



Die neue Mitte

**Neue CF-Baufahrzeuge:
Nutzlastgewinn mit leichteren
Diesel und besserer Ergonomie**

Die Mittelklasse-Trucks CF und LF profitieren von neuen Euro-6-Motoren, die mit aufgefrischter Optik und modernen Sicherheitssystemen an das DAF-Flaggschiff XF anschließen.

Facelift und Feinschliff – beide Begriffe bringen es treffend auf den Punkt, auch wenn der Hersteller von neuen Trucks spricht. Gewiss, auf den ersten Blick wird das Bestreben sichtbar, die Qualität zu heben. Nicht zuletzt geht es um die Marke, die sich in der Vergangenheit vom unteren Saum der LKW-Liga in Richtung Champions League bewegt hat. Schließlich möchten die Niederländer nicht nur über Stückzahlen verdienen, sondern auch mit einer verbesserten Marge.

Beispielsweise der CF aus Eindhoven zielt als klassischer schwerer LKW auf das alltägliche Geschäft in der Warenverteilung. Man findet ihn in vielen Ländern bei Lebensmittel-Filialisten ebenso wie in der

Entsorgungsbranche, am Bau oder auf dem Speditionshof. Sein Fall sind kürzere Distanzen und mehrere Ladestellen, wo der Fahrer den bequemen Einstieg schätzt. Auch die gute Übersichtlichkeit beim Rangieren und reichlich Ablagen für die Frachtpapiere, nicht zuletzt auch hohe Nutzlasten, um beim morgendlichen Ausrücken maximale Ladung auf den Weg zu bringen. Auf dem deutschen Markt kann der CF allerdings nicht mit dem Popularitätsbonus der schweren XF-Modelle rechnen. Zu hart ist der Wettbewerb gegen die Nahverkehrsmodelle von Mercedes-Benz und MAN, auch musste sich die CF-Kabine den Vorwurf zu knapp geschnittener Innenmaße gefallen lassen.

Schmale Kabine

Und schon der erste Rundgang offenbart, dass auch der neue Niederländer weiterhin mit dem altbewährten, gut 2 m breiten Fahrerhaus des Vorgängers leben muss. So geht es im neuen schweren DAF-Verteiler eng her. Jedenfalls, wenn man von links auf die Beifahrerseite möchte – der große Motortunnel trennt konsequent Fahrer- und Beifahrerseite und beschränkt die Bewegungsfreiheit des Fahrers. Kletterpartien sind fällig, wenn er zu seiner Schlafliede möchte, Verrenkungen, wenn er sich umzieht. Nicht zuletzt, weil auch das fahrerbezogene Cockpit mit der Mittelkonsole weit nach hinten reicht. Dafür überzeugt das Cockpit mit Stil und Qualität, die wichtigsten Bedienelemente gehen gut zur Hand. Und schon auf den ersten Metern bleibt nicht verborgen, wie viel besser die neuen hängenden Pedale getreten werden – die alte Bremstrittplatte hat jetzt auch bei DAF ausgedient. Übers Lenkrad regelt der Fahrer rechts den Tempomaten, links werden Telefon und Bordmenüs bedient. Aber der Fahrersitz lässt sich weit nach hinten rücken – immerhin Langbeiner-gerecht.

Rein optisch rückt die Front samt neuem Grill den CF näher an den beliebten XF heran, erst recht, wenn er mit Hochdach antritt. Aus einem Guss sind die neuen Scheinwerfer, die er mit dem Flaggschiff gemein hat – jetzt optional mit feiner LED-Lichttechnik von Hella, die es so nur bei DAF gibt. Der CF hat seine Talente als Fahrmaschine, so viel wird schnell klar, wenn man die ersten Kilometer abspult.

Die Kabine duckt sich näher an den Rahmen, ist straffer gedämpft. Ohne lästiges Wanken eilt der CF präzise durch schnell gefahrene Kurven, kein Nicken mehr beim Bremsen. Das Fahrwerk wurde renoviert, vorn mit neuen breiteren Federblättern, hinten mit einer Stabilink-Aufhängung.

Keine Spur von Anfahrschwäche

Und das Beste des CF sitzt ohnehin unter dem Blech, ein nagelneuer Sechszylinder-Diesel aus Eindhovenener Fertigung. Mit knapper eingeschenktem Hubraum (10,8 l) soll der CF rund 200 Kilo leichter werden, moderne Technik mit zwei oberliegenden Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder sorgen für präzise Gaswechsel und drei Prozent weniger Kraftstoff-

**Erlebbarere Produktaufwertung:
Der neue DAF CF ist ein moderner Schwer-LKW für Mittelstrecken.**

In meiner Welt zählt Effizienz. Und mein Cool Liner von Krone.

Höchste Kühleffizienz.

Cemafruid PERFORMANCE CERTIFICATION

Beste Marke
Anhänger/Aufbauten
Fuhrparks ab 11 NPZ
8/2013
www.forschung.decrna.de

Die leistungsstarken Kühlsattelaufleger von KRONE erhalten Sie als Cool Liner Duoplex Steel mit dem durchgehenden Stahlpaneel. Robust, praktisch, effizient. Der KRONE Cool Liner ist maßgeschneidert für den harten Einsatz im temperaturgeführten Warenverkehr. Chassis, Aufbau und Ausstattung sind stabil und durchdacht. Vom flexiblen Luftkanal über die flüssigkeitsdichte Bodenwanne bis zu den Edelstahl-Heckverschlüssen: Auch das kleinste Detail muss höchsten Ansprüchen genügen.

KRONE
Wir transportieren Zukunft

www.krone-trailer.com

Nicht nur Mainstream: DAF bietet eine spezielle Getriebeabstimmung für Flüssigtransporte.



Der neue DAF CF – Motorvarianten, Leistungen und Drehmomente

Motortyp	Nennleistung	Maximales Drehmoment
PX-7164	164 kW/220 PS (1.800–2.300/min)	850 Nm (1.200–1.800/min)
PX-7186	186 kW/250 PS (1.800–2.300/min)	950 Nm (1.100–1.800/min)
PX-7208	208 kW/280 PS (2.000–2.300/min)	1.020 Nm (1.200–2.000/min)
PX-7231	231 kW/310 PS (2.000–2.300/min)	1.100 Nm (1.200–2.000/min)
MX-11 210	210 kW/290 PS (1.700/min)	1.200 Nm (1.000–1.700/min)
MX-11 240	240 kW/330 PS (1.650/min)	1.400 Nm (1.000–1.650/min)
MX-11 271	271 kW/370 PS (1.650/min)	1.600 Nm (1.000–1.650/min)
MX-11 291	291 kW/400 PS (1.450–1.700/min)	1.900 Nm (1.000–1.450/min)
MX-11 320	320 kW/440 PS (1.450–1.700/min)	2.100 Nm (1.000–1.450/min)
MX-13 303	303 kW/410 PS (1.425–1.750/min)	2.000 Nm (1.000–1.425/min)
MX-13340	340 kW/460 PS (1.425–1.750/min)	2.300 Nm (1.000–1.425/min)
MX-13 375	375 kW/510 PS (1.425–1.750/min)	2.500 Nm (1.000–1.425/min)



Adblue-Tank: immer in Motornähe

verbrauch. Natürlich im Vergleich zum Vorgänger mit MX-13-Diesel, den der neue Diesel mit der Bezeichnung MX-11 nach unten ergänzen soll. Mit Motorleistungen von 210 kW/290 PS bis 320 kW/440 PS und maximalen Drehmomenten bis 2.100 Nm gilt er aber als das Standardtriebwerk, das auch mit 40 Tonnen im Schlepp keine Mühe hat. Schon der Antritt ist kräftig, keine Spur von Anfahrschwäche. Selbst gewichtige Aufgaben auf schwieriger Topografie werden ihm nicht zu schwer, er legt immer noch zu, wenn die Fahrwiderstände steigen. Hohe Transportgeschwindigkeiten sind keine Hexerei, wenn dem neuen Diesel eine AS-Tronic zur Seite steht. Die schaltet geschwind, lässt den Motor da und dort ziehen.

Und spart mit gezieltem Einsatz ihres Ecoroll-Freilaufs einige Zehntelliter Diesel, auf das Handschaltgetriebe als Standardausstattung kann der Kunde getrost verzichten. Zumal das automatisierte Getriebe bei der hohen Schaltfrequenz im Nah- und Verteilerverkehr die Kupplung schont und den Fahrer entlastet. Für den reinen Solobetrieb nehmen die Niederländer künftig ihre 6,7 Liter kleinen PX-Sechszylinder in die Pflicht. Mit Leistungen bis 310 PS soll der kleinvolumige Paccar-Diesel die PR-Maschinen (9,2 l Hubraum) ersetzen und die Nutzlastreserven erhöhen.

Auch die Bremsanlage ist jetzt topaktuell, sie regelt elektronisch und entspricht dem Flaggschiff XF. ESC (Electronically Stability Control), so heißt bei DAF das ESP-System, bekommt der Kunde auf Wunsch, nicht grundsätzlich. Die integrierte Dauerbremse verzögert auf Pedaldruck zuerst mit der Motorbremse, dabei wird auch die Bremskapazität des Turboladers mitgenutzt. Für die neuen europäischen Sicherheitsvorschriften ist der CF bereits gerüstet. Optional können der Abstandsregeltempomat, ein Spurwächter und sogar ein Notbremsassistent geordert werden.

Neu ist die Optik der CF-Front, die sich an die schweren XF-Boliden anlehnt. Auch der Innenraum zeigt Verwandtschaft mit den Vorzeige-Trucks der Niederländer, die Inneneinrichtung wirkt jetzt moderner und noch immer solide. Sonst bleibt der schlanke Schwere aus Eindhoven seinen Grundtugenden treu: knappe Platzverhältnisse, leicht zu bedienen, nutzlaststark und pflegeleicht.

Das stückzahlträchtige schwere Fahrzeugprogramm hatte bei DAF natürlich Vorrang. Aber nach den XF- und CF-Typen erhält jetzt auch der kleinere LF seine neue Euro-6-Motorisierung. Damit schließt der niederländische LKW-Hersteller seine bisher größte Produkt-offensive ab. Alle Modelle tragen das neue Familiengesicht mit markentypisch großem Grill, das DAF-Emblem trägt auch der kleine LF mit breiter Brust.

DAF LF: immer eine Frage des Gewichts

Obwohl er nicht wie seine großen Kollegen aus Eindhoven stammt. Entwickelt wurde er im britischen Leyland-Werk, wo er noch immer gefertigt wird. Die Keimzelle des LF gehört seit 1998 dem DAF-Mutterhaus Paccar, wo man heute auch andere DAF-Produkte baut. Der LF gilt als typischer Verteiler-LKW – vom 7,5-Tonner bis zum 32-Tonner. Wobei die leichteren Varianten bis 12 Tonnen Gesamtgewicht auf kleinen 17,5-Zoll-Rädern rollen, als 14- bis 16-Tonner mit 19,5-Zöllern. Die schweren

18-Tonner werden mit dem großen 22,5-Zoll-Format bestückt und dürfen im Zugbetrieb bis zu 32 Tonnen wiegen.

Das neu konstruierte Fahrgestell soll weniger wiegen, aber an Steifigkeit zugelegt haben. Was man auch auf der Straße spürt, wenn der 7,5-Tonner bereits mit kurzem Radstand sauber geradeaus läuft. Kaum Lenkkorrekturen auf buckliger Fahrbahn, kein störendes Eigenlenkverhalten nervt im leichtesten DAF. Wie allerdings die Nutzlastbilanz konkret aussieht, können wir bei unserer ersten Ausfahrt nicht beurteilen. „Wer statt eines PX-7-Sechszylinders einen PX-5-Vierzylinder wählt, gewinnt rund 200 Kilo Nutzlast“, empfiehlt man in Eindhoven. Dessen Hubraum wächst auf 4,5 Liter, für die Befeuerung sorgt immer eine Common-Rail-Einspritzanlage mit Kraftstoff-Spitzendrücken bis 1.800 bar. Ausreichend Verbrennungsluft in allen Lebenslagen stellen Turbolader mit variabler Geometrie sicher, die kurzhubig ausgelegten LF-Motoren sind für höhere Drehzahlen ausgelegt und für Nennleistungen bis 210 PS gut. In der Praxis überzeugt bereits der 150 PS starke Vierzylinder mit guter Fahrbarkeit. Ein guter Antritt schon mit Leerlaufdrehzahlen schont die Kupplung, der jetzt hubraumstärkere Vierzylinder legt auch zügig zu. Mit 180 PS gehören beladene Achttonner bereits zu den Schnellen im Lande.

Gleiche Konstruktionsmerkmale wie der vierzylindrige PX trägt der größere PX-7-Reihensechszylinder, der mit 6,7 Liter Hubraum das Leistungsspektrum bis 310 PS abdeckt. Um die Abgasgrenzwerte nach Euro 6 zu er-



Wohlgeordneter LF-Arbeitsplatz – die Motorbremstaste im Lenkrad ist allerdings deplatziert.

reichen, werden Abgasrückführung mit SCR-Katalysatoren und Partikelfiltern kombiniert. Die Hauptkomponenten des Abgassystems werden in der Schalldämpfereinheit gekapselt und sitzen immer rechts am Rahmen. Nur wenn die Temperatur der Abgase sinkt, schaltet der Motor in die aktive Regeneration des Filters. Was die Kunden an dieser Stelle gerne lesen: Die LF-Modelle müssen nur alle 60.000 Kilometer in die Werkstatt, um die nach Euro 6 vorgeschriebenen Wartungsarbeiten erledigen zu lassen.



Fortschritt im Detail: hängende Pedale für den CF



Erlebbarer Produktaufwertung: Der neue CF ist ein moderner Schwer-LKW für Mittelstrecken.

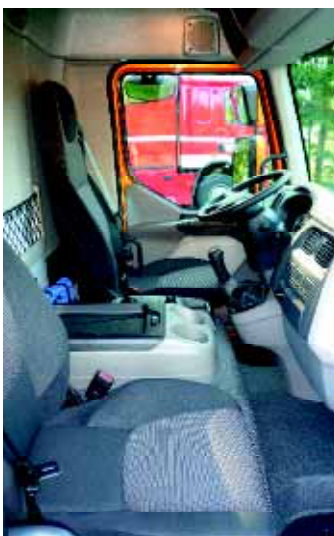


LF-Kipper: Schwerer Solist (18-Tonner) für den Bau

Kleines Bild: DAF LF – für die Einstiegsvariante mit 7,5 t Gesamtgewicht genügen 150 kräftige DAF-PS.

Der neue DAF LF und seine Euro-6-Motorvarianten

Motortyp	Nennleistung	Maximales Drehmoment
PX-5112	112 kW/150 PS (1.900–2.300/min)	580 Nm (1.200–1.700/min)
PX-5135	135 kW/180 PS (1.900–2.300/min)	700 Nm (1.200–1.800/min)
PX-5157	157 kW/210 PS (2.000–2.300/min)	760 Nm (1.200–1.800/min)
PX-7164	164 kW/220 PS (1.900–2.300/min)	850 Nm (1.200–1.700/min)
PX-7186	186 kW/250 PS (1.900–2.300/min)	950 Nm (1.100–1.700/min)
PX-7208	208 kW/280 PS (2.000–2.300/min)	1.020 Nm (1.200–1.800/min)
PX-7231	231 kW/310 PS (2.000–2.300/min)	1.100 Nm (1.200–1.800/min)



Gute Raumökonomie im Day Cab: Selbst der Fahrersitz lässt sich weit genug verstellen.

Gangwahl per Kippschalter

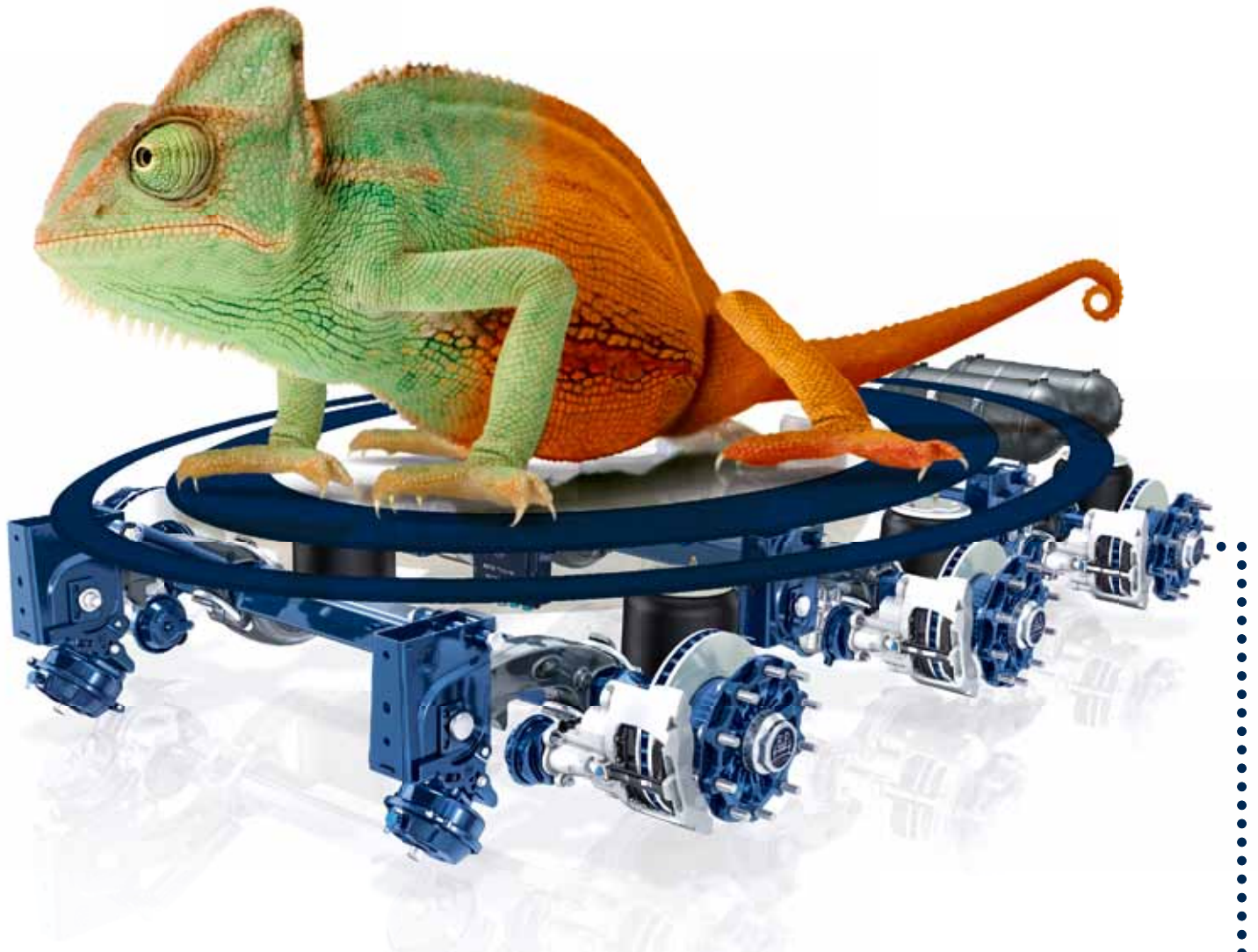
Schon mit 250 PS ist ein 15-Tonner-LF standesgemäß motorisiert. Der kleine Sechszylinder hat wenig Mühe, seine (beladene) Fuhre auf Trab zu bringen und knickt auch an langen Steigungen nicht ein. Assiiert ein sechsstufiges AS-Tronic-Getriebe, geht es selbst auf schwieriger Topografie flott voran. Nur die manuelle Eingriffsmöglichkeit in die Schaltarbeit ist nicht State of the Art. Über einen Kippschalter auf der Mittelkonsole kann die Gangwahl nach oben oder unten korrigiert werden. Noch weniger gefällt die Bedienung der Motorbremse über eine Taste im Funktionslenkrad – wer in die Kurve lenkt, kann die durchaus nützliche Dauerbremse nicht bedienen.

Sonst aber kommt der LF seinem Fahrer entgegen. Zwar hat DAF dem LF keine kom-

plett neue Kabine spendiert, doch der Innenraum gewinnt mit neuem Armaturenräger und besseren Sitzen. Unterwegs überzeugen die zielsichere Lenkung, die jetzt einwandfreie Pedalerie und der aufgeräumte Arbeitsplatz. Auch die Sitzposition lässt sich stets passend einstellen. Mit einer Einschränkung: Im 2 m langen Sleeper-Cab will es nicht so recht gelingen, das Day-Cab mit 160 cm Länge kann es besser. Der Fahrer hat im LF genug Stauraum und genießt vernünftigen Fahrkomfort ohne Lärm.

Auch das Thema Sicherheit wird nicht ausgespart. Die Scheibenbremsen des LF verzögern EBS-geregt fein oder kräftig. Den Schleuderschutz ESP, der in der DAF-Optionsliste unter ESC zu finden ist, bekommt man allerdings nur gegen Aufpreis.

Wolfgang Tschakert



Schneller wechselt keiner! BPW Fahrwerke mit ECO Disc: Die Basis für mehr Wirtschaftlichkeit.

Dank ECO Disc passt sich das BPW Fahrwerk ganz natürlich Ihren wirtschaftlichen Anforderungen an: Mit rekordverdächtigem Bremscheibenwechsel, kompakter Bauweise und bis zu 39 Kilo Gewichtsersparnis pro Drei-Achs-Aggregat. Setzen Sie auf perfekte Technik und hohe Servicefreundlichkeit für minimalen Verschleiß und dauerhaft niedrige Life-Cycle-Costs.



Bremscheibenwechsel in Rekordzeit: Die ECO Disc.

