

„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 Witterm 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

natürlich weniger Verlust und mehr Effizienz, wenn CF und XF auf der Straße unterwegs sind.

Dabei sorgen die je nach Motortyp um 50 bis 200 Nm erhöhten Drehmomente, die DAF den Motoren spendiert hat, für

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

Motoren mit nur rund 1.000 U/min – Klassenziel „Downspeeding“ erreicht. Weniger Umdrehung pro Kilometer bedeuten

mächtig Zugkraft und spürbaren Fahrkomfort, trotz der geringen Umdrehungen.

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.

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 die Menge an Öl oder an Wasser verpumpt, die tatsächlich benötigt wird. Dies spart Energie und damit Kraftstoff.



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

BROSHUIS
HOLLAND

NEUES PENDELACHSSYSTEM



In Kürze in allen
Fahrzeugen
lieferbar

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



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

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

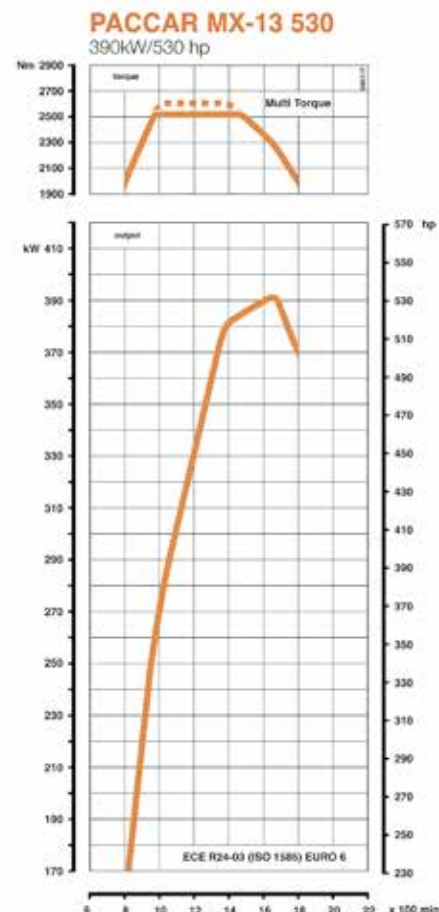
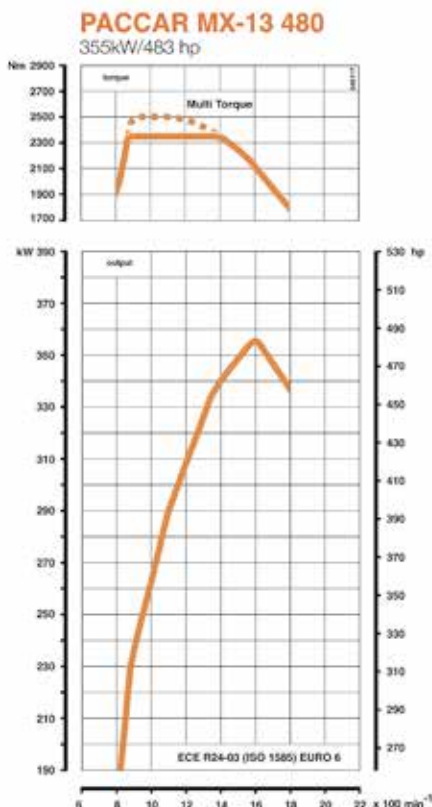
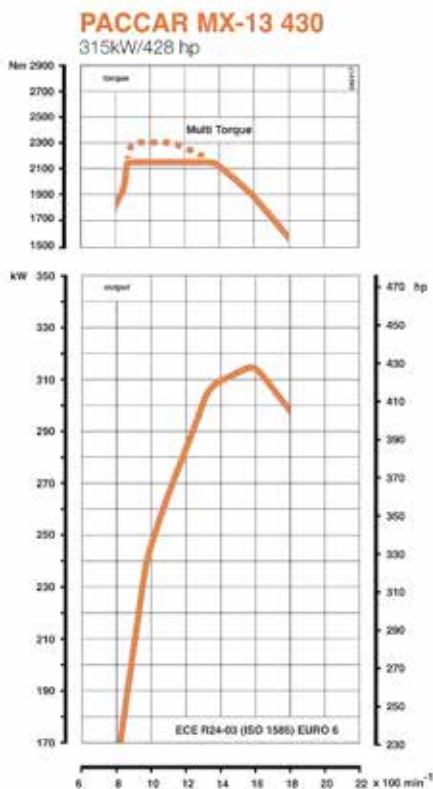
puncto Fahrgeräusche und Lautstärke hinterließen, beigetragen hat.

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



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

das jeweilige Einsatzgebiet ab: Standardtransport, Transport von Flüssigkeiten, Schwertransport, Straße/Gelände und Long Combination Vehicles (LCV).

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 gemäßiger 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



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 vermitteln einen Eindruck davon, wie leise man innerorts auch unter anspruchsvollen Fahrbedingungen unterwegs sein kann.

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 Drehmoment-

aufbau, 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 Hanges 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

FAYMONVILLE 
TRAILERS TO THE **MAX**

Define & combine

COMBIMAX



T: +352 26 90 04 155 | sales@faymonville.com | faymonville.com

Powered by **FAYMONVILLE** GROUP 