History

Nachdem die von Hub van Doorne 1932 in Eindhoven/Niederlande gegründete Firma DAF (van Doornes Aanhangwagen Fabriek) sich zunächst einen Namen durch die Produktion von LKW-Anhängern gemacht hatte, begann man in Eindhoven ab 1949 mit der Produktion von LKW und Bussen. Fortan stand DAF für van Doornes Automobiel Fabriek.

Inspiriert durch die riemengetriebenen Maschinen im Werk, ersann van Doorne ein Riemenantriebssystem für PKWs – die Variomatic. Der erste PKW mit

serienmäßigem Variomatic-Getriebe wurde 1958 auf der holländischen Automesse Auto-RAI vorgestellt, und ging dank positiver Publikumsresonanz ab 1959 als DAF 600 in Produktion. Der kleine Viersitzer verfügte über einen luftgekühlten 600 ccm-Boxermotor von 19 PS, und wurde stetig weiterentwickelt. So entstanden später der DAF 750, DAF Daffodil 30, 31, 32, sowie schließlich der DAF 33 mit 750 ccm-Boxermotor und 27 PS.

1967 eröffnete DAF in Born/Niederlande eine neue PKW-Produktionsstätte und baute dort zunächst den DAF 44. Der neue DAF war nach wie vor angetrieben von einem luftgekühlten Boxermotor, nun mit 34 PS aus 850 ccm Hubraum. Die Karosserie des DAF 44 (intern B-Body) ist von Michelotti gestaltet, sie ist gegenüber der ursprünglichen Form (A-Bodys genannt) deutlich gewachsen. Jedoch wurde der DAF 33 keineswegs abgelöst, er blieb bis 1974 im Programm.

Der Forderung nach mehr Leistung und Komfort folgend, lancierte man noch 1967 den DAF 55. Ebenfalls ein B-Body, verfügt dieser Wagen neben einigen anderen tiefgreifenden Weiterentwicklungen über einen wassergekühlten Reihenvierzylinder (1108 ccm/45 PS). Die Vierzylinder-Motoren kaufte man bis zum Schluss (Volvo 340, 1400ccm) bei Renault. Der DAF 55 blieb bis 1972 im Programm und wurde mit höher verdichtetem Motor (55 PS) und einigen anderen sportiven Optionen auch als „Marathon" angeboten.

Der DAF 55 wurde in direkter Folge vom DAF 66 abgelöst, dieser war wahlweise ebenfalls als „Marathon" lieferbar. 1973 löste der 1300 ccm-Motor mit 57 PS den 1100er Marathon ab. Auffälligste Neuerung des DAF 66 war eine geänderte Karosseriefront. Weniger der Optik, dafür umso mehr der Fahrsicherheit zuträglich war die nun verbaute DeDion-Hinterachse. Volvo war schon seit einiger Zeit in Produktion und Entwicklung involviert, 1975 übernahmen die Schweden die Aktienmehrheit von DAF. Der 66 wurde fortan mit kleinen Änderungen (am auffälligsten waren die dicken Stoßstangen, „Bahnschwellen") als Volvo 66 bis 1980 weiter produziert. Der als DAF 77 entwickelte Volvo 343 kam mit völlig neuer Karosserie 1976; 1991 lief der letzte Volvo 340 mit Variomatic vom Band.

Das stufenlose Getriebesystem wurde weiterentwickelt und ist heute in Form der CVT (Continuously Variable Transmission) auf dem Markt und wird nach wie vor bei van Doornes Transmissie (inzwischen von Bosch übernommen) produziert.

DAF-CLUB DEUTSCHLAND e.V.

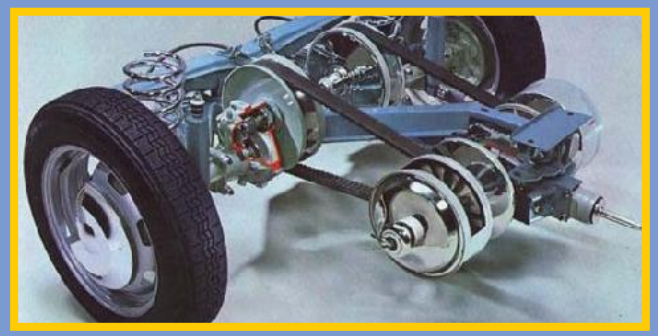
Club

Am 17.11.1985 wurde aus der IG Dafclub International der DAF-Club International mit Sitz in Herdecke gegründet, welcher später auf der ersten Jahreshauptversammlung in DAF-Club Deutschland e.V. umbenannt wurde. Der DCD bietet seither allen DAF-Interessierten die Möglichkeit sich auszutauschen und zu treffen. Es gibt monatlich stattfindende Treffen, ebenso wie ein großes Jahrestreffen, zu welchem die Leute mit Ihren DAFs und variomatischen Volvos aus allen Richtungen anreisen.

Neben der Organisation von Veranstaltungen und Messe-Auftritten bietet der DCD den Mitgliedern natürlich auch Technischen Support, Hilfe bei Ersatzteilfragen, wie auch tatkräftige Unterstützung bei Problemen mit dem DAF in allen Lebenslagen. Die DCD-Mitglieder bilden eine große Familie von begeisterten Variomatic-Fans und begrüßen jeden Interessierten in der liebenswerten Gemeinschaft der stufenlosen Fortbewegung.

Variomatic

Jeden DAF-PKW zeichnet sein außergewöhnliches variomatisches Getriebe aus. Dieses vollautomatische Getriebe ändert kontinuierlich die Übersetzung, und ermöglicht so ein Fahren völlig ohne Schaltstufen. Der Motor arbeitet immer im optimalen Arbeitsbereich. Die einzige Entscheidung, welche man vor der Fahrt treffen muss ist, ob man vorwärts oder rückwärts fahren möchte. Die Variomatic befindet sich am Fahrzeugheck unter Kofferraum und Rücksitzbank. Die Technische Umsetzung ist ebenso simpel wie genial.



Die Kraftübertragung zur Variomatic erfolgt über eine am Motor angebrachte Fliehkraftkupplung, welche die Antriebskraft über eine Antriebswelle zur Variomatic weiter gibt. Die Variomatic selbst besteht aus einem treibenden (Primärvariomatic) und einem angetriebenen Teil (Sekundärvariomatic).

Die Kraftübertragung zwischen beiden erfolgt mittels zweier Antriebsriemen. Die Riemen laufen je zwischen zwei beweglichen Kegelscheiben an Primär- wie Sekundärvariomatic, und werden bei steigender Drehzahl durch Fliehgewichte im treibenden Teil der Variomatic nach außen gedrückt. Gleichzeitig ziehen sich die Riemen am getriebenen Variomaticteil gegen Federkraft zwischen die Kegelscheiben. Somit kann sich die Übersetzung ständig in Abhängigkeit von Drehzahl und Fahrwiderstand stufenlos ändern. Beim Umschalten zwischen Vorwärts- u. Rückwärtsfahrt ändert sich lediglich die Drehrichtung der Variomatic. Zusätzlich unterstützt ein ausgeklügeltes Unterdrucksystem die Variomaticsteuerung.

Kontakt

DAF-Club

Deutschland e.V. seit 1985

www.dafclub.de