



דאף LF  
צילום: גלעד ארצי

# אחיות מעשיות

אל ה-XF יורו 6 שהוצגה לא מכבר מצטרפות האחיות הקטנה והאמצעית במשפחת משאיות דאף, LF ו-CF החדשות, המיישרות עם האחיות הגדולה קו טכנולוגי ועיצובי, עם מנועי יורו 6, מכלולים חדשים ומאפיינים ויזואליים בעלי מוטיבים משותפים

## קבינה

קבינת ה-LF מוצעת בשלוש גרסאות: קבינת-יום (Day cab) באורך 160 ס"מ; קבינת-יום מוארכת עם חלל אחסון נוסף, וקבינת Sleeper עם מיטה באורך כולל של 200 ס"מ. הקבינות חולקות רוחב של 2,130 ס"מ. הקבינה מוצעת בחיבור לשילדה עם חיבורי V-mounts של גומי גמיש מקדימה וקפיצים משול-בי משככי זעזועים מאחור, או עם חיבור קפיצים בכל ארבעת הפינות. דלת הקבינה נפתחת עד כדי 90 מעלות והמדרגות מוארות. מסיטי האוויר החד-שים בפניות קבינת המשאית מנתבים את זרימת האוויר באופן שבו ידיות הדלתות תשארנה נקיות. נפח מערכת האוויר והחימום הוגדל כדי להשיב במהירות את הטמפרטורה לזו הרצויה אחרי פתיחת

## דאף LF

משאית החלוקה העירונית של דאף והאחות הקטנה במשפחת הדגמים, נדרשת לבצע הובלת סחורה והפצתה בעיר ובמטרופולין ולעיתים לא רחוקות אף מעבר לכך. הגריל של ה-LF עוצב מחדש, וחור-לק מאפיינים ויזואליים עם האחיות הגדולות, ה-CF וה-XF יורו 6. בדאף השאירו שטח ריק מעל הגריל עבור לקוחות המעוניינים לרשום את שם החברה עליו. הפגוש החדש עשוי פלדה מגלוונת ויחידות הפנסים הקידמיים החדשות עשויות לקסאן עמיד בפני שבר. דאף מציעים, כאופציה, פנסי-יום LED המשולבים ביחידת הפנס, וגם תאורת-פנייה בפגוש, המשולבת עם פנסי הערפל.

בדאף בחרו בארדנים הבלגיים כדי להציג את ה-CF וה-LF החדשות שלהם, אזור שהוא אולי המקום הקרוב ביותר לאיינדהובן - עיר האם ההולנדית של דאף - שמציע טופוגרפיה שאינה שטוחה. הנוף בארדנים הופך ממישורים לשטחים גליים וגבעות מיוערות, שערוצי נחלים מתפתלים ביניהן. לנהג משאית החוצה את החבל הפסטורלי הזה מזדמנים קטעי כביש עקלתוניים, עליות וירידות בשיפועים מתונים, קטעי ישרות החוצים שטחים חקלאיים, ודרכים צרות החוצות כפרים קטנים וציוריים. בתוך כל הפסטורליה השלווה, הכבישים נטולי השוליים משמשים גם לתנועת טרקטורים גדולים רתומים לעגלות, ומשאיות המובילות בולי עץ באורך בלתי נגמר מגיחות מדי פעם ממול.

מאת  
גלעד ארצי  
צילומים  
יצרנים



דאף CF

את המערכת Driver Performance Assistant (DPA), ובין השאר מציעה לנהג אף העלאה להילוך גבוה יותר כשהתנאים - לדעת המערכת, מאפשרים זאת ומתגמלת את הנהג בציונים גרפיים בצורת "וי" ירוק אם הנהג נוהג באופן הרמוני - ומתוך כך, חס־כוני - ללא האצות או בלימות מיותרות, ומספקת לנהג "טיפים" לחיסכון בדלק ולהקטנת עלויות הפעלה כמו למשל ניתוק יזום של המזגן בעיתוי הנכון והקפדה על לחץ אוויר נכון בצמיגים.

### הנעה והילוכים

עבור ה־LF החדשה מציעה דאף שני מנועים בתקן יורו 6. מנוע Paccar PX-5 עם ארבעה צילינדרים בנפח 4.5 ליטר ומנוע Paccar PX-7 עם שישה צילינדרים בנפח 6.7 ליטר המצוידים במערכת הזרקה

מתגי בקרת שיוט, מגביל מהירות ובלם מנוע. לוח השעונים תוכנן מחדש עם דגש על נגישות וקלות בהפעלה. ה־LF קיבלה את אותו לוח שעונים אלקטרוני כמו ב־CF וב־LF יורו 6 החדשות, עם אותו גי־מור אלומיניום. בנוסף לספידומטר ולמד־סל"ד, לוח השעונים כולל גם מד טמפר־טורה סביבתית, שעון זמן דיגיטלי, חיווי לחץ אוויר של מערכת בלימה, חיווי חום נוזל הקירור וחיווי תכולת מיכלי הדלק וה־AdBlue. הקונסולה האמצעית כוללת שקע 12 וולט כסטנדרט וצמד תאים לפי תקן DIN להתקנת רדיו, מכשירי קשר, מערכות מולטימדיה וניוט. במרכז בדש־בורד מותקן מסך TFT חמישה אינץ' צבעוני המציג אינפורמציה מקיפה לגבי תפקודי הרכב והמנוע. המסך מספק גם משוב לנהג עבור ביצועי הנהיגה שלו. בדאף מכנים

דלתות. גובה ריצפת הקבינה נשאר על 89 ס"מ בדגמי ה־LF הקלים ביותר (עם גל־גלי 17.5 אינץ'). לדגמים הכבדים יותר, בעלי גלגלים בקוטר 19.5 ו־22.5 אינץ', יש ריצפת קבינה בגובה של 98 ו־111 ס"מ, בהתאמה.

סטנדרט האיכות של החלל הפנימי של ספינת הדגל של דאף, ה־XF החדשה, שימש כסטנדרט גם עבור החלל הפנימי החדש של קבינת האחות הקטנה, ה־LF דור חדש של מושבים הותקן ב־LF החד־שה. מושב הנהג - שמגיע עם שיוך אוויר כסטנדרט - מציע טווח התאמה לאורך של 210 מ"מ ולגובה של 120 מ"מ וגם איורור משופר בחומרי הריפוד שלו. ל־LF יורו 6 גלגל הגה חדש שנעשה בו שימוש גם ב־CF וב־XF החדשות. ההגה החדש מתכוונן לזווית של 14 מעלות ועל חישוריו מוקמו

שילדת ה-LF החדשה תוכננה מחדש והיא חזקה וקלה יותר מקודמתה, מה שהופך את החיזוקים הפנימיים בשילד-דה הקודמת למיותרים. שימוש בפלדה באיכות גבוהה והשילדה החדשה מתאפיינת בקורת K מרכזית הפרושה כחיבור צולב כדי לספק עמידות גבוהה יותר כנגד עיוותים. עוביין של קורות הצד נע בין 4.5 מ"מ סטנדרטיים עבור דגמי ה-7.5 טון ועד 8 מ"מ לדגמי ה-19 טון. רכיבים כמו מיכלי האוויר מוקמו בחלק הפנימי של השילדה כדי לפנות מקום בחלקה החיצוני לארגז כלים, רגליים מייצבות וגלגל זרובי. ה-EAS (Engine Aftertreatment System) עם הממיר הקטליטי SCR המ-שולב גם היא קומפקטית. מיכל AdBlue של 25 ליטר מותקן כסטנדרט ומיכל הדלק הוא מפלסטיק או אלומיניום, עם נפחים מ-115 ליטר עד 430 ליטר.



צילום: גלעד ארצי

חולקת מאפיינים עם האחות הגדולה. דאף CF החדשה

ציוד הגלגלים ב-LF החדשה הוא בזווית של עד 50 מעלות, לטובת רדיוס סיבוב מהקטנים בשוק. עוד מציעה ה-LF החדשה מערכת EBS (Electronic Braking System) נשלטת אלקטרונית, עם תגובה מהירה יותר לחיצה על דוושת הבלם ותחושת בלימה טובה יותר. הימצאה של ה-EBS מאפשרת את התקנתה של ה-VSC (Vehicle Stability Control) בנוסף, כסטנדרט, מצוידת המשאית במערכת בלימה משולבת המאיטה את הרכב תחילה בשימוש בבלם המנוע, באמצעות שימוש במגדש טורבו בעל גיאומטריה משתנה. בעת הצורך, מערכת הבלימה המשולבת תגייס את עזרתם של בלמי הרכב. בדאף טוענים שהמערכת הזו משפרת באופן משמעותי את חיי השירות של הדיסקים והרפידות בבלמים. מערכות החשמל והאוויר ב-LF החדשה תוכננו מחדש והותקנו צמד מצברים חדשים (12 וולט 125Ah), שאינם דורשים טיפול והם בעלי קיבולת גבוהה כדי לתת מענה לעבודת הפצה הדורשת שימוש תכוף ברמפת העמסה, ובהתנעות בתדירות גבוהה.

### דאף CF

דגם ה"כלבו" הבינוני של דאף, מגיע במגוון תצורות ויישומים ומיועד לשורה של משימות תובלה, בין אם זו הפצה במטרופולין, הנפה, אספקת בטון, פינוי אשפה והובלת חומרים וסחורות מסורגים שונים למרחקים בינוניים וארוכים.

### חוץ וקבינה

חזית ה-CF יורו 6 החדשה עוצבה מחדש וחולקת מאפיינים ויזואליים עם אחותה הגדולה, ה-XF יורו 6, עם גריל

ובדאף טוענים שזו תיבה שאינה מצריכה טיפול ותורמת לרמת רעש נמוכה יותר בקבינה. ה-LF החדשה מוצעת גם עם תיבת הילוכים ידנית בת שש מהירויות, התפורה למידותיהם של מנועים בעלי מומנט גבוה בדגמי ה-LF (310 כ"ס, למשל) וליישומים כגון אשפה ובנייה. כאופציה, מוצעת גם תיבת ה-AS Tronic האוטומטית (רובוטית) עם שישה הילוכים. תיבת ה-Allison 3000 האוטומטית ממשיכה להיות מוצעת גם היא, עבור יישומים ספציפיים. בדאף מציעים סרן אחורי עם הפחתה יחידה וטווח רחב של יחסי העברה. לעמידה בעומסים גבוהים יותר, דגמי ה-LF 18 ו-19 טון מוצעים גם עם סרן אחורי חדש, ה-SR13.39. בדאף טוענים שסרן זה הוא בעל חשיבות בארצות שבהן משקלים העולים על 11.5 טון מורשים על הסרן המניע. סרן 13 טון החדש מוצע עם הפחתות סופית של 3.73, 4.10, 4.56 ו-5.13 ו-5.63.

### שילדה

דגם ה-LF עם גלגלי 17.5 אינץ' מספק משקל כולל מורשה מ-7.5 טון עד 12 טון עם משקל מטען מורשה הנע בין 4.2 טון עד 8.5 טון. הדגם המצויד בגלגלים 19.5 אינץ', של 14 ו-16 טון מאפשר משקל מטען נקי של 9.7 ו-11.7 טון. דאף מציעה גירסת ראש גורר, של 13 טון, עם גלגלי 19.5 אינץ', עם משקל כולל מורשה של עד 28 טון. בראש היצע דגמי ה-LF ניצב דגם ה-19 טון המצויד בגלגלים בקוטר 22.5 אינץ' ומאפשר משקל כולל של 26 עד 32 טון.

מסילה משותפת, טורבו עם גיאומטריה משתנה, מיחזור גזי הפליטה וטיפול בגזי הפליטה עם ממיר קטליטי SCR ומסנן פיח אקטיבי. שני המנועים חולקים את אותו מהלך/קדח של 107x124 מ"מ. למערכת הזרקה מסילה משותפת של מנועי ה-PX יש משאבת דלק בלחץ גבוה המאפשרת לחץ הזרקה של עד כ-1,800 באר ובכך רסס עדין יותר של הדלק המביא לשריפה יעילה יותר וצריכת דלק, פליטת מזהמים ויצירת רעש נמוכים יותר. חיישנים ומפעילים (actuators) חדשים פועלים כעת, לדברי דאף, באופן מהיר ומדויק יותר כדי להבטיח תערובת אוויר, גזי פליטה ודלק אופטימלית.

כמו במנועי Paccar הגדולים, ה-MX-11 ו-13-MX, גם מנועי ה-PX של ה-LF החדשה מצוידים ברצועה רבת צלעות יחידה (single poly V-belt) ומאוורר המורכב ישירות על גל הארכובה, ללא הינע ביניים המתווך ביניהם. מנוע ה-PX-5 מוצע בשלוש רמות הספק/מומנט: 150 כ"ס/580 נ"מ, 180 כ"ס/700 נ"מ, 210 כ"ס/760 נ"מ. מנוע ה-PX-7 מוצע בארבע רמות הספק/מומנט: 220 כ"ס/850 נ"מ, 250 כ"ס/950 נ"מ, 280 כ"ס/1,020 נ"מ, 310 כ"ס/1,100 נ"מ.

בדאף מצהירים שלמרות השימוש בטכנולוגיות חדשות כדי לעמוד בדרישות הזיהום של יורו 6, צריכת הדלק של ה-LF החדשה זהה לזו של דגמי ה-LF עם טכנולוגיית יורו 5. ה-LF החדשה מוצעת עם תיבת הילוכים ידנית עם חמישה או שישה הילוכים,



**שילדת ה-LF החדשה תוכננה מחדש והיא חזקה וקלה יותר מקודמתה, מה שהופך את החיזוקים הפנימיים בשילדה הקודמת למיותרים**



תיבלאי אצל הנהג, כמו בחירת הילוך נכון וניצול גלי מומנט, או שימוש מושג כל בבלימת הרכב והעדפת בלימת מנוע/ אינטרדרד על פני שימוש בבלמים. מערכת ה-DPA גם מציינת את הנהג בטיפים לחי סכון בדלק, כמו כיבוי המזון כשאין בו צורך (חיסכון דלק של 2 אחוז), הימנעות מעמידה לאורך זמן עם מנוע פועל (חיסון כון של ליטר וחצי דלק פר שעה), כיוון מסיט האוויר בגג בהתאם לנגרר ורידוא לחץ אוויר תקין בצמיגים. בהיבטים של בטיחות, מבנה הקבינה של ה-CF חזק וכולל אזורי קריסה מלפנים ומאחור. הקבינה יושבת על מתלים חדשים (המור גנים בפטנט על ידי דאף) - עם קפיצי בורג כסטנדרט ואוויר כאופציה - שתור כנו להבטיח שהקבינה תישאר מחוברת לשילדה במקרה של תאונת חזית ותידחף לאחור באופן מבוקר כדי להימנע ככל האפשר מפגיעה בשילדה. גם הדשבורד כולל אזורים סופגי אנרגיה כדי למזער פגיעה בברכי הנהג במקרה של התנגשות וחגורות הבטיחות שולבו במושב. ה-CF החדשה כוללת כסטנדרט מערכת בקרת יציבות (VSC), המסייעת למנוע התהפכות המשאית והנגרר, או הגעה למצב המכונה אצלנו "ד" בין הגורר לנגרר.

### הנעה והילוכים

ה-CF החדשה עושה שימוש במנוע עי Paccar בתקן יורו 6 הכוללים את ה-PX-7, ה-MX-11 וה-MX-13, בטווחי הספק החל מ-223 כ"ס ועד 510 כ"ס. מנוע ה-MX-13 מוצע בשלוש רמות הספק/ מומנט: 410 כ"ס / 2,000 נ"מ, 460 כ"ס / 2,300 נ"מ ו-510 כ"ס / 2,500 נ"מ. החל מסתיו 2013, מצוידת ה-CF במנוע החדש לחלוטין, ה-MX-11 Paccar 11 בנפח 10.8 ליטר (שאותו סיקרנו בהרחבה בגי' ליון טראק 221). גירסאות ה-290 כ"ס, 330 כ"ס ו-370 כ"ס (עם מומנט מקסימי מלי של 1,200, 1,400 ו-1,600 נ"מ בהתאמה) הותאמו ליישומים הפצה עירוניים. עבור שימוש בהובלה כבדה יותר, מוצעים הספקים של 400 כ"ס ו-440 כ"ס (עם מומנט מירבי של 1,900 ו-2,100 נ"מ בהתאמה). בדאף מציינים שהחל מאביב 2014 תוצע ה-CF החדשה גם עם מנוע Paccar PX-7, בנפח 6.7 ליטר ושישה צי' לינדרים בטור עם הספקים של 220 כ"ס, 250 כ"ס, 280 כ"ס ו-310 כ"ס. דגמי ה-CF עם הספק מנוע של 370 כ"ס (כולל מור צעים, כסטנדרט, עם תיבות דינמיות בנות שמונה או תשעה הילוכים. הגירסאות עם הספקים מעל 370 כ"ס מוצעות עם תיבה בת שנים-עשר הילוכים כסטנדרט.



דשבורד LF

הבסיסית (day cab) שתי קבינות השינה מציעות מיטה ברוחב 70 ס"מ (עם היצרות ל-60 ס"מ מאחורי המושבים), אורך של 202 ס"מ ועובי של 12 ס"מ. המיטה נתמכת על ידי צמד קפיציני המאפשרים הטייתה מעלה לגישה נוחה לשטח האחורי שמתחתיה. לוח בקרה חדש הותקן על הדופן האחורית של הקבינה, באמצעותו שולט הנהג בתאורה הפנימית והחימום. גם מנורת קריאה גמישה עומדת לרשותו. דור חדש של מושבים הותקן ב-CF, שכור ללים טווח כיוון לאורך של 220 מ"מ ולגובה של 145 מ"מ, התאמת גובה חגורת הבטיחות המשולבת במושב, ואזור תומך גב בגובה כתפי הנהג. דוושת התאוצה נעזרת באלקטרוניקה המסייעת לשליטה טובה יותר ודוושת הבלם היא כעת דוושת תלויה, כדי לאפשר מרחב גדול יותר לכף הרגל של הנהג. על ההגה חדש, בעל ארבע עה חיבורים ויכולת נטייה של 30 עד 45 מעלות וכיוון לגובה של 80 מ"מ, מור קמו קבוצות מתגים בהתאם לתפקודם. סביבת הנהג תוכננה ועוצבה מחדש ולוח השעונים מציע שלוש גירסאות מראה אלומיניום, עץ או גימור שחור. מתגי לוח המכשירים עוצבו מחדש וקובצו בהתאם לתפקודם. צג המידע המרכזי בלוח המכשירים (5 אינצ' TFT) מצגי מידע חיוני עבור הנהג וגם מתגמל אותו בציונים גרפיים בדמות אייקוני "וי" ירקרקים על ביצועי הנהיגה שלו כשמערכת ה-Driver Performance Assistant מופעלת. המערכת מציעה העלאת הילוך, כשזו אפשרית ומזהה מאפייני נהיגה חסכוניים ומפחית

שחור-מט משולב פאנל כרום מרכזי הנושא את לוגו דאף, ומעליו שטח המיועד לשאת את שם חברת התובלה הרלוונטית. גם פנסי הלוגן H7 עם פנסי-LED משולבים הם חלק מהעיצוב העדכני, כמו גם תאורת פנייה המשולבת עם פנסי הערפל בפגוש הפלדה החדש אף הוא. פנסי התאורה עשויים לקסאן עמיד כנגד שבר. בדאף מציינים שהנורות נגישות להחלפה דרך פתח שירות, ללא צורך בהרמת הקבינה לשם כך. פתחי כניסת אוויר בפגוש משמשים לקירור המנוע ולזרימת אוויר משופרת. מגיני הבוץ, מסיטי האוויר בפנינות וחצאיות הצד, תוכנו מחדש לטובת שיפור האירודינמיות, הפחתת לכלוך, ומראה נעים יותר לעין. למרות הרדיאטור הגדול יותר באופן משמעותי, גובהה של ריצפת הקבינה עומד על 1.18 מטר ב-CF עם מנוע ה-MX-11, ו-1.25 מטר ב-CF עם מנוע ה-MX-13. עם שתי מדרגות בדגמים המצוידים במנוע ה-MX-11, ושלוש מדרגות באלו עם ה-MX-13.

דאף מציעים את ה-CF עם קבינת-יום, קבינת שינה (sleeper cab), וקבינת-שינה גבוהה (Space Cab). קבינת ה-Space Cab מציעה סך של 900 ליטר שטח אחסון, הכוללים שלושה תאים גדולים מעל השמשה (עם מספיק מקום למיקרוגל) ונפח של 660 ליטר של אחסון תחת המיטה. להוציא את הקבינה

”  
בדאף מציינים שהחל מאביב 2014 תוצע ה-CF החדשה גם עם מנוע Paccar PX 7-בנפח 6.7 ליטר ושישה צילינדרים  
”

שילדה LF



המשאית עלה ל-2.55 מטר ומעניק יציב בות כביש גבוהה יותר. סרן אחורי חדש, ה-SR1344, הוצג ב-CF בדגמים בתצורת ראש גורר ומשאית 4x2, עם מבנה מתלי כריות אוויר מסוג Stablink המשלב בתוכו את פעולתו של מוט נוגד גלגול ובכך מפחית את המשקל ולטענת דאף מעלה את רמת יציבות הרכב ומשפר את התנהגות הכביש שלו. לסרן החדש יש יכולת מעמס של 13 טון, ומותקן כסטנדרט על משקל לים של עד 44 טון ומומנט מנוע של עד 2,300 נ"מ (234.5 קג"מ). כדי ליעד את הסרן האחורי ליישומים ספציפיים, יחסי העברה בסרן מוצעים החל מ-2.38:1. סרן ה-SR1344 עושה שימוש בתיכנון חדש של הסבבת והעטרה, שמוביל להפחתת משקל של 50 ק"ג. עבור משקלים הגבוהים מ-44 טון, ובכלים עם 510 כ"ס/375 ק"ו, מיועד הסרן האחורי המעודכן SR1347, שגם בו הופחתה כמות השמן.



סביבת נהג CF

חיבור תיבת ההגה שולב בסרן הקידמי ומתלי הקבינה, לחיסכון במשקל. גם גיאומטריית ההיגוי חדשה, לשיפור ולדיוק ההיגוי, במיוחד בעיקולים ובמעבר מהיר בין הנתיבים. תמוכות מתלי הקבינה רחוקים יותר זה מזה, כדי למזער נטייה (גילגול) של הקבינה שמתליה האחוריים בנויים כגשר כדי לאפשר מקום ליציאת כוח מנוע (engine PTO) אופציונאלית. ה-CF החדשה מגיעה עם מערכת בלימה חדשה בלחץ עבודה של 12 באר. לחץ האוויר נוצר על ידי קומפרסור שני צי-לינדרים חדש, מקורר-נוזל עם ספיקת אוויר של 600 ליטר לדקה. מערכת אספקת האוויר דואגת שהקומפרסור יעבוד רק כשמנוע המשאית לא תחת עומס, כדי לחסוך בדלק. את מראה השילדה משלושה מים מגיני בוץ חדשים, שעשויים משלושה חלקים שונים, כשהחלק העליון ניתן להסרה, והם נמוכים מגובה קורות השילדה כדי למנוע נזק מהנגרר, וחובקים בתוכם את יחדות התאורה האחוריות החדשות.

### השוק הישראלי

מ"תשתית", יבואנית דאף לישראל, נמסר שלישארל יגיעו דגמי ה-LF וה-CF החדשים בשנת 2014, אולם טרם התקב לו לוחות זמנים ידועים לתחילת מכירתם ובחברה נערכים להבאת הדגמים המ-תאימים ביותר לשוק הישראלי, עם כוונה לסייע לקוחות לאפיין את צרכיהם אל מול הסדרות החדשות. ב"תשתית" מציינים עוד כי חלק מהמאפיינים המ-זכרים לעיל אינם רלוונטיים לשוק הישראלי, כגון מנועי 510 כ"ס (CF), מיכלי דלק של 1200 ליטר וכד'.

ביניים גדול יותר וזרימת אוויר משופרת ולכן יעילות קירור גבוהה יותר למנוע היוורו 6. קצוות שילדת ה-Y, בחזית, מחוזקים בקורות צולבות חדשות, בקורת רוחב נוספת תחת יחידת הקירור ובמיוון הגחון המשולב, שתוכנן אף הוא מחדש. השילדה הותאמה לקלוט מגוון רחב של התקנים ומציעה מספר אפשרויות סידור למיכלי הדלק, מערכת הפליטה, צמד המ-צברים (12 וולט החדשים אף הם, ב-CF) ושאר רכיבים כדי לקלוט, בין השאר, יחידות שאיבה, מערכת הרמה, נועלי מכר-לות ורגליים מייצבות למנופים. השילדה החדשה בראש גורר 4x2 עשויה פלדה בתצורת K בחיבור צולב ועובי סטנדרטי של שישה מילימטר (עובי של שבעה מ"מ מוצע ליישומים מיוחדים). הקורה הסוגרת היא בגובה זהה לקורות הצד (ומכך אין נזק במקרה של מגע לא מתוכנן בין העגלה לסוס) ומערכת האוויר והחשמל תוכננו מחדש ומיקומם מוגן יותר, בשילדה. גם השילדה לתצורת רכב משא (rigid) תוכננה מחדש כך שתקלוט מגוון יישומים והתקנים באופן פשוט ככל האפשר. גם המתלה הקידמי תוכנן כולו מחדש, עם קפיצים פאראבוליים ארוכים (1,75 מטר) שרוחבם עלה מ-80 ל-90 מ"מ, ונמצאים במתלה שני-עלים עבור סרן 8 טון הקידמי החדש ובמתלה שלושה-עלים עבור סרן 9 טון הקדמי, החדש אף הוא (שני הסרנים, כסטנדרט). מערכת מתלי אוויר חדשה גם היא מוצעת על הסרן הקידמי. דאף הציגו גם סרן 7.5 טון קידמי חדש עם מתלה עלה-יחיד לשילדת ראש גורר שדאף מייעדים אותה ליישומים בהם נדרש מקסימום משקל להעמסה. רוחב

לתיבת ה-AS Tronic האוטומטית רובוטית (12 או 16 הילוכים) יש תוכנה וסנסורים חדשים, ובדאף טוענים שהתוצאה היא שילוב קלאצ' חלק והדרגתי יותר, יתרון בתחילת נסיעה ובתימרון. מצב EcoRoll, שכבר פגשנו ב-XF החדשה, מיועד להפחית עוד בעלויות ההפעלה ובפליטת מזהמים. העיקרון כאן הוא שהקלאצ' מתנתק בירידות מתונות ומאפשר למשאית לנצל את מסת הרכב כדי לה-תגלגל קדימה כשהמנוע בסרק. בדאף פיתחו גם את ה-Fast Shift, שמגביר את מהירות העברת ההילוכים בין ההילוך העשירי, האחד-עשר והשנים-עשר, ולכן משמר ממונטום נוסף כדי לחסוך עוד בדלק. ה-CF עם תיבה ידנית ואוטומטית רובוטית מוצעת, כאופציה, עם ריטרדר מהדור האחרון המשולב בתיבת ההילוכים, עם הספק של עד 500 kw שבדאף מציינים אותו כבעל כוח בלימה משופר במהירויות נסיעה נמוכות ולאורך זמן, בין היתר הודות לנפח הקירור של המנוע. ה-CF מוצעת עם מגוון של יציאות כוח ("מפרש כוח"), בתוכן PTO המורכב על המנוע, כמו שאפשר למצוא ב-MX11 החדשה, עם מומנט של 250 נ"מ וחיבור ישיר למשאבה.

שילדה CF



### שילדה

ל-CF שילדה חדשה לחלוטין וצורתה, בחזית המשאית, היא כאות Y, מבנה הזהה לזה שב-XF החדשה, שמאפשר רדיאטור גדול יותר, מצנן