppieren.

Eine neue Sonnenblende und verringerte Spaltmaße flankieren die aerodynamischen Maßnahmen. Bis 480 PS ist zudem der obere Teil des Kühlergrills abgeschottet und nur beim 530er des höheren Luftbedarfs wegen noch offen – nicht so ausgefuchst wie etwa gesteuerte Kühlerjalousien beim Actros, eben typisch-pragmatisch DAF. Dazu eine Prise Alu und Chrom, und fertigt ist der neue Auftritt: Unverkennbar, mit den Wurzeln aus 20 Jahren XF-Geschichte, aber doch voll auf der Höhe der Zeit. ■

Die „CF Lightweight“-Zugmaschinen ziehen typischerweise Tank- oder Siloauflieger.

Motorleistungen MX-11 und MX-13

Aktuell			Neu		
Leistungsstufe	Maximale Leistung	Maximales Drehmoment	Leistungsstufe	Maximale Leistung	Maximales Drehmoment[1)]
MX-13/510	375 kW/510 PS	2.500 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/530	390 kW/530 PS	2.500/2.600 Nm bei 1.000 U/min
MX-13/460	340 kW/462 PS	2.300 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/480	355 kW/483 PS	2.350/2.500 Nm bei 900 U/min
MX-13/410	303 kW/412 PS	2.000 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/430	315 kW/428 PS	2.150/2.300 Nm bei 900 U/min
MX-11/440	320 kW/435 PS	2.100 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/450	330 kW/449 PS	2.200/2.300 Nm bei 900 U/min
MX-11/400	291 kW/396 PS	1.900 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/410	300 kW/408 PS	2.000/2.100 Nm bei 900 U/min
MX-11/370	271 kW/369 PS	1.600 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/370	270 kW/367 PS	1.800/1.900 Nm bei 900 U/min
MX-11/330	240 kW/326 PS	1.400 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/340	250 kW/340 PS	1.500 Nm bei 900 U/min
MX-11/290	210 kW/286 PS	1.200 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/300	220 kW/299 PS	1.350 Nm bei 900 U/min

[1)] zweite Zahl: mit „Multi-Torque“, das heißt 100 beziehungsweise 150 Nm zusätzlich im größten Gang

Impressum: Sonderdruck des ETM Verlags aus lastauto omnibus 7/2017
Verantwortlich: Stephanie Stark, Telefon (07 11) 7 84 98-12 · www.etm.de

Daf zieht die Verbrauchsbremse an

Fahrvorstellung: Erster Eindruck der neuen Daf-Baureihe XF Modelljahr 2017

Von Hans-Jürgen Wildhage

Der LKW-Hersteller Daf hat vor kurzem seine überarbeiteten, schweren Modelle für den Fern- und Nahverkehr präsentiert. Besonders im technischen Bereich hat sich viel getan. Herausragend ist dabei das Ergebnis: Um 7 Prozent soll der Dieselverbrauch unter den Praxiswerten der abzulösenden Varianten liegen. Nimmt man nur 4 Prozent als Rechenbasis, dann müssten die Nachfolger des 510er, wahlweise der XF 480 oder der neue Spitzen-Daf XF 530 mit ihrer neuen Motor- und Getriebetechnik für die Abgas-Evolutionsstufe Euro VIc, nun um die 27 l im Teillastmodus oder deutlich weniger als 31 l/100 km im voll beladenen Zustand im Testprotokoll zu Wege bringen. Damit hätten die Daf-Ingenieure es geschafft, den bisher Testbesten - Daimler und Scania - den Schneid abzukaufen.

Ob es so kommt, können nur vergleichende Messfahrten zeigen, die für den Spätherbst bei der European Truck Challenge auf dem Testprogramm der DVZ stehen. Vorerst gibt es die Eindrücke von den ersten Proberunden rund um Maastricht. Für die richtige Gangwahl der gefahrenen Modelle XF 450 und XF 480 sorgte der Traxon-Getrieberechner. Der ist direkt vernetzt mit der immer noch aufpreispflichtigen, von GPS-Daten und digitalisiertem, dreidimensionalem Kartenmaterial verfeinerten Tempomattechnik. Ihr gelang es auf der vergleichsweise flachen Strecke in der Region Limburg, treffsicher und sachgerecht die passende der zwölf Stufen des ZF-Getriebes einzulegen.

Zudem ist die Drehmomentreduzierung in den Gängen 1 bis 11 Geschichte. Lieber etwas mehr als zu wenig lautet jetzt das Motto. Dafür sorgt Top Torque. Das ist ein Extra an Zugkraft für den im Fernverkehr wichtigsten zwölften Gang. Bis zu 150 Nm packt die Motorelektronik fallweise auf das Nenndrehmoment drauf. Das macht noch einmal längere Achsübersetzungen und damit eine abermalige Drehzahlabsenkung bei Marschtempo möglich. Folge: weniger Schaltungen an sanften Anstiegen und bessere Kraftstoffeffizienz.

Mit gut 1000 Touren rollte der XF 480 mit der großen 12,9-l-Maschine (2350/2500 Nm) über flache Autobahnpassagen. Der XF 450 (10,8 l Hubraum, 2200 beziehungsweise 2300 Nm mit Top Torque) stand dem nicht nach. Das Anfahrverhalten mit neuer Kupplungsbetätigung war tadellos, die Schaltgeschwindigkeit überzeugte. Insgesamt wurden die neuen Daf-Modelle um 100 kg leichter. Die Hälfte geht auf das Konto einer weiterentwickelten Abgasreingungsanlage. Die geringeren Ausgaben für die Wartung sind ebenfalls positiv. Die Serviceintervalle wurden für die neuen CF- und XF-Modelle von 150.000 auf 200.000 km ausgeweitet. Die Reinigungsintervalle des Partikelfilters können im Fernverkehr bis zu 500.000 km erreichen.

Zum Gewichtsvorteil von 100 kg lassen sich leicht weitere 180 kg addieren. Diesen Vorteil bei der Nutzlast können jene Kunden generieren, die sich für das kleinere 10,8-l-Triebwerk entscheiden - eine gute Alternative für alle Einsätze, in denen nicht permanent mit voller Auslastung über anspruchsvolle Transportstrecken gefahren wird. Zudem ist der sogenannte MX 11 die einzige 11-l-Maschine am Markt mit einem Zugkraft-Booster, der für eine deutlich bessere Fahrelastizität im großen Gang sorgt.

Mit Blick auf den Top-Torque-Wert 2300 Nm erinnern wir uns: 2300 Nm, das ist der Zugkraftbestwert, den bislang die nun zur Ablösung anstehende 460-PS-Variante mit der schweren 12,9-l-Maschine abgeliefert hat. Dem Neuen sind gleich gute Fahrleistungen bei besserem Streckenverbrauch zuzutrauen. Und: Teurer als ein 460er kann der neue 450er nicht sein. Schließlich wird beim Einstandspreis immer noch nach der Nennleistung verhandelt. *(ben)*

Die neuen Motoren im Vergleich zu den Vorgängern

Aktuell Leistung	max. Drehmoment bei 1000 U/min	Neu Leistung	max. Drehmoment
MX 13			
375 kW/510 PS	2500 Nm	390 kW/530 PS	2500/2600 Nm* bei 1000 U/min
340 kW/462 PS	2300 Nm	355 kW/483 PS	2350/2500 Nm* bei 900 U/min
303 kW/412 PS	2000 Nm	315 kW/428 PS	2150/2300 Nm* bei 900 U/min
MX11 (Fernverkehr)			
320 kW/435 PS	2100 Nm	330 kW/449 PS	2200/2300 Nm* bei 900 U/min
291 kW/396 PS	1900 Nm	300 kW/408 PS	2000/2100 Nm* bei 900 U/min
MX 11 (Nahverkehr)			
271 kW/369 PS	1600 Nm	270 kW/367 PS	1800/1900 Nm* bei 900 U/min
240 kW/326 PS	1400 Nm	250 kW/340 PS	1500 Nm* bei 900 U/min
210 kW/286 PS	1200 Nm	220 kW/299 PS	1350 Nm* bei 900 U/min

*der jeweils zweite Wert markiert die bedarfsgerechte Drehmomenterhöhung Top Torque; Quelle: Daf

TECHNIK DAF-FACELIFT

Der „Oldie“ geht in die nächste Runde

DAF spendiert XF und CF ein weiteres Update. Optisch kaum zu bemerken, tat sich bei der Technik mehr.

Abgespeckt: CF und XF sollen jetzt knapp 100 Kilo weniger wiegen

Bewährtes stetig weiter verbessern lautet bei DAF seit jeher die Devise. Was man am Beispiel des XF gut erkennen kann. Auf dessen Rohbau greifen die Niederländer schon seit 1987 zurück und halten ihn durch konsequente Modellpflege auf dem Stand. Warum auch nicht? Schließlich ist der Hersteller mit dieser Strategie durchaus erfolgreich und vor allem der XF steht bei Fahrern hoch im Kurs.

DAS FACELIFT BRINGT OPTISCH KAUM NEUES

Damit das so bleibt, legte DAF für XF und CF erneut ein Facelift nach, das innen aber wenig Neues brachte. Es blieb beim bekannten Armaturenträger, dessen Mittelkonsole weit in den Innenraum ragt. Tacho und Drehzahlmesser erhielten neue Ziffernblätter, die sich angeblich besser ablesen lassen als vorher. Ebenfalls neu ist das Bedienmodul für Lüftung, Heizung und Klimaanlage. Letztere soll nun intelligenter arbeiten und die eingestellte Temperatur präziser ansteuern. Zudem nutzt die Heizung am Anfang der Standzeit zunächst die Restwärme des Motors, bevor die Standheizung bemüht wird – das spart zusätzlich Sprit.

Von Volvo inspirieren ließ man sich wohl beim neuen Innenraum-Beleuchtungsmodul, das neuerdings auf der Mittelkonsole zu finden ist. Zudem kann der Fahrer die 3er-Schaltergruppen gegeneinander austauschen oder die Werkstatt die Funktionen der Schalter neu programmieren.

Auch außen heißt es, genau hinzusehen, um „New“ CF und XF von ihren Vorgängern zu unterscheiden. Das gelingt eigentlich nur über die überarbeitete Sonnenblende und anhand der beiden neuen „Pausbäckchen“ in der silbernen Spange des Kühlergrills.

Trotzdem will DAF die Aerodynamik deutlich verbessert haben, was seinen Teil zur versprochenen Verbrauchsreduzierung von sieben Prozent beitragen soll.

Den größten Anteil daran trägt aber der überarbeitete Antriebsstrang. Sowohl der MX-11- als auch der größere und stärkere MX-13-Sechszylinder werden jetzt mittels neuen Turboladers, überarbeiteter Abgasrückführung und neuer Ventilsteuerung effizienter beat- ►

1 Das Cockpit bekam neue Ziffernblätter und Bordcomputer-Funktionen
2 Am Armaturenträger sind Klima- und Innenlichtmodul die auffälligsten Neuheiten
3 Früher anliegende und gesteigerte Drehmomente sowie länger übersetzte Hinterachsen senken die Drehzahlen

© DAF

Die Abgasbox wurde kompakter, das schafft mehr Platz am Rahmen

Auch beim CF ist das Facelift nur auf den zweiten Blick zu erkennen

© DAF

Das neue optionale Exclusive-Paket verleiht CF und XF eine edle Note

TECHNISCHE DATEN

Motor MX-11

Sechszylinder-Reihenmotor, Common-Rail, Hubraum: 10,8 l, Euro 6

300: 299 PS (220 kW) b. 1675/min, max. Drehm.: 1350 Nm ab 900/min

340: 341 PS (251 kW) b. 1675/min, max. Drehm.: 1500 Nm ab 900/min

370: 367 PS (270 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 1900 Nm ab 900/min

410: 408 PS (300 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 2100 Nm ab 900/min

450: 449 PS (330 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 2300 Nm ab 900/min

Motor MX-13

Sechszylinder-Reihenmotor, Common-Rail, Hubraum: 12,9 l, Euro 6

430: 428 PS (315 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 2300 Nm ab 900/min

480: 483 PS (355 kW) b. 1600/min, max. Drehm.: 2500 Nm ab 900/min

530: 530 PS (390 kW) b. 1675/min, max. Drehm.: 2600 Nm ab 1000/min

met. Auch den Brennraum nahmen sich die Entwickler vor und verbesserten das Temperatur-Management durch neue Kolben, Einspritzdüsen und Software. Den Chef werden darüber hinaus die auf maximal 200.000 Kilometer ausgeweiteten Service-Intervalle freuen.

Den Fahrer dürfte mehr die Leistungssteigerung der Motoren interessieren. Alle drei Einstellungen des MX-13-Sechszylinders erstarkten um 20 Pferdestärken, womit im XF und CF jetzt maximal 530 PS für Vortrieb sorgen. Auch dem kleineren MX-11 mit 10,8-Liter-Hubraum spendierte DAF ein paar Pferdestärken – vor allem die 449 PS starke Topeinstellung dürfte künftig viele Freunde finden. DAF will außerdem die Leistung seiner Motorbremsen um bis zu 30 Prozent gesteigert haben.

Wichtiger als PS-Angaben sind den Niederländern aber die ebenfalls angestiegenen Drehmomente. Die liegen mit Ausnahme des 530ers nun schon bei 900/min an und damit 100 Touren früher als bisher. Das soll die Drehzahlen und damit den Verbrauch von CF und XF senken. Dazu trägt auch die Drehmomenterhöhung um 100 bis 150 Newtonmeter im höchsten Gang bei, die man aber bereits von der Vorgängergeneration kennt.

Zusätzlich lassen sich beide DAF nun mit einer 2,05er-Achse ins Lange übersetzen, mit der der Motor bei Reisetempo 85 km/h gerade noch mit 1000 Touren werkelt.

CF und XF sollen jetzt bis zu sieben Prozent sparsamer sein

AUCH IM DAF SCHALTET JETZT DAS ZF-TRAXON-GETRIEBE

Beim Getriebe stellten die Niederländer auf die Traxon-Schaltbox von ZF um, die vor allem in den oberen Gängen spürbar schneller und geschmeidiger arbeitet als die bisherige AS-Tronic. Serie ist die Zwölf-Gang-Ausführung, optional hält DAF aber auch eine 16-Gang-Version der automatisierten Schaltung vor.

Beide Getriebe sollen noch besser mit dem GPS-Tempomaten harmonieren und auch den Einsatz der Ecoroll-Funktion will man in Eindhoven perfektioniert haben.

Nichts mit Spritsparen zu tun hat dagegen die neue „Exclusive-Line“. Wenn der Chef die spendiert, darf man sich bei CF wie XF über Ledersitze und ein Lederlenkrad sowie einen cognacfarbenen Armaturenträger und Türverkleidungen freuen.

Nicht nur dadurch dürften die DAF auch in Zukunft bei Fahrern hoch im Kurs bleiben. *JB*

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER
Sonderdruck aus 2017 Heft 7
fernfahrer.de

SCHRITT FÜR SCHRITT

ZUR SACHE

2016 HAT DAF IN EUROPA im schweren Segment 46.700 Fahrzeuge zugelassen. Damit verbuchen die Niederländer einmal mehr ein sattes Neuzulassungsplus, nämlich rund 7.000 Einheiten neu zugelassene Lkw mehr als noch im Jahr 2015. Diese Zahlen sprechen für die Produktpolitik der Holländer.

FOTO I DAF

TRADITION UND MODERNE

> Nur die Fahrgestelle von DAF sind **noch nicht so erfolgreich** wie die Zugmaschinen.

THOMAS ROSENBERGER
Chefredakteur

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

die Produktpolitik von DAF nötigt mir Respekt ab – Evolution statt Revolution heißt es dort seit jeher. Die Niederländer gehen kein Risiko ein, sie überraschen nicht kolossal, sie verwenden ausschließlich bewährte Technik. DAF legt keinen Wert darauf, als DER Innovator im Markt wahrgenommen zu werden. DAF steht vielmehr für Verlässlichkeit und für Technik, die Fahrer und Fahrzeugeigner tatsächlich Nutzen stiftet und deren Standfestigkeit erprobt ist. Mit dem bereits mehr als vier Jahre zurückliegenden Facelift hat DAF mit großem Weitblick die Weichen gestellt, sodass die Kabine, obwohl sie in ihren Grundfesten bereits 20 Jahre alt ist, dennoch modern anmutet. Andererseits schreckt sie eher konservative Gemüter auch nicht ab.

Was wie ein Widerspruch anmutet, gelingt DAF wie keinem anderen Fahrzeughersteller. Hinzu kommt, dass die – im Falle der Super Space Cab – geräumigste Fernverkehrskabine (gemeinsam mit der Gigaspace-Kabine von Mercedes) am Markt weiterhin das Maß der Dinge ist. Mit der Exclusive Line setzt DAF nun noch das Tüpfelchen aufs i. Hinzu kommen technische Anpassungen an Karosserie und Antriebsstrang, die dem Verbrauch zugutekommen, obwohl sie zunächst optisch eher unauffällig sind oder sich gar nicht so spektakulär anhören. Und ja, DAF kommt tatsächlich wieder als Letzter mit dem ZF Traxon hinterher – typisch!

Das alles macht insbesondere aus dem XF einen Lkw, der zugleich bei Fahrern und Unternehmern sehr gut ankommt. Denn der Preis für die Sattelzugmaschinen ist am Markt mehr als konkurrenzfähig. Davon zeugen auch die Zulassungszahlen in diesem Segment. Kein Wunder, dass die großen einheimischen Lkw-Produzenten mehr oder weniger offen dem Unternehmen aus Eindhoven Respekt zollen.

Und noch was: Andere machen ein riesen Tamtam, um ein neues Modell einzuführen. Bei DAF gibt es eine verhältnismäßig bescheidene Einladung zu einem Fahrtermin, nach dem Motto: Lasst die Fahrzeuge für sich sprechen. Einmal mehr ist man von der Produktpolitik der Niederländer begeistert. Bleibt nur diese eine offene Flanke: nämlich die hierzulande teils recht exotisch anmutend konfigurierten Fahrgestelle. Sobald die Niederländer hier nachlegen, müssen sich die übrigen europäischen Hersteller noch wärmer anziehen.

Thomas Rosenberger

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

KONTAKT ZUR REDAKTION:
Redaktion FERNFAHRER
Postfach 81 02 07
70519 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/7 84 98-67
Fax: +49(0)7 11/7 84 98-26
www.eurotransport.de
info@fernfahrer.de

ABONNENTEN-SERVICE UND EINZELHEFTBESTELLUNG:
FERNFAHRER Kundenservice
Zenit Pressevertrieb GmbH
Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/72 52-266
Fax: +49(0)7 11/72 52-333
E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de
www.fernfahrer.de/shop

AKTUELL NEUES AUS DER LKW-WELT

SCHRITT FÜR SCHRITT

Mit dem XF ist DAF seit nunmehr 20 Jahren auf Erfolgskurs. Ab Mitte Juni gehen der Klassiker und sein naher Anverwandter CF mit zahlreichen Verbesserungen und neuen Features an den Start.

TEXT I Ralf Becker **FOTOS I** Ralf Becker (1), DAF

Einmal mehr hat DAF sein Flaggschiff XF überarbeitet und einmal mehr hieß es dabei: „Evolution statt Revolution.“ Die Fahrerhausrohbauten (mit den kleinen Luken der Außenstaufächer – als so ziemlich einzigem Kritikpunkt) ließen die Niederländer ebenso unangetastet wie die Raumaufteilung und Formgebung innen. Ob 95 XF anno 1997 oder die Nachfolger XF 95 (2002) und XF 105 (2006) oder schlicht XF (seit Herbst 2012): Ein DAF ist ein DAF ist ein DAF. Ganz ähnlich gilt das für den kleinen Bruder des XF, den CF. Wobei sich klein ohnehin nur auf die schmaleren Fahrerhäuser bezieht, die auch für Einsätze im Verteilerverkehr und auf der Baustelle taugen: Der CF spielt eben die Rolle des Allrounders, der fast alles kann, auch Fernverkehr.

Bei den Fahrgestellen der beiden schweren Baureihen hat DAF an vielerlei Stellen am Gewicht gefeilt, wobei der wichtigste Posten auf ein neues, kompakteres Abgasnachbehandlungssystem entfällt: Die Konstrukteure sprechen bei den Chemiefabriken am Rahmen von 40 Prozent weniger Volumen und 50 Kilogramm weniger Gewicht, was dem sonstigen Anbauraum beziehungsweise der Nutzlast gleichermaßen zugutekommt. Unterm Strich beziffert DAF die Gewichtseinsparungen auf bis zu 100 Kilogramm bei 4x2- und 130 Kilogramm bei 6x2-Chassis.

Bei unveränderter Fahrerhausarchitektur fallen die aerodynamischen Maßnahmen dezent aus, sollen in der Summe aber für immerhin rund 0,5 Prozent Minderverbrauch gut sein. Bis 480 PS ist der obere Teil des Kühlergrills strömungsgünstig abgeschottet und nur bei der neuen 530-PS-Spitzenmotorisierung des höheren Luftbedarfs wegen noch offen. Zudem sind die Übergänge von Kabine zu Unterbau nun besser verkleidet, so zum Beispiel der bisherige Spalt oberhalb des Scheinwerfergehäuses, und die Radhäuser mit Luftleitelementen ausgestattet. Erfreulicherweise hält DAF an einer äußeren Sonnenblende grundsätzlich fest – windschlüpfrig oder nicht, das neue Teil sieht allemal gut aus. Eine Prise Alu- und Chrom-Optik peppt das Bild zusätzlich auf.

ANTRIEBSSTRANG, AERODYNAMIK, Leergewicht und Design: Die jüngste Überarbeitung von CF und XF setzt an vielen Stellen an.

DIE COCKPITS der schweren DAF zeigen sich in vertrauter Form, aber mit neuen Farbkombinationen (hier die „Exclusive Line“ für den XF).

DIE MOTOREN FÜR CF UND XF, hier der 12,9 Liter große MX-13, haben an Leistung und Kraft zugelegt.

Konstruktive Maßnahmen an den MX-11- und MX-13-Motoren, bedarfsgerecht geregelte Öl-, Kühlwasser- und Lenkpumpen, automatisierte Traxon-Getriebe von ZF serienmäßig und neue Hinterachsübersetzungen: Die Überarbeitungsliste reicht vom Brennraum bis zur Antriebsachse. Herausgekommen sind höhere Nennleistungen und, wichtiger noch, höhere Drehmomente bei niedrigeren Drehzahlen. Folgerichtig geht mit ebenfalls neu entwickelten Hinterachsdifferenzialen das Drehzahlniveau insgesamt nach unten. Im größten Gang und 85 km/h gelten je nach Reifengröße nur noch rund 1.020 Umdrehungen als Faustregel. Eine unmittelbare Folge: Es geht noch leiser zu als bisher. Auf ersten Probefahrten mit einigen CF und XF hat sich das bereits bewahrheitet. Fakt ist auch: Die Motorbremsen langen kräftiger zu, die Tempomatbedienung ist einfacher und intuitiver als zuvor, und DAF hat die Nutzung von Schwungspitzen und des Ecoroll-Freilaufs sehr viel besser im Griff – mehr dazu im nächsten FERNFAHRER.

Mit Form und Farbe ist das ja so eine Sache, aber bei den neuen optionalen Innendekors dürfte für jeden Geschmack was dabei sein. Standard ist ein sandfarbener Grundton mit schwarzem Finish und diversen Zierleisten, die Topvariante „Exclusive Line“ kommt mit viel Leder und dem Farbton Cognac daher. Die Anzeigen in der neu gestalteten Instrumententafel sind gut lesbar und beinhalten als weiteren Menüpunkt nun die Lenk- und Ruhezeiten. Gelungen ist auch der neue Regler für die dimmbare Innenbeleuchtung, der als Dreh-/Druckschalter mittig im Armaturenbrett gut zur Hand liegt. Gearbeitet hat DAF zudem an Standheizung und Klimaanlage: einerseits mit Blick auf den Verbrauch (mit Restwärmepumpe und neuem Klimakompressor), andererseits hinsichtlich Regelung und Bedienkomfort. Apropos Bedienung: Die Schaltereinheiten in der Armatur lassen sich nun dank Multiplexer (MUX) auch bei DAF individuell umstecken.

Unter der Überschrift „Fahrerunterstützung“ nennt DAF unter anderem noch eine Erweiterung des Fahrstilbewertungssystems DPA (Driver Performance Assistant) und ein Reifendruckkontrollsystem. Letzteres, TPMS abgekürzt und anderswo schon länger gang und gäbe, ist für CF und XF ab Herbst lieferbar, also knapp drei Monate nach Produktionsstart. So geht sie denn weiter, die DAF'sche Evolution, Schritt für Schritt eben.

DAF'S DREHZAHL-DIÄT

Mit der Vorstellung der überarbeiteten Baureihen CF und XF will DAF die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge erneut gesteigert haben – auch, weil die Drehzahlen weiter fallen.

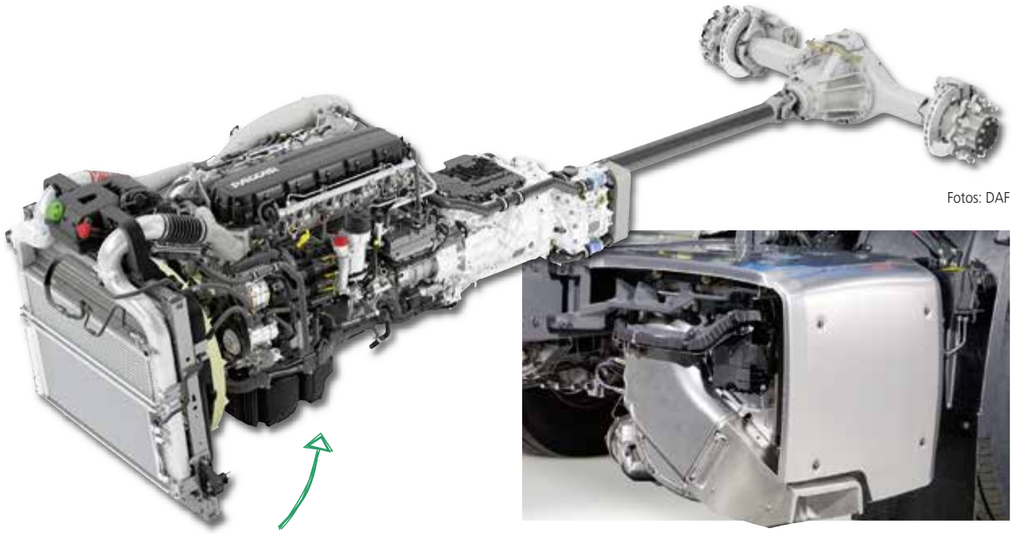
Schon genau hinsehen: Bei der schnellen Vorbeifahrt können die neuen Baumuster an der modifizierten Kühlerblende identifiziert werden.

Eigentlich könnte man mal wieder viele, viele Zeilen über den technischen Fortschritt der neuen CF- und XF-Generationen verfassen – um ein Vielfaches beeindruckender ist das Wirken der weiterentwickelten Fahrphilosophie in der Praxis. Allerdings, und das ist inzwischen der übliche Wermutstropfen auf dem Weg zu den sprichwörtlich eigenen Erfahrungen, muss das modellgepflegte Programm bzw. dessen technischen Details den zukünftigen Nutzern vorab zumindest grob erläutert werden. Denn das Ziel, den Einsatz der mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge ein weiteres Mal effizienter zu gestalten, erfordert seitens des Herstellers auch eine Weiterentwicklung eigener Denkansätze und diese müssen dann, um in der Praxis auch die gewünschte Wirkung entfalten zu können, dem Nutzer zunächst einmal vermittelt werden.

Dabei erscheint der grundsätzliche Gedanke im Falle von DAF ebenso banal wie logisch. So schilderte Raoul Wijnands, Manager Testing, im Rahmen einer Pressepräsentation im niederländischen Valkenburg, dass man „jedes Teil der ohnehin schon guten CF und XF in die Hand eines jeden Ingenieurs gegeben hat, um so auch nochmals im Detail zu untersuchen, ob die Funktion nicht vielleicht doch noch ein bisschen effizienter gestaltet werden könne." Das Ergebnis dieser Spurensuche: Nach Aussage des Nutzfahrzeugexperten will es den Niederländern über eine Vielzahl von teilweise recht kleinen Teilmaßnahmen gelungen sein, einen um durchschnittlich sieben Prozent verbesserten Verbrauch im täglichen Einsatz der Lkw zu erzielen – natürlich in Abhängigkeit vom jeweiligen Einsatzsegment.

Dezent geändert für mehr Effizienz. Ähnlich unauffällig den Änderungen im Detail geben sich auch die Autos selbst. So muss man schon einen genauen Blick auf die Chromblende der Frontgestaltung werfen, um die „Neuen" auch im Vorbeifahren als solche zu identifizieren. Denn neben diversen, kleinen aerodynamischen Maßnahmen rund ums Fahrerhaus fallen insbesondere die beiden kleinen Erhöhungen links und rechts neben dem DAF-Schriftzug ins Auge. Weitaus umfangreicher sind jedoch die Änderungen hinter dem Grill. So haben alle MX-11-Motoren ein dezentes Leistungsplus von 10 PS erhalten, während die MX-13-Maschinen um 20 PS stärker geworden sind. So bieten die Niederländer jetzt acht Motorisierungsstufen mit Leistungen zwischen 300 und 530 PS an. Und auch mit den Drehmomenten ging es aufwärts. Die liegen jetzt zwischen 1350 und 2600 Nm.

Weitaus wichtiger als der reine Leistungszuwachs ist jedoch die Charakteristik, mit der die Antriebe ab sofort zu den Kunden rollen. Der wesentliche Ausgangspunkt bei der Entwicklung der neuen Paccar-MX-11- und MX-13-Motoren war die Reduzierung der Drehzahlen (Downspeeding), um einen möglichst geringen Kraftstoffverbrauch zu erzielen. Die MX-11- und MX-13-Motoren der neuen Generation liefern ihr maximales Drehmoment somit bereits ab 900 U/min. Dadurch laufen die Motoren der neuen DAF XF



Fotos: DAF

Baustein für Baustein: Mit einer Vielzahl von kleinen und großen Maßnahmen soll der Verbrauch zukünftig durchschnittlich um sieben Prozent geringer ausfallen.

Deutlich weniger Gewicht und geringere Abmaße: Insbesondere die Aufbauer dürften sich über das überarbeitete Abgassystem freuen.

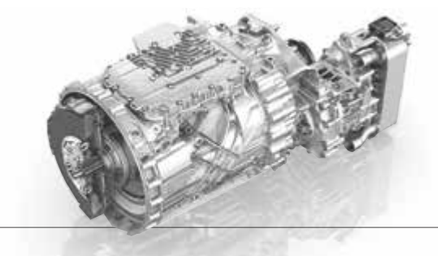
und DAF CF bei Dauergeschwindigkeit, im sogenannten „Sweet Spot" oder „Sweet Point", mit rund 1000 U/min.

Multi Torque für höchsten Gang. Um auch bei den noch mehr reduzierten Drehzahlen viel Zugkraft und einen hohen Fahrkomfort zu gewährleisten, wurde das Drehmoment aller neuen Motoren je nach Motortyp um 50 bis 200 Nm erhöht. Darüber hinaus wendet DAF bei der neuen Generation DAF XF und CF zur Maximierung der Effizienz der Antriebsstränge im höchsten Gang Multi Torque an. Dank Multi Torque werden im höchsten Gang zusätzliche 100 Nm bis 150 Nm freigesetzt, damit für einen möglichst geringen Verbrauch und maximale Wendigkeit so lange wie möglich im höchsten Gang weitergefahren werden kann. Um das bereits beschriebene Downspeeding zu ermöglichen, wurden die MX-11- und MX-13-Motoren nach Unternehmensangaben großenteils neu konzipiert. So wurden an beiden Antrieben unter anderem Motorblock, Kühlung, Lufteinlass, Lager und Kurbelwelle sowie Kolben komplett neu entworfen. Und das Verdichtungsverhältnis setzte man von bisher 17,5:1 um einen Punkt auf 18,5:1 herauf. Weiterhin werden neue, noch effizientere Turbolader eingesetzt, sodass der Motor bei niedrigen Drehzahlen ein noch höheres Drehmoment liefert und einen effizienteren Gasaustausch aufweisen soll.

Abgasnachbehandlung. Im Hinblick auf maximale Effizienz setzt DAF neben einem vollständig neuen Ölmodul mit reduzierten Druckverlusten auch eine kontinuierlich variable Ölpumpe ein. Diese neu entwickelte Pumpe sorgt dafür, dass der Öldruck jederzeit genau auf den Bedarf des Motors abgestimmt ist. Auch das reduziert natürlich den Energiebedarf – und damit auch den Kraftstoffverbrauch. Für die neuen, kontinuierlich variablen Kühlwasser- und Lenkpumpen gilt dasselbe Prinzip. Auch sie leisten so ihren Beitrag zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch.
Last but not least hat DAF der Abgasnachbehandlung einer offenbar sehr effektiven Diät unterzogen. So führen die Niederländer bei der neuen Generation der XF- und CF-Lkw ein neues und ultrakompaktes Abgasnachbehandlungssystem (EAS) ein, das rund 50 kg leichter ist; eine Einsparung, die vollständig der Zuladung zugute kommen soll. Ein weiterer Vorteil liegt natürlich in den kompakten Abmessungen. Diese sorgen dafür, dass das EAS schneller seine ideale Betriebstemperatur erreicht und der Motor früher in den kraftstoffeffizientesten Modus hochschalten kann. Darüber hinaus entsteht dank der kompakten Abmessungen der neuen Abgaseinheit am Fahrgestell noch mehr Freiraum für die Montage von beispielsweise Kranabstützungen oder Werkzeugfächern. Zudem ist es nicht mehr erforderlich, DeNOx-Katalysator und Rußfilter zu trennen.

Das TraXon-Getriebe

Mit der Überarbeitung des gesamten Antriebsstrangs ist natürlich auch das TraXon einer Modellpflege unterzogen worden und geht dabei in der neuesten Generation der XF- und CF-Baureihen in Serie. Dem Serienstart ging nach Aussage beider Partner eine umfangreiche Applikationsentwicklung voraus, die in besonderem Maße auch die Software betrifft, die unter anderem die vorausschauende Schaltstrategie PreVision GPS sowie eine Rollfunktion umfasst. Speziell für den Einsatz in den DAF-XF- und CF-Modellen hat ZF weitere Funktionalitäten entwickelt: So ist das Getriebesystem in der Lage, sich den variablen Drehmomentstärken und -spitzen der Paccar-MX-Motoren anzupassen. Ferner kann das Verhältnis zwischen Power- und Eco-Modus des Getriebesystems in zehn sehr feinen Abstufungen eingestellt werden, um so einen optimalen Kraftstoffverbrauch zu erzielen.



Weiterentwicklung der Hinterachsen. Neben Motor und Getriebe wurden, als Bestandteil von DAF Transport Efficiency, auch die Hinterachsen SR 1344 und SR 1347 mit zwei Zielsetzungen weiterentwickelt: Vereinfachung des Downspeedings und Maximierung der Effizienz. Dabei stellten nach Raoul Wijnands die Investitionen für diesen Teil der Modellpflegestufe den größten Brocken des gesamten Programms dar. Schließlich unterzog man die Hinterachsen nicht nur einer grundlegenden Überarbeitung, sondern installierte auch eine neue Fertigungslinie. Nicht ohne Stolz betrachtet der niederländische Nutzfahrzeugexperte so beispielsweise das neue Differenzial als effizienteste Hinterachskomponente derzeit auf dem Markt überhaupt.
Die neue Hinterachse SR 1344 wird so unter nahezu allen Modellen der neuen XF und CF montiert. Die SR 1347 ist Lkw für schwere Einsätze und dem stärksten DAF vorbehalten: dem XF 530. Ungeachtet der Reifengröße oder des Einsatzgebietes soll dank der überarbeiteten Hinterachsfamilie jederzeit eine optimale Hinterachsübertragung verfügbar sein. DAF bietet vor diesem Hintergrund die verbesserte Hinterachse SR 1344 mit vier neuen Übersetzungen an: 2.05, 2.21, 2.38 und 2.47. Diese werden zusätzlich zu den bereits bestehenden Angeboten geführt. Die weiterentwickelte SR 1347 verfügt über eine neue Hinterrad-

Auch das Interieur kam nicht zu kurz: Eine dezente Überarbeitung und neue Farben sollen die Ergonomie der neuen CF und XF weiter verbessern.

übersetzung von 2.39. Die Effizienz der Hinterachsen wird nicht nur durch den Einsatz neuer Zahnprofile gesteigert, sondern auch durch einen neuen Produktionsprozess. Diesen soll die Präzision der Zahnradgeometrie optimieren bzw. maximieren, wodurch die Reibung zwischen den Zahnrädern untereinander minimiert werden konnte. Darüber hinaus verwendet DAF ein Öl mit einer (geringeren) Viskosität.

Lange Rede, kurzes Fazit. Wie gesagt, eine hohe Zahl von teilweise recht unscheinbaren und von außen darüber hinaus auch nicht sichtbaren Detailverbesserungen sollen die neuen CF- und XF-Baumuster nochmals in ihrer Wirtschaftlichkeit verbessern. Ein zentrales Element dabei ist im neu definierten „Sweet Point" die weitere Reduzierung der Drehzahlen. Dies sorgt dann in der Praxis zunächst einmal für erstaunte Gesichter und zweifelnde Minen. Denn mit 900 U/min mit einem ohnehin akustisch kaum wahrnehmbaren Motor in einen leichten Anstieg hineinzufahren und diesen dann auch ohne Schaltung zu bewältigen, erfordert auf den ersten Kilometern gerade beim Fahrer ein gewisses Beharrungsvermögen – eben nicht doch manuell einzugreifen. So wird in den kommenden Monaten vermutlich der größte Schulungsbedarf für die Fahrer darin bestehen, Vertrauen zu vermitteln – auf die niedrigen Drehzahlen, die so nicht nur die bisherige Wirtschaftlichkeit garantieren, sondern sogar noch verbesserte Werte ermöglichen sollen. *fh*

winwin-Fazit

- ★ Bei der Hardware der neuen DAF-Modelle zielt die nochmalige Reduzierung der Drehzahlen, aber auch des Fahrzeuggewichtes auf einen abermals verringerten Verbrauch und eine gleichzeitig höhere Wirtschaftlichkeit.
- ★ Bei der Software soll DAF Connect durch aktuelle Informationen zu Fahrzeugstandort, Kraftstoffverbrauch, Zustand des Lkw und Fahrverhalten des Fahrers rund um die Uhr für ein effizientes Nutzfahrzeugmanagement sorgen.

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER
Sonderdruck aus 2017 Heft 8
fernfahrer.de

AUF GUTEM KURS

FAHRBERICHT DAF XF UND CF

TEST UND TECHNIK

WEITER AUF GUTEM KURS

Für die Vorstellung der neuen XF und CF lud DAF zu Probefahrten in die Nähe von Maastricht ein. Erster Eindruck: Die Niederländer haben auf ihre Erfolgsmodelle wieder einmal eine Schippe draufgelegt.

TEXT I Ralf Becker **FOTOS** I DAF, Ralf Becker (7)

Ziemlich genau 20 Jahre ist es her, dass DAF Trucks unter den Fittichen von Paccar mit seinen US-Marken Kenworth und Peterbilt landete. Seither eilt die niederländische Tochter von einem Verkaufsrekord zum nächsten. Eng mit der Erfolgsgeschichte verknüpft ist das Fernverkehrs-Flaggschiff XF, flankiert vom Allrounder CF, der von Nah- bis Fernverkehr, Bau und Entsorgung so ziemlich in jede Jobbeschreibung passt.

Windschlüpfiger, leichter, stärker und attraktiver – für die im Juni gestartete Neuauflage von CF und XF verspricht DAF so einiges. Dazu noch, ganz konkret: Über alle Einsatzarten hinweg soll der Dieselverbrauch um sieben Prozent sinken. Das ließ sich auf ersten Proberunden zwar nicht austesten, dafür einige weitere Punkte. So geht es jetzt leiser zu, was vor allem am gesunkenen Drehzahlniveau liegen dürfte. Denn als einen wesentlichen Punkt im Gesamtkonzept hat DAF neue Hinterachsdifferenziale für längere Gesamtübersetzungen entwickelt. Bei 85 km/h gelten als Faustregel rund 1.020 Umdrehungen, was in der Praxis bedeutet: 2,05 zu 1 im Volumenbereich mit kleinen 60er-Reifen, 2,21 mit gängiger 70er-Bereifung und 2,38 mit 80ern. Standard in fast allen CF und XF ist die entsprechend überarbeitete Hinterachse SR 1344, beim 530-PS-Spitzenmotor bleibt es bei der bisherigen SR 1347 (mit der zusätzlichen Übersetzung 2,39 zu 1).

Apropos 530 PS: Die MX-11- und MX-13-Motoren haben eine satte Kraftkur erfahren. Das bedeutet vor allem mehr Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen, dank „Multi-Torque“

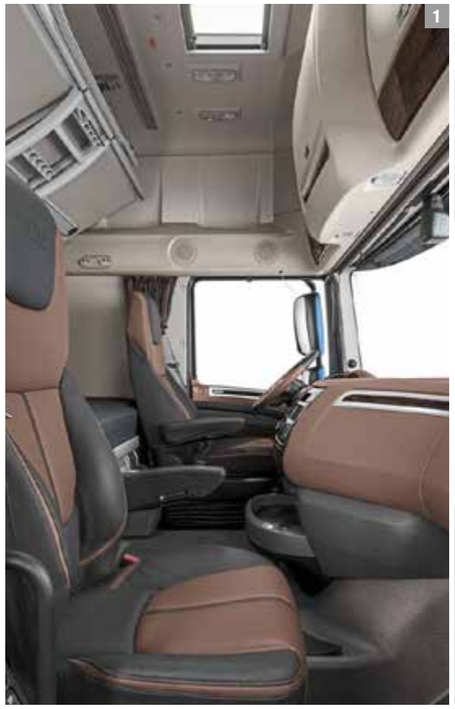
1 **KLEINE DETAILS** wie die neuen Kunststoffblenden senken den Luftwiderstand.

2 **GRÖSSERE KELLERFENSTER** stehen bei den XF-Häusern noch auf der To-do-Liste.

3 **DIE NEUEN SONNENBLENDEN** sollen ebenfalls die Aerodynamik verbessern – und die markante DAF-Optik gleich noch mit.

EINE EXKLUSIVE DESIGNLINIE ist zum Marktstart neuer Modelle gute Tradition. Bei DAF nennt sich das schicke Premieren-Interieur folgerichtig „Exclusive Line“ und besticht mit viel Leder und ausgesuchten Farbtönen. In leicht abgewandelter Form ist die Nobelausstattung für den XF (Bild) und den CF gleichermaßen zu haben.

TEST UND TECHNIK FAHRBERICHT DAF XF UND CF



1 **NEUE FARBEN, VERTRAUTE FORMEN:** Die Raumaufteilung in CF und XF (im Bild XF Super Space Cab) bleibt wie gehabt.

2 **IN DEN MITTELKONSOLEN VON CF** (Bild) und XF sitzt ein neuer, logischer Dreh-/Druckschalter für die dimmbare Innenbeleuchtung.

3 **EINE REIFENDRUCKANZEIGE** (TPMS) mit Kontrolle im Display steht in den schweren DAF-Baureihen nun ebenfalls zur Wahl.

im größten, direkt übersetzten Gang sogar noch bis zu 150 Nm zusätzlich (siehe Tabelle). Sozusagen „in Gegenrichtung“ haben auch die verstärkten Motorbremsen (MX Engine Brakes) an Bremsmoment und, speziell beim MX-11, an Spitzenleistung zugelegt.

Unterwegs mit einem abgespeckten „CF Lightweight“, mit Einblatt-Federn vorne und MX-11-Motor, kann die MX Engine Brake tatsächlich mit starker Verzögerung schon bei mittleren Drehzahlen überzeugen. Der 450 PS starke Tankzug war zwar nur auf 32 Tonnen ausgeladen, aber wer auf jedes Kilo achten muss und nicht allzu schwere Strecken fährt, kann durchaus auf den fast zwei Zentner schweren Intarder verzichten. Am Steuer eines voll ausgeladenen 480ers verfestigt sich der Eindruck – wobei der MX-13 auch einige Brems-PS zusätzlich bietet (bis 490, statt 463 beim MX-11). Die starke Kombination aus MX Engine Brake plus Intarder hatte DAF in der Demoflotte schließlich einer Dreiachszugmaschine vom Typ XF 530 FTG (6x2) verpasst. Wenn hier in der dritten Stufe des Lenksäulenhebels zur vollen Intarder- noch die Motorbremsleistung hinzukommt, hängt man schon leicht im Gurt. Laut DAF entscheiden sich die meisten Kunden aber entweder für die MX-Bremse oder den Retarder – ist ja auch eine Kostenfrage.

Die Getriebe liefert weiterhin ZF, jetzt aber in Gestalt der Traxon-Familie. Zwölf Gänge sind Standard, 16 optional. Mit den neuen automatisierten Getrieben und dem überarbeiteten PCC-Tempomaten (Predictive Cruise Control) hat DAF auch den „Ecoroll“-Freilauf verbessert: Ein häufiger Wechsel aus Gasstoß und Rollenlassen ist nicht mehr zu beobachten. Wenn die Getriebesteuerung jetzt im sachten Gefälle, beim Ausrollen oder vor einer nahenden Kuppe den Gang rausnimmt, dann nur, wenn es sich wirklich lohnt. Unter rund zehn Sekunden Rolldauer, so der erste Eindruck auf leicht hügeliger Autobahn und Landstraße, bleibt der Gang im Zweifelsfall drin. Und: Bei 91 km/h ist Schluss, dann greift unabhängig von den voreingestellten Werten der Bremstempomat ein.

Aktiv ist Ecoroll nur mit Tempomat oder Limiter, nicht aber beim normalen Fahren mit Gasfuß. Eine sinnvolle Lösung, denn so lässt sich etwa vor Ampeln gezielt das Schleppmoment nutzen, anstatt unvermittelt loszurollen. Einfach und intuitiv sind außerdem die Lenkradtasten für die Geschwindigkeitsregelung zu bedienen, wobei DAF die zugrunde liegende Eco-Software in der verbrauchsoptimierten „Eco Fuel“- oder der fahraktiveren „Eco Perfomance“-Variante aufspielt. Im Fahrzeug umschalten lassen sich die beiden Betriebsarten nicht, das geht nur in der Werkstatt. Unabhängig von der installierten Version kann man den Eco-Modus aber generell deaktivieren und selbst schalten.

Motorleistungen MX-11 und MX-13 mit 10,8 bzw. 12,9 l Hubraum

Aktuell			Neu		
Leistungsstufe	Maximale Leistung	Maximales Drehmoment	Leistungsstufe	Maximale Leistung	Maximales Drehmoment[1)]
MX-13/510	375 kW/510 PS	2.500 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/530	390 kW/530 PS	2.500/2.600 Nm bei 1.000 U/min
MX-13/460	340 kW/462 PS	2.300 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/480	355 kW/483 PS	2.350/2.500 Nm bei 900 U/min
MX-13/410	303 kW/412 PS	2.000 Nm bei 1.000 U/min	MX-13/430	315 kW/428 PS	2.150/2.300 Nm bei 900 U/min
MX-11/440	320 kW/435 PS	2.100 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/450	330 kW/449 PS	2.200/2.300 Nm bei 900 U/min
MX-11/400	291 kW/396 PS	1.900 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/410	300 kW/408 PS	2.000/2.100 Nm bei 900 U/min
MX-11/370	271 kW/369 PS	1.600 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/370	270 kW/367 PS	1.800/1.900 Nm bei 900 U/min
MX-11/330	240 kW/326 PS	1.400 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/340	250 kW/340 PS	1.500 Nm bei 900 U/min
MX-11/290	210 kW/286 PS	1.200 Nm bei 1.000 U/min	MX-11/300	220 kW/299 PS	1.350 Nm bei 900 U/min

[1)] zweite Zahl: mit „Multi-Torque“, das heißt 100 beziehungsweise 150 Nm zusätzlich im größten Gang

FÜR DEN AUFSTIEG HINTEN gibt es mehrere Varianten, darunter platzsparende Klappstufen.

SPACE CAB UND 450 PS AUS 10,8 LITER HUBRAUM ergeben eine leichte und dennoch kräftige XF-Version.

DIE MOTOREN haben an Leistung und Kraft zugelegt, „Multi-Torque“ kommt obendrauf.

Das Gefühl, „schlapp“ unterwegs zu sein, stellt sich trotz der langen Achsen nicht ein. Im Gegenteil, mit der neuen Drehmomenterhöhung werden die wenigen kurzen Hügel auf dem Testparcours östlich von Maastricht ohne Schaltung überrollt. Wobei die ganz langen Triebstrangauslegungen mit hohen Transportgewichten aber dann doch dem MX-13 sowie dem stärksten MX-11 vorbehalten bleiben sollten. Übrigens hat DAF nicht nur besagte Drehmomenterhöhung eingeführt, sondern auch den Eco-Modus entschärft: Die zehnprozentige Drehmomentreduzierung in den ersten elf Gängen, zuletzt eine Standardfunktion in allen CF und XF, ist passé. Lediglich zum Anfahren liegt nun noch in den ersten vier Gängen etwas weniger an, einem sachten Anfahren zuliebe.

Innen hat DAF hauptsächlich das Dekor überarbeitet, dazu kommen einige Verbesserungen im Detail. Dazu zählen weitere Menüpunkte im Display, etwa zu Lenk- und Ruhezeiten (mit Countdown), einfachere Bedienelemente für Innenbeleuchtung und Klimaanlage, nach persönlichen Vorlieben versetzbare Schalter und leichter handhabbare Vorhänge. Allzu viel ist das nicht, aber da zahlt es sich eben aus, wenn man früh Nägel mit Köpfen gemacht hat. Denn den erfolgreichen Grundstein hat DAF schon vor 20 Jahren gelegt. Und bleibt, so wie es ausschaut, damit weiterhin auf Erfolgskurs.

DER CF PASST mit seinen schmalen Häusern in viele Einsatzfelder, die beiden breiten XF-Kabinen (r.) zielen überwiegend auf die Langstrecke.

Äußerlich kaum verändert ...

... aber unter dem Blech ist weit mehr passiert!

Fahrbericht: Neue DAF XF und DAF CF

Für jeden etwas

DAF verspricht für seine überarbeiteten mittelschweren und schweren Lkw mehr Nutzlast, weniger Verbrauch und längere Wartungsintervalle. Neben dem Spediteur profitieren auch die Fahrer vom Facelift. Im ersten Fahreinsatz wussten sowohl der neue DAF XF als auch der DAF CF zu überzeugen.

„Never change a winning team“ scheinen sich die Holländer zu sagen und halten auch im Modelljahr 2017 an ihrem Grundkonzept für die XF- und CF-Baureihe fest. Kontinuierlich führen sie eine Modellpflege in kleinen Schritten an den Lkw durch und halten damit ihre DAF up to date.

Beliebt bei Unternehmern und Fahrern

Der Erfolg scheint dieser Strategie Recht zu geben. Nicht nur bei Unternehmern, die mit spitzem Bleistift rechnen, sind die wirtschaftlichen Lastwagen mit dem DAF-Logo am Kühlergrill beliebt. Auch die Berufskraftfahrer wissen die Geräumigkeit und Platzaufteilung in der XF-Kabine sowie den hohen Bedienkomfort zu schätzen. Beides spiegelt sich in wachsenden Zulassungszahlen nieder.

Um auf Erfolgskurs zu bleiben, legten die Eindhovener nun noch eine Schippe drauf und verbesserten die XF- und CF-Modelle in vielen Details. Sie drehten an verschiedenen Stellschrauben und ließen weder das Fahrerhaus noch die Motoren, ihr Abgasreinigungssystem, das Getriebe oder die Achsen ohne Optimierung davon kommen.

Ergebnis: 7 Prozent sparsamer

Im Ergebnis sollen die neuen Baureihen sieben Prozent sparsamer laufen, rund 100 bis 130 Kilo mehr Nutzlast bieten und nur noch alle 200.000 statt 150.000 Kilometer zum Service in die Werkstatt rollen müssen.

Äußerlich kaum verändert

Äußerlich ist von den Veränderungen kaum etwas zu sehen. Lediglich das neue DAF-Logo mit Chromumrandung, Aluzierleisten am Grill und Stoßfänger sowie ein DAF-Zeichen im Einstieg weisen auf ein Facelift hin. Hinzu kommen kleine aerodynamische Maßnahmen, die in der Summe den Verbrauch um ein halbes Prozent nach unten drücken sollen. Im Detail sorgt dafür eine neue Sonnenblende, auf die die Fahrer nicht verzichten sollen. Weiterhin sind die Übergänge zwischen Kabine und Unterbau jetzt besser verkleidet und die Radhäuser verlängert. Ein Übriges erledigen neue Luftleitelemente und Abschottungen für den Kühler.

Überarbeitung „unter dem Blech“

Weit mehr ist unter dem Blech passiert. Das neue Abgasnachbehandlungssystem kommt kompakter und leichter daher. Die neue Chemie-Box baut 40 Prozent kleiner als bisher und bringt 50 Kilo weniger auf die Waage.

Zusätzliche Pfunde ließen sich an den Motoren und am Chassis einsparen, was insgesamt für einen Gewichtsvorteil von rund 100 Kilo für 4x2- und 130 Kilo für 6x2-Sattelzugmaschinen sorgt.

Serienmäßig: Automatisiertes ZF-Traxon-Getriebe

Die stark überarbeiteten Motoren selbst haben jetzt mehr Leistung und sind nun serienmäßig mit dem automatisierten Traxon-Getriebe von ZF kombiniert (siehe BERUFSKRAFTFAHRER-Zeitung, Ausgabe 6/2017).

Im DAF XF450 mit MX-11-Motor und beladenem Dreiachs-Sattelauflieger schaltete die Zwölf-Gang-Automatik in den oberen Gängen spürbar schneller und sanfter als die bisherige AS-Tronic. Dafür gelang es beim ersten Anfahren aus dem Stand zunächst weniger gut, die 449 Pferdstärken aus 10,8 Liter Hubraum im Zaum zu halten. Das Gaspedal wollte sehr gefühlvoll gestreichelt werden, um ein Aufbäumen der Kabine zu vermeiden.

Wesentlich besser gelang das im großen Bruder XF480 mit Paccar MX-13-Motor und 483 PS. Der mit 38 Tonnen beladene BDF-Gliederzug glitt vom ersten bis in den zwölften Gang ohne spürbare Zugkraftunterbrechnung über den Asphalt und glänzte mit seinem perfekt abgestimmten Antriebsstrang. Ein Reisebus kann das kaum besser, nur schneller machen.

Feinschliff sorgt für mehr Laufruhe

Gleiches gilt für die Geräuschentwicklung. Dank 20 PS und bis zu 200 Nm mehr gegenüber dem Vorgänger ließ sich in Verbindung mit der neu entwickelten Hinterachse das Drehzahlniveau deutlich absenken und sorgt für noch mehr Ruhe in der Kabine. Feinschliff am Differenzial sollen ebenfalls die Geräuschentwicklungen senken und die Lebensdauer erhöhen.

Das maximale Drehmoment der überarbeiteten 11- und 13-Liter-Motoren – mit Ausnahme der stärksten Ausführung des MX-13 – steht ab 900 Touren bereit, so dass sich die XF und CF nun mit noch länger übersetzten Hinterachsen ausrüsten lassen. Kommt die neue 2,05er Achse zum Einsatz dreht der Dieselmotor im größten Gang bei Marschtempo 85 km/h mit kaum mehr als 1.000 Touren.

Eco-Roll-Modus: Erweiterte Nutzung

Neben den schnelleren Schaltvorgängen erlaubt Traxon eine erweiterte Nutzung des Eco-Roll-Modus in der Neutral-Stellung des Getriebes. Möglich macht das eine neue elektronische Architektur in beiden DAF-Baureihen. Die Basis bildet ein neues Steuergerät, das die erweiterten Eco-Roll- und Tempomat-Funktionen bereitstellt. Die neue Funktion „Dynamic Cruise“ erlaubt dem Tempomaten, sich an unterschiedliche Fahrbedingungen anzupassen.

Durch die engere Verzahnung lässt sich Eco-Roll jetzt mit dem vorausschauenden Tempomaten PCC früher aktivieren. Das erlaubt längere kraftstoffsparende Rollphasen. In der Praxis scheint das gut zu klappen. Zumindest nahm Traxon im XF-Gliederzug und im 408 PS starken DAF CF Silent mit Einachs-Citysattel auf der Landstraße häufig den Gang heraus und schaltete in den Segelmodus.

Neue Motoren für DAF XF und CF

Motor	Typ	Einsatzart	Leistung	Max. Drehmoment
MX-11	300	Verteilerverkehr	220 kW (299 PS)	1.350 Nm bei 900 U/min
	340	Verteilerverkehr	250 kW (340 PS)	1.500 Nm bei 900 U/min
	370	Fernverkehr	270 kW (367 PS)	1.800/1.900 Nm bei 900 U/min
	410	Fernverkehr	300 kW (408 PS)	2.000/2.100 Nm bei 900 U/min
	450	Fernverkehr	330 kW (449 PS)	2.200/2.300 Nm bei 900 U/min
MX-13	430	Fernverkehr	315 kW (428 PS)	2.150/2.300 Nm bei 900 U/min
	480	Fernverkehr	355 kW (483 PS)	2.350/2.500 Nm bei 900 U/min
	530	Fernverkehr	390 kW (530 PS)	2.500/2.600 Nm bei 1.000 U/min

Überzeugend: Die Motorbremsen

In Sachen Verzögerung langen die Motorbremsen nun kräftiger zu. In Verbindung mit dem MX-11 wächst die Bremsleistung von 320 auf 340 kW. Beim MX-13 bleibt es bei maximal 360 kW, die aber im Drehzahlbereich von 1.200 bis 1.500 Touren mit 30 Prozent mehr Bremsleistung aufwartet.

Der erste Eindruck überzeugte, wobei aber nur wenige Gefällestücke auf dem Testparcours zwischen Aachen und Maastricht zu finden waren.

Exclusive Line: Edel und trendy

Der Arbeitsplatz im XF und CF hat sich ebenfalls leicht verändert. Es gibt warme Farben für Armaturenträger, Seiten- und Rückwände, Sitze, Vorhänge und Matratzen.

Ganz neu ist die edle und trendige Ausstattungsvariante „Exclusive Line“ für XF und CF. Sie hebt sich durch eine Armaturentafel, Türverkleidungen (nur XF) und Ledersitze im Farbton Cognac sowie umrahmte Lüftungsschlitze ab. Serienmäßig gehört zu dieser gehobenen Version ein Lederlenkrad.

Ferner besitzen die Instrumente in der modernisierten Armaturentafel eine neue Schriftart und lassen sich selbst unter ungünstigen Lichtverhältnissen gut ablesen. Das Hauptdisplay zeigt nun auch die verbleibenden Lenk- und Ruhezeiten an. Der Fahrer kann sich dank frei konfigurierbarer Schalter das Layout nach Belieben in der Werkstatt anpassen lassen. Gelungen ist auch der neue Knopf für die Innenraumbeleuchtung. Der Dreh-/Tastregler wanderte in die Mitte des Armaturenbretts und wartet jetzt mit Funktionen wie Dimmer, Night Drive und Relax auf. Die Schalter für Tempomat und Predictive Cruise Control (PCC) sitzen nun rechts neben dem Lenkrad, sind besser erreichbar und lassen sich intuitiver bedienen.

Verbessertes Fahrerhausklima

Zudem profitieren beide DAF-Baureihen von einer verbesserten Regelung für Heizung, Lüftung und Klima. Die Anlage verwendet die Restwärme des Motors zum Heizen und einen intelligenten Klimakompressor zum Kühlen, was weniger Energie als beim Vorgängermodell kosten dürfte.

Zugriff auf die neue Temperatur- und Klimaregelung bekommt der DAF-Fahrer erstmals auch über eine Bedienkonsole mit Temperaturanzeige an der Kabinenrückwand.

Die Produktion der neuen Modelle lief Mitte Juni dieses Jahres an.

Den Anfang machen zweiachsige Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle sowie dreiachsige Sattelzugmaschinen mit Vorlauflaufachse und mit einfach bereifter Nachlaufachse.

Ab Herbst 2017 sollen dann die übrigen Varianten folgen. Auch hier bewegt sich DAF in kleinen Schritten und geht kein Risiko ein, um auf der Siegerstraße zu bleiben.

Frank Hausmann

Nicht nur in der „Exclusive Line“ ein Fahrertraum ...

Markt & Marken

„Downspeeding und Multi-Torque“

Seit diesem Sommer sind sie erhältlich, die neuen DAF CF und XF. STM warf einen ersten Blick auf die Fahrzeuge.

Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart gab es im niederländischen Wittem die Gelegenheit, die neuen Lkw bei Probefahrten kennenzulernen. Bis zu 7 % Kraftstoffeinsparung – soviel, wie noch nie in der gesamten DAF-Firmengeschichte – konnte der Hersteller bei der Entwicklung der neuen Fahrzeuggeneration erzielen.

Um dies zu erreichen, hat man tief in die Fahrzeugtechnik eingegriffen und sich dabei insbesondere den Antriebsstrang zur Brust genommen.

„Downspeeding und Multi-Torque“ hieß dabei die Marschrichtung. Will heißen, die neuen CF und XF sind mit weniger Umdrehungen und mehr Drehmoment unterwegs. Zudem wird im höchsten Gang noch einmal zusätzliches Drehmoment freigesetzt – „Multi-Torque“ eben, um möglichst lange im höchsten Gang fahren zu können.

Das maximale Drehmoment der Paccar MX-11 und MX-13 Motoren liegt nun bereits bei 900 U/min an, was das Fahren bei sehr niedrigen Motorumdrehungen ermöglicht. Die einzige Ausnahme bildet das Spitzenmodell: Der Paccar MX-13 mit 390 kW/530 PS liefert 2.600 Nm bei 1.000 U/min – auch dies ein auffallend niedriger Wert.

Bei Dauergeschwindigkeit laufen die MX-11 und MX-13 Motoren mit nur rund 1.000 U/min – Klassenziel „Downspeeding“ erreicht. Weniger Umdrehung pro Kilometer bedeuten natürlich weniger Verlust und mehr Effizienz, wenn CF und XF auf der Straße unterwegs sind.

Bei Dauergeschwindigkeit laufen die MX-11 und MX-13 Motoren mit nur rund 1.000 U/min.

Dabei sorgen die je nach Motortyp um 50 bis 200 Nm erhöhten Drehmomente, die DAF den Motoren spendiert hat, für mächtig Zugkraft und spürbaren Fahrkomfort, trotz der geringen Umdrehungen.

MX-13	**530**	390 KW / 530 HP - 2500/2600 NM @ 1000 rpm
	480	355 KW / 483 HP - 2350/2500 NM @ 900 rpm
	430	315 KW / 428 HP - 2150/2300 NM @ 900 rpm
MX-11 Haulage	**450**	330 KW / 449 HP - 2200/2300 NM @ 900 rpm
	410	300 KW / 408 HP - 2000/2100 NM @ 900 rpm
	370	270 KW / 367 HP - 1800/1900 NM @ 900 rpm
MX-11 Distribution	**340**	250 KW / 340 HP - 1500 NM @ 900 rpm
	300	220 KW / 299 HP - 1350 NM @ 900 rpm

Die neuen Motoren im Überblick. Neben diversen Neuerungen an den MX-11 und MX-13 Motoren mit effizienteren Turbos setzt DAF auch auf Öl-, Kühlwasser- und Lenkpumpen mit kontinuierlich variablem Hub. Hierbei wird nur nur die Menge an Öl oder an Wasser verpumpt, die tatsächlich benötigt wird. Dies spart Energie und damit Kraftstoff.

Hierzu sowie zu einem Mehr an Effizienz trägt auch „Multi Torque“ bei. Multi Torque setzt im höchsten Gang zusätzliche 100 Nm bis 150 Nm Drehmoment frei, mit dem Ziel möglichst lange in diesem Gang weiterfahren zu können.

Bestens abgestimmt auf diese Neuerungen ist das automatische Getriebesystem TraXon von ZF, das bei den neuen CF und XF jetzt serienmäßig zum Einsatz kommt. Dem Serienstart ging eine umfangreiche Applikationsentwicklung voraus, um das Getriebesystem speziell auf die Anforderungen von DAF abzustimmen. So ist das Getriebesystem in der Lage, sich den variablen Drehmomentstärken und -spitzen der Paccar MX Motoren anzupassen.

Serienmäßig ist TraXon für die neue CF- und XF-Generation als 12-Gang-Automatikgetriebe erhältlich – optional auch als 16 Gang-Getriebe – und wird als Directdrive- wie auch als Overdrive-Version angeboten. In letzterer eignet es sich für bis zu 3.400 Nm Motordrehmoment.

Markt & Marken

Bei der neuen CF- und XF-Generation hat DAF den Antriebsstrang komplett überarbeitet und den Lkw ein neues Außendesign verliehen.

BROSHUIS HOLLAND

NEUES PENDELACHSSYTEM

VORTEILE

- 810 mm niedriger Ladefläche
- 550 mm Hub
- 50% mehr Pendelbewegung
- Federbremszylinder in geschützter Einbaulage
- Bester Rostschutz
- BPW-Achsen der Qualitätsstufe A

550 MM HUB | 12 TON PRO ACHSE | MIT JEDEM BODENABSTAND FAHREN | NIEDRIGE LADEFLÄCHE

QUALITÄT | SICHERHEIT | INNOVATION

BROSHUIS B.V. P.O. Box 468 NL 8260 AL Kampen | Industrieweg 22 NL 8263 AD Kampen | E contact@broshuis.com W www.broshuis.com

Unterwegs auf der Teststrecke: der CF 480 FTG (6x2). Neben den Motorleistungen hat DAF auch die Leistung der Motorbremse verbessert. Beim MX-13 bedeutet dies konkret, dass im Drehzahlbereich zwischen 1.200 und 1.500 U/min die Bremsleistung um bis zu 30 % erhöht wurde.

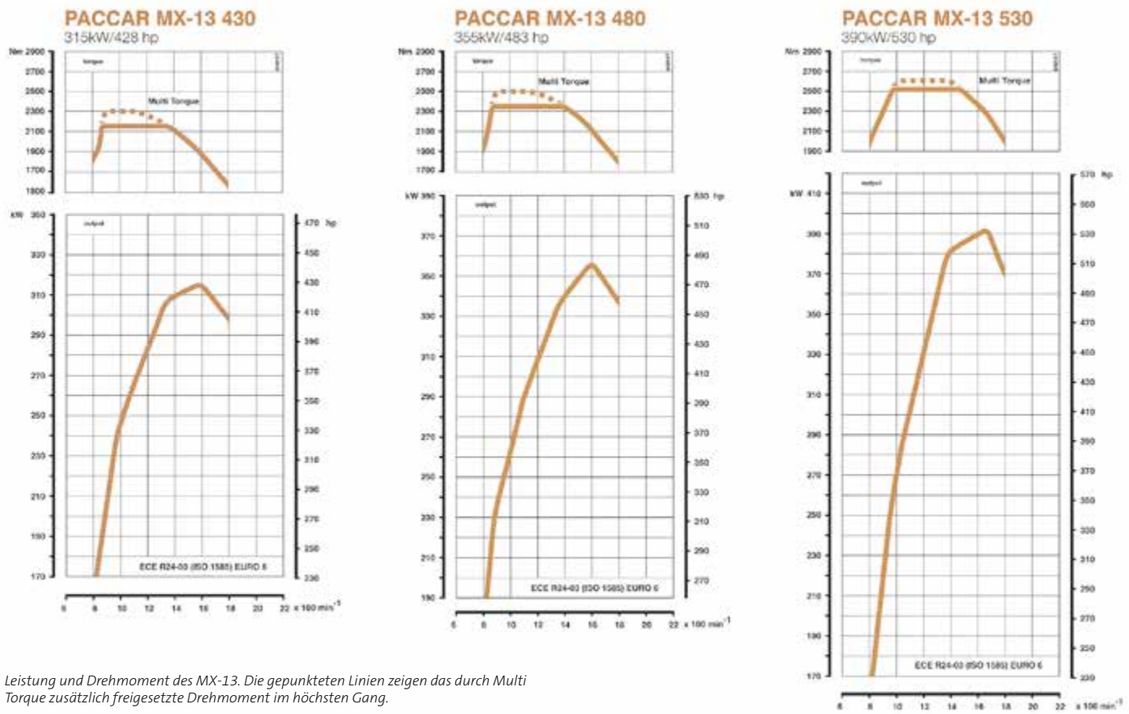
Das Getriebe hat eine Spreizung von 16,78 und einen Wirkungsgrad von bis zu 99,7 % bei einem Leistungsgewicht von 12,89 Nm/kg. TraXon ist nicht nur leichter, sondern auch leiser: im Vergleich zum Vorgängermodell AS Tronic um bis zu sechs Dezibel (dB(A)). Ein Umstand, der sicherlich auch zu dem guten Fahreindruck, den die neuen Lkw bei den Probefahrten in puncto Fahrgeräusche und Lautstärke hinterließen, beigetragen hat.

So ist dafür gesorgt, dass sich XF und CF auch mit den schnelleren Hinterachsen feinfühlig manövrieren lassen.

Mit seiner breiteren Gangspreizung ist TraXon auch bestens für die neuen Hinterachsen mit ihren schnelleren Achsübersetzungen von 2.05 bis 2.47 geeignet. So ist dafür gesorgt, dass sich XF und CF auch mit den schnelleren Hinterachsen feinfühlig manövrieren lassen.

Das Getriebe ermöglicht Kriechen bis in den 5. Gang und bietet vier Rückwärtsgänge. Für Fahrkomfort ist also rundum gesorgt, was sich insbesondere auch in Staus, oder wie während der Probefahrten in Wittem, bei innerstädtischen Einsätzen oder beim Durchfahren von Kreisverkehren zeigt.

Mit fünf Programmen stimmt DAF das Getriebe auf das jeweilige Einsatzgebiet ab: Standardtransport, Transport von Flüssigkeiten, Schwertransport, Straße/Gelände und Long Combination Vehicles (LCV).



Leistung und Drehmoment des MX-13. Die gepunkteten Linien zeigen das durch Multi Torque zusätzlich freigesetzte Drehmoment im höchsten Gang.

Die in Wittem vorgestellten neuen CF und XF überzeugen auch durch ihre ruhige Laufweise. Im Silent-Modus, wie bei diesem CF 410 FT Silent, schaltet das Getriebe noch schneller. Auch die Fahrten mit einem CF 340 FA Silent vermittelten einen Eindruck davon, wie leise man innerorts auch unter anspruchsvollen Fahrbedingungen unterwegs sein kann.

Die Antriebsstrangsoftware bietet etliche neue Features. Ab Werk liefert DAF die neuen XF CF im Eco Fuel-Modus oder Eco Performance-Modus aus. Eco Fuel zielt primär auf einen möglichst geringen Kraftstoffverbrauch. In diesem Modus wird früher hochgeschaltet und der Antriebsstrang reagiert etwas gemäßigter auf einen veränderten Stand des Gaspedals. Dahingegen verleiht der Eco Performance-Modus dem Antriebsstrang durch späteres Hochschalten und etwas stärkeres Anziehen einen eher dynamischeren Charakter.

Weiterhin verfügbar ist der Eco On- und Eco Off-Modus. Ist Eco On eingeschaltet, kann nicht manuell geschaltet werden. Dafür sind jedoch maximales Drehmoment und maximale Leistung jederzeit verfügbar. Das neue TraXon Getriebe nutzt in dieser Stellung die hohe Zugkraft bei niedrigen Drehzahlen maximal aus. Sobald der Eco Off-Modus eingeschaltet wird, ändert sich die Schaltstrategie, die dadurch einen mehr auf Leistung ausgelegten Charakter erhält.

Eine weitere Neuerung ist die Funktionsweise der Cruise Control in hügeligem Gelände. Der dynamische Geschwindigkeitsbegrenzer sorgt hier nicht nur für einen sanften Drehmomentaufbau, sondern an steilen Hängen für einen schnelleren Aufbau des Drehmoments. So wird die Geschwindigkeit möglichst hochgehalten, ohne die Kraftstoffeffizienz zu beeinträchtigen.

Änderungen erfuhren auch Eco Roll und Predictive Cruise Control (PCC): Wurde früher kurz vor dem Kamm eines Hangs nur Gas zurückgenommen, wird nun das Getriebe der neuen XF und CF in „neutral“ gesetzt, sobald Masse und Geschwindigkeit ausreichen, um die Kombination mithilfe der kinetischen Energie über den Hang zu schieben. Hierdurch werden laut DAF die Rollabstände des Lkws enorm vergrößert, sodass sich der Anteil von Eco-Roll auf internationalen Transportrouten sogar mehr als verdoppeln kann.

STM

trans aktuell
DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

SONDERDRUCK AUS NR. 12/2017 www.transaktuell.de

Weniger Gewicht, mehr Leistung

DAF legt Baureihen CF und XF neu auf – im Fahrbericht zeigen sie sich leiser und sparsamer

Erneut hat DAF sein Flaggschiff XF nach dem Motto „Evolution statt Revolution“ überarbeitet. Die Fahrerhausrohbauten blieben ebenso unangetastet wie die Raumaufteilung und Formgebung innen. Ob 95 XF anno 1997 oder die Nachfolger XF 95 (2002) und XF 105 (2006) oder schlicht XF (seit Herbst 2012): Ein DAF bleibt ein DAF. Ähnlich gilt das für den kleinen Bruder, den CF. Wobei sich klein ohnehin nur auf die schmaleren Fahrerhäuser bezieht, die auch für Einsätze im Verteilerverkehr und auf der Baustelle taugen: Der CF spielt eben die Rolle des Allrounders, der fast alles kann, auch Fernverkehr.

Bei den Fahrgestellen der beiden schweren Baureihen hat DAF an vielen Stellen am Gewicht gefeilt, wobei der wichtigste Posten das neue, kompaktere Abgasnachbehandlungssystem darstellt: Die Konstrukteure sprechen von 40 Prozent weniger Volumen und 50 Kilogramm weniger Gewicht, was dem sonstigen Anbauraum und der Nutzlast zugutekommt. Unterm Strich beziffert DAF die Gewichtseinsparungen auf bis zu 100 Kilogramm bei 4x2- und 130 Kilogramm bei 6x2-Chassis.

Bei unveränderter Fahrerhausarchitektur fallen die aerodynamischen Maßnahmen dezent aus, sollen in der Summe aber für immerhin rund 0,5 Prozent Minderverbrauch gut sein. Bis 480 PS ist der obere Teil des Kühlergrills strömungsgünstig abgeschottet und nur bei der neuen 530-PS-Spitzenmotorisierung des höheren Luftbedarfs wegen noch offen.

Vertrauter Anblick: Die Fahrerhaus-Architektur von CF und XF blieb unverändert. Unterm Blech aber gibt es zahlreiche neue Features.

Die Sonnenblende bleibt

Die Übergänge von Kabine zu Unterbau sind besser verkleidet, etwa der bisherige Spalt oberhalb des Scheinwerfergehäuses, und die Radhäuser mit Luftleitelementen ausgestattet. An einer äußeren Sonnenblende hält DAF fest: Eine Prise Alu- und Chrom-Optik peppt das Bild zusätzlich auf.

Konstruktive Maßnahmen an den MX-11- und MX-13-Motoren, bedarfsgerecht geregelte Öl-, Kühlwasser- und Lenkpumpen, automatisierte Traxon-Getriebe von ZF serienmäßig und neue Hinterachsübersetzungen: Die Überarbeitungsliste reicht vom Brennraum bis zur Antriebsachse. Herausgekommen sind höhere Nennleistungen und höhere Drehmomente bei niedrigeren Drehzahlen. Folgerichtig geht mit ebenfalls neu entwickelten Hinterachsdifferenzialen das Drehzahlniveau insgesamt nach unten. Im größten Gang und 85 km/h gelten je nach Reifengröße nur noch rund 1.020 Umdrehungen als Faustregel. Eine unmittelbare Folge: Es geht noch leiser zu als bisher. Auf ersten Probefahrten mit einigen CF und XF hat sich das bereits bewahrheitet. Fakt ist auch: Die Motorbremsen langen kräftiger zu, die Tempomatbedienung ist einfacher und intuitiver und DAF hat die Nutzung von Schwungspitzen und des Ecoroll-Freilaufs viel besser im Griff.

Bei den neuen optionalen Innendekors dürfte für jeden Geschmack was dabei sein. Standard ist ein sandfarbener Grundton mit schwarzem Finish und diversen Zierleisten, die Topvariante „Exclusive Line“ kommt mit viel Leder und dem Farbton Cognac daher. Die Anzeigen in der neu gestalteten Instrumententafel sind gut lesbar und umfassen als weiteren Menüpunkt nun die Lenk- und Ruhezeiten. Gelungen ist auch der neue Regler für die dimmbare Innenbeleuchtung, der als Dreh-/Druckschalter mittig im Armaturenbrett gut zur Hand liegt. Gearbeitet hat DAF zudem an Standheizung und Klimaanlage: einerseits mit Blick auf den Verbrauch, andererseits hinsichtlich Regelung und Bedienkomfort.

Unter der Überschrift „Fahrerunterstützung“ nennt DAF noch eine Erweiterung des Fahrstilbewertungssystems DPA und ein Reifendruckkontrollsystem. Letzteres, TPMS abgekürzt und anderswo schon länger angeboten, ist für CF und XF ab Herbst lieferbar, also drei Monate nach Produktionsstart. So geht sie weiter, die DAFsche Evolution, Schritt für Schritt.

Text: Ralf Becker | Fotos: DAF

KFZ anzeiger
Das Magazin für die Transportbranche 15 2017
Sonderdruck aus KFZ-Anzeiger | www.kfz-anzeiger.com

Sonderdruck
KFZ-Anzeiger 15/2017

Die neuen CF und XF (rechts)

Eindhovener Innovationen

Vorhang auf: DAF Trucks hat im niederländischen Maastricht die neue Generation seiner XF- und CF-Baureihe präsentiert. Mit überarbeitetem Motor, neuen Antriebssträngen und verbesserter Aerodynamik sollen die mittelschweren und schweren Fahrzeuge neue Maßstäbe in Bezug auf Transporteffizienz und Fahrkomfort setzen.

Alles neu im Hause DAF: ein vollständig integrierter Antriebsstrang, ein effizienterer Turbolader, ein neues EGR-System sowie eine neu entwickelte Ventilsteuerung – der niederländische LKW-Hersteller hat sich für seine Flaggschiffe einiges an kleineren und auch größeren Innovationen einfallen lassen.

Das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen: Im Vergleich zu den Vorgängergenerationen konnte der Kraftstoffverbrauch um beachtliche sieben Prozent gesenkt, die Nutzlast hingegen erhöht werden. Und auch in Sachen Optik und Design braucht sich DAF hinter keinem anderen Fahrzeugbauer zu verstecken: Das aufgewertete Außen- und Innendesign sorgt durchweg für einen gestiegenen Fahrkomfort und größere Attraktivität.

Eines der wichtigsten Ziele bei der Entwicklung neuer Antriebsstränge war die Reduzierung der Drehzahl. Das maximale Drehmoment der Paccar-MX-11- und -MX-13-Motoren wurde erhöht und steht nun schon bei 900 U/min zur Verfügung. Dadurch wird das Fahren bei sehr niedrigen Motorumdrehungen möglich.

Effiziente Antriebstechnik

Eine der wesentlichen Änderungen bei der neuen DAF-Generation sind die weiterentwickelten Hinterachskonstruktionen. So können, je nach Antriebsstrangspezifikation, Reduktionen von bis zu 2.05:1 bei Dauergeschwindigkeiten von 85 km/h bei lediglich 1.000 bis 1.040 U/min spezifiziert werden.

Für das neue Hinterachsdifferenzial wurden Tellerrad und Ritzel neu entwickelt, um Langlebigkeit, Effizienz und Geräuschentwicklung zu verbessern.

Zusätzlich sollen Öle mit niedriger Viskosität und niedrigere Ölstände in den Hinterachsen ebenso für eine erweiterte Kraftstoffeffizienz sorgen wie die reibungsarmen Räder und Lager.

Die neuen CF- und XF-Modelle sind serienmäßig mit Traxon-12-Gang-Automatikgetrieben ausgestattet. Optional ist auch ein 16-Gang-Getriebe erhältlich. Die Niederländer versprechen weniger Reibungsverluste, schnelleres Hochschalten und eine erweiterte Nutzung von Ecoroll, ebenso wie die Verbesserung des Fahrkomforts durch reibungslose Schaltvorgänge mit präziser Kupplung.

Eine überarbeitete Getriebespreizung soll eine gute Manövrierbarkeit ermöglichen – selbst bei schnelleren Antriebssträngen.

Zudem wurde auch die elektrische und elektronische Architektur der neuen CF- und XF-Modelle neu entwickelt. Sie enthält nun ein neues Fahrzeug-Steuergerät für dezidierte Antriebsstrangintegration einschließlich erweiterter Ecoroll- und Tempomatfunktionen wie etwa Dynamic-Cruise. Durch diese neue Funktion passt sich der Tempomat automatisch an unterschiedliche Fahrbedingungen an.

Die engere Verzahnung von vorausschauendem Tempomat (PCC) und Ecoroll macht nun eine Aktivierung der Funktionen zu einem früheren Zeitpunkt möglich.

Dazu errechnen die beiden Technologien, wann Fahrzeugmasse und -geschwindigkeit ausreichen, um das Fahrzeug über den höchsten Punkt der Steigung zu „schieben“, ohne dass die Geschwindigkeit zu stark abnimmt.

Weitere Neuheit: die Leistungsoptimierung der Paccar-Motorbremse. Die maximale Bremsleistung der Motor-

Motorleistungen DAF CF und XF im Überblick

MX-13	MX-11 Haulage	MX-11 Distribution
530 390 kW/530 PS 2.500/2.600 Nm bei 1.000 U/min	**450** 330 kW/449 PS 2.200/2.300 Nm bei 900 U/min	**340** 250 kW/340 PS 1.500 Nm bei 900 U/min
480 355 kW/483 PS 2.350/2.500 Nm bei 900 U/min	**410** 300 kW/408 PS 2.000/2.100 Nm bei 900 U/min	**300** 220 kW/299 PS 1.350 Nm bei 900 U/min
430 315 kW/428 PS 2.150/2.300 Nm bei 900 U/min	**370** 270 kW/367 PS 1.800/1.900 Nm bei 900 U/min	

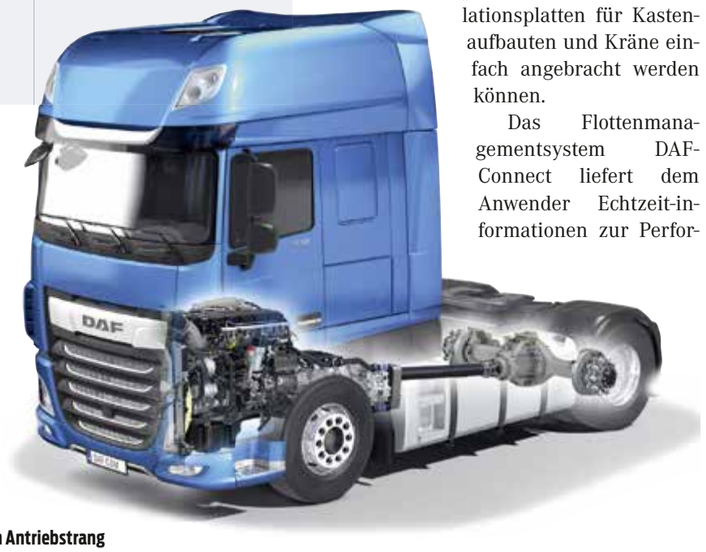
bremse des MX-11 ist von 320 auf 340 kW angestiegen. Die Bremsleistung ist laut Hersteller im Bereich 1.000 bis 1.500 U/min um 20 Prozent gestiegen. Die maximale Bremsleistung des MX-13 beträgt weiterhin 360 kW, im relevanten Drehzahlbereich von 1.200 bis 1.500 U/min spricht DAF von einer Erhöhung der Bremsleistung um bis zu 30 Prozent.

Innovativ und sauber

Um den Kraftstoffverbrauch so weit wie möglich zu senken, wurde mithilfe einer neu gestalteten Sonnenblende die Aerodynamik der neuen DAF CF- und XF-Modelle überarbeitet. Beim neuen DAF XF setzen außerdem neue Luftleitelemente an den Radläufen und Strömungsführungen hinter dem Grill an, die die Aerodynamik rund um das Fahrzeug bis hin zum Motorraum optimieren sollen.

Die neuen Grillabschlüsse reduzieren nach Angaben der Niederländer den Luftwiderstand, die erweiterten Abdeckungen des Übergangs von Kabine zu Unterbau sollen zusätzlich den Luftwiderstand verringen.

Und auch bei seinem Abgasnachbehandlungssystem (EAS – Exhaust Gas Aftertreatment System) setzt DAF auf neue Wege. Durch eine kompakte Bauweise erhält das Fahrgestell mehr Platz, der beispielsweise für einen größeren Kraftstofftank, Kompressoren, Werkzeugkisten oder Kranstützen genutzt werden kann.



Blick in den Antriebstrang beim DAF XF Super Space Cab

Durch eine innovative Substrattechnologie konnte die Größe der EAS-Einheit um 40 Prozent reduziert werden. Dies geschieht laut DAF ohne Beeinträchtigung des Staudrucks oder der Reinigungsintervalle des Partikelfilters. Weiterer Vorteil: Die neue Abgasbox wird nach Herstellerangaben schneller erhitzt und der Motor gelangt schneller und dauerhafter in seinen kraftstoffeffizienten Modus. Durch die kompakte Abmessung der EAS-Einheit müssen nun auch Denox-Katalysator und Dieselpartikelfilter bei speziellen Anwendungen nicht mehr getrennt werden, was die Gesamteffizienz deutlich steigern soll.

Durch die neue kompakte EAS-Einheit konnte das Gewicht um rund 50 kg reduziert werden. Dank zusätzlicher Maßnahmen, wie einer Reduzierung des Motor- und Fahrgestellgewichts, ist das Gesamtgewicht der neuen CF- und XF-Modelle um etwa 100 kg gesunken. Daraus resultieren 100 kg mehr Nutzlast.

Service, Konnektivität und Co.

Vorteil für die NFZ-Werkstätten: Die Wartungsintervalle wurden bei den neuen CF- und XF-Modellen von 150.000 auf 200.000 km ausgeweitet. Zudem minimiert das weiterentwickelte Aufbauherstellermodul (BAM) die Aufbauzeit, da über den neu gestalteten Fahrgestellüberhang Anbauten wie Ladebordwände und speziell vorbereitete Installationsplatten für Kastenaufbauten und Kräne einfach angebracht werden können.

Das Flottenmanagementsystem DAF-Connect liefert dem Anwender Echtzeit-informationen zur Performance seiner Flotte und seiner Fahrer.

Auf dem virtuellen Online-Dashboard, das sich nach den Anforderungen des Kunden konfigurieren lässt, werden Daten zu Fahrzeugstandort, Kraftstoffverbrauch, Fahrleistung, Flottenauslastung und Leerlaufzeiten angezeigt.

Bei Bedarf lassen sich über das übersichtliche Dashboard umfassende Kraftstoffberichte mit aktuellen und kumulierten Verbrauchsdaten ermitteln. Auch Leistungsvergleiche zwischen verschiedenen Fahrzeugen und Fahrern lassen sich so darstellen. In der Live-Flottenansicht erhält der Anwender alle notwendigen Informationen zum Standort der Fahrzeuge um eine optimale Flottendisposition in Bezug auf Strecken, Routen und Fahrtzeiten einzelner Fahrer und LKW zu ermöglichen.

Interieur bei der Exlusive Line

Der Disponent kann sich durch benutzerdefinierte Alarme in Bezug auf Abweichungen bei Geschwindigkeit, Route, Standort oder Kraftstoffverbrauch benachrichtigen lassen und auf dieser Basis unmittelbar die Flottenleistung optimieren.

Innere und äußere Werte

Speziell für den Fahrerkomfort hat DAF den Einstieg in die Fahrerkabine weiter vereinfacht, ein großzügiger Innenraum mit vielen Staumöglichkeiten und weitere Neuerungen, die für mehr Komfort, Bedienerfreundlichkeit, Attraktivität und Sicherheit sorgen, runden die neuen DAF-Modelle ab.

Zu den Highlights im Fahrerhaus zählen eine neue Innenraumverkleidung, eine neue Temperatur- und Klimaregelung (HVAC), die stilvolle Ausstattungsvariante „Exclusive“ sowie individuell austauschbare Schalter.

Neue, warme und geschmackvolle Farben für Armaturenbrett, Sitze, Vorhänge, Matratzen, Seiten- und Rückwände lassen das Interieur hochwertiger wirken. Für den XF ist die Farbvariante der Zierleisten „Piano Black“ auf Armaturentafel und Rückwand erhältlich. Sie verleiht dem Interieur einen besonderen Touch.

Das XF-Super-Spacecab bleibt mit einem Gesamtvolumen von 12,6 m^3 nach wie vor eine der geräumigsten Kabinen im Markt.

Zudem wurde die Instrumententafel neu gestaltet. Die neue Schriftart soll für einen moderneren und eleganteren Look und bessere Lesbarkeit sorgen. Auch die Fahrerinformationsanzeige wurde erweitert. Sie enthält nun eine Fahrtenschreiberanzeige, die dem Fahrer seine verbleibenden Lenk- und Ruhezeit anzeigt. Die frei konfigurierbaren Schalter (MUX) ermöglichen dem Fahrer, das Schalter-Layout auf dem Armaturenbrett nach seinen Vorstellungen zu gestalten. Durch die MUX-Schalter (Multiplexer) können auch die Bedienelemente für zusätzliche Funktionen optimal positioniert werden, etwa Bedienelemente für den Aufbau oder Komponenten wie Aggregate und Kranstützen.

Der neue Innenraum-Beleuchtungsschalter ist bedienerfreundlich mit Funktionen wie einem Dimmer oder den Modi „Night Drive“ und „Relax“ ausgestattet. Auch die Bedienung der Funktionen zur Geschwindigkeitsregelung – einschließlich Tempomat, PCC und adaptiver Tempomat – wurden optimiert: Die Schalter sind nun besser erreichbar und rechts neben dem Lenkrad angeordnet.

Und auch das Außendesign hat DAF um stilvolle Designelemente ergänzt. So begrüßt nun ein Markenemblem im Türschweller den Fahrer im aufgewerteten Innenraum des XF. Das neue DAF-Markenemblem mit chromumrandeten Buchstaben betont den Premiumanspruch des LKW. Designakzente in Stoßfänger und Sonnenblende verleihen dem Exterieur ebenso einen exklusiven Touch wie die Dekorstreifen im Grill und das neue Grillgitter des XF.

Der Produktionsstart der neuen Modelle erfolgt in den folgenden Konfigurationen noch in diesem Sommer: 4x2-Sattelzugmaschinen und -Fahrgestelle, 6x2-Sattelzugmaschinen (FTG und FTP) mit Vorlaufachse sowie 6x2-Sattelzugmaschinen (FAR) mit einfach bereifter Nachlaufachse. Im Herbst sollen weitere Versionen folgen. **PB**

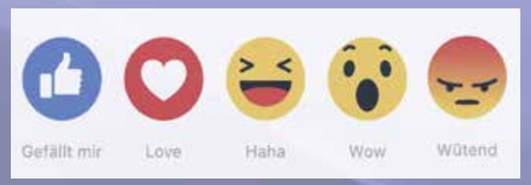
Einführungskampagne in den Sozialen Medien

DAF Zahlen
Facebook

im Zeitraum
01. 01. bis 31. 07. 2017

Seit 01. 01. 2017:

Erreichte Personen	1.134.471
Impressionen gesamt	2.074.196
Reaktionen der Fans gesamt	55.612



8.000
Reaktionen

450.000
erreichte Personen

100.000
Videoaufrufe

Pure Excellence

Premium-Effizienz, bis zu
7 %
reduzierter Kraftstoffverbrauch

Premium-Leistung
530 PS **900** U/min
bei weniger Drehzahl

Premium-
DESIGN
für innen und außen

Premium-Hochleistungsgetriebe
TRAXON
vollautomatisch, intelligent und leicht

Premium 6****** Fahrer-
KOMFORT
für mehr Sicherheit und Entspannung

Premium-Qualität und Zuverlässigkeit
200.000 km
für maximale Betriebszeit

DAF Trucks Deutschland GmbH
DAF- Allee 1
50226 Frechen
Deutschland
Telefon 0 22 34 / 5 06 - 0
Telefax 0 22 34 / 5 06 - 2 22
E-Mail presse.ger@daftrucks.com
www.daftrucks.de
DE Sonderedition 2017