

**verkehrs
RUNDschau**
FAHRBERICHT
40-t-Fernverkehrs-Lkw



Den neuen GPS-Tempomaten und die neue Getriebesteuerung gibt es für die XF- und CF-Modelle

VR/Gerhard Grüning

Zwei Schritte nach vorne gemacht

Mit der **Modellpflege 2015** kommt **DAF** mit einem GPS-Tempomaten in Verbindung mit einer neuen Schaltstrategie. Beides soll deutlich Kraftstoff sparen.



Alle Tests und Fahrberichte für Premium-Abonnenten

www.verkehrsrundschau.de/testdatenbank

Die Tests der VerkehrsRundschau zeigen, dass die neuen, intelligenten Tempomaten mit GPS-Anbindung bis zu fünf Prozent Kraftstoff sparen. Wer noch ohne unterwegs ist, hat also echte Nachteile. Das weiß auch DAF und rüstet mit dem Modelljahrgang 2015 auf – und kombiniert PPC (Predictive Cruise Control) zusätzlich mit einer neuen Schaltstrategie für ein generell niedrigeres Drehzahlniveau.

Für den Test der neuen Systeme stand ein CF 440 mit dem 10,8 Liter großen MX11-Sechszylinder und verstärkter DAF Engine Brake (DEB) zur Verfügung. Im Sinne optimierter Kraftstoffeffizienz haben die Niederländer auch gleich den Motor überarbeitet. Ein optimiertes Common-Rail-Einspritzsystem sowie unter anderem neue Kolben sollen sowohl für einen niedrigeren Dieselkonsum als auch für weniger AdBlue-Verbrauch sorgen.



PPC lässt sich in drei Stufen konfigurieren



Der Abstandstempomat regelt akkurat



Das Schulungsmodell bedarf der Nacharbeit

Bei PPC setzt DAF auf bekannte Fahrstrategien sowie permanent vorhandene Daten aller wichtigen europäischen Fernverkehrs- und Überlandstrecken. Auf Gasgeben vor Anstiegen und damit ein Quäntchen mehr Schwung verzichtet man allerdings. Dafür hat der Fahrer die Wahl aus drei Grundeinstellungen, um über die Kuppe zu rollen: -4, -7 oder -10 km/h.

Ungeachtet der Voreinstellung setzt das System das kraftfreie Rollen über den Berg aber so, dass im anschließenden Gefälle das programmierte Maximaltempo erreicht wird. Das mag am Ende des Tages nicht die allersparsamste Strategie sein, kommt aber gut beim Fahrer an und vermittelt das Gefühl einer hohen Transportgeschwindigkeit.

PPC und Getriebe harmonisieren

Die Verbindung zwischen Getriebe und GPS-Tempomat klappt so weit gut – vor allem auch, weil die Optimierung dem Motor gut getan hat und er jetzt bei den angestrebten niedrigen Drehzahlen noch ein wenig kräftiger wirkt. Probleme hat das ZF-Getriebe aktuell nur, wenn der Fahrer durch äußere Einflüsse verzögert, dann aber erneut Gas gibt, weil der Verkehr wieder rollt. Dann dauert es eine gefühlte Ewigkeit, bis der passende Anschlussgang eingelegt ist.

Deutlich flotter funktionieren Rückschaltungen am Berg. DAF nennt es „Speed-Shift“, beschleunigt werden die Gangwechsel von Stufe 12 auf 11 und weiter nach 10. Das klappt so gut, dass man eine



Logisch: PPC- und ACC-Anpassung via Taster

Doppelkupplungsfunktion, wie sie Volvo anbietet, nicht unbedingt vermisst. Leider passieren die nach dem Anstieg folgenden Hochschaltungen in normalem Tempo, ergo subjektiv langsam.

EcoRoll hat DAF jetzt in den Tempomat integriert. Fahrer, die ohne Cruise Control unterwegs sind, verfügen also nicht über

Eigentlich für konservative Technik bekannt, rüstet DAF seit 2014 auf und geht mit der Zeit

kraftfreies Rollen bei Leerlaufdrehzahl. DAF begründet dies damit, dass beim Ausrollen mit Gang die dann aktivierte Schubabschaltung einen größeren Effekt der Kraftstoffersparnis bringt.

Statt auf eine Drehmomenterhöhung im höchsten Gang zu setzen, reduzieren die Niederländer das maximale Moment in den Schaltstufen eins bis elf. Beschleunigungsvorgänge mit Tempomat – das funktioniert ab 30 km/h – werden mit einer

Kraftstoff-effizienten Strategie und damit nicht mit Vollgas vorgenommen.

Schade ist, dass trotz der neuen Technik mit einer gelungenen Integration der Anzeigen ins Cockpit der Tempomat noch immer „rausfliegt“, sobald der Fahrer bremsen. Das erneut nötige Setzen empfinden viele Fahrer als lästig.

Und ein echtes Ärgernis ist der unsinnig arbeitende „Driver Support“. Man kann sich noch so anstrengen und bekommt dennoch selbst bei unvermeidlichen verkehrsbedingten Verzögerungen eine negative Kritik. Das ist kontraproduktiv und wird sicher nicht dazu führen, dass Fahrer das integrierte Schulungsmodul nutzen, um den eigenen Fahrstil zu verbessern.

Speziell beim MX11-Motor reicht zudem die Kraft der Motorbremse meist nicht aus, den 40-Tonner im steilen Gefälle vernünftig zu verzögern. Zumal oft nicht weit genug zurückgeschaltet wird, um die Drehzahl und damit die Wirkung der Motorbremse zu erhöhen. Da muss der Käufer stets abwägen: zusätzlicher Verschleiß der Betriebsbremse oder Verwendung eines schweren Retarders.

Für den ersten Wurf sind PPC und neue Schaltstrategie dennoch gelungen. Zumal es ein Leichtes ist, künftige Software-Updates auf vorhandene Systeme aufzuspielen. Die Investition rechnet sich also. Und mit rund 28 l/100 km auf dem Display zeigte der Test-Lkw, dass er trotz 40 Tonnen sparsam unterwegs ist. ■■■

Gerhard Grünig



Der aktuelle Arbeitsplatz wurde durch neue Farben aufgewertet – bleibt aber gleich. Der MX11-Motor bekam unter anderem neue Kolben