

Per „Mietauto“ zum Schwerlasteinsatz? Der DAF FTT XF 105.510 6x4 im Test



Vorbereitungen für den Test. STM-Bild

Mit dem DAF FTT XF 105.460 6x4 und dem DAF FTT XF 105.510 6x4 bietet PacLease 3-achsige Schwerlastzugmaschinen zur Miete an. STM wollte wissen, wie sich die 510 PS-Maschine im Schwerlasteinsatz fährt und lud den „Großen“ der 3-Achser zum Test.

Von Manuela Buschmeyer

Unterstützung holte sich die STM-Redaktion für diesen Test durch Hans Neubecker, der langjährige Berufserfahrung als Schwertransport- und Kranfahrer mitbringt und bei der Hellmich Kranservice GmbH für die Bereiche Schwerlast und Baustellenerkundung verantwortlich ist.

Zunächst geht es zur Pac Lease-Zentrale nach Dieburg, wo die mit Space Cab Kabine ausgestattete Zugmaschine blitzblank geputzt für uns bereitsteht. Dass sie gerade aus einem mehrere Wochen dauernden Mieteinsatz kommt, sieht man der Maschine nicht an.

Der erste Eindruck, den das Fahrzeug auf der Solofahrt zum Hellmich-Firmengelände hinterlässt, ist positiv: aufgeräumtes Interieur, alle Bedienele-

mente liegen übersichtlich im Blickfeld. Die im Cockpit angezeigten Informationen sind aufs Wesentliche beschränkt, nichts lenkt hier die Aufmerksamkeit des Fahrers unnötig ab. Rechts an der Lenksäule befindet sich der Bedienhebel für den 3-stufigen Retarder, und zwar nur für den Retarder. Dass sich der Fahrer hier aus Versehen vergreift und womöglich den Scheibenwischer betätigt, statt zu bremsen, ist somit ausgeschlossen.

Wie schon die Armaturen, so sind weder Retarder- noch Blinkerhebel mit Funktionen überfrachtet. Stattdessen finden sich weitere Bedienelemente übersichtlich angeordnet auf dem Lenkrad. All dies ermöglicht eine schnelle Orientierung. Wo und wie sich beispielsweise die Bremsomatfunktion – bei

Die im Cockpit angezeigten Informationen sind aufs Wesentliche beschränkt, nichts lenkt hier die Aufmerksamkeit des Fahrers unnötig ab.

DAF Downhill Speed Control genannt – aktivieren lässt, erschließt sich rasch.

Mit seinen gut und übersichtlich angebrachten Bedienelementen heimst die Zugmaschine schon mal die ersten Pluspunkte ein. Zwar hat dies noch nichts mit dem Schwerlasteinsatz an sich zu tun, aber natürlich steht es einem Mietauto besonders gut zu Gesicht, wenn es seinem Fahrer einen übersichtlichen und unkomplizierten Arbeitsplatz bietet, an dem er sich schnell zurechtfindet.

Zudem bietet die Space Cab Kabine viel Platz und Bewegungsfreiheit sowie eine Menge Stauraum, inklusive 42 l-Kühlschrank. Stoffbezüge oder Teppich sucht man in der Kabine jedoch vergeblich. Was wohl in erster Linie dem Vermietgeschäft geschuldet ist, gereicht gerade der Schwerlastzugmaschine zum Vorteil, denn nicht immer wird der Fahrer sauberen Fußes ins Führerhaus einsteigen, wenn er gerade zum Beispiel Krangegengewichte an einer matschigen Baustelle abgeliefert hat.



Ausstattung DAF FTT XF 105.510 6x4



- 510 PS (375 kW) Euro 5-Motor, 2.500 Nm
- Automatikgetriebe ZF AS-Tronic, 16 Gang
- ZF-Intarder mit MX Motorbremse
- Differenzialsperre
- Vorderachse: 9 t Parabel-Federung 186N
- Hinterachsen: 2 x 13 t, Luft-Federung HR 1355T
- Kipphydraulikanlage, Ein-/Zweikreis, Hoch-/Niederdruckanlage
- Aufsattelhöhe: 1.280 mm
- Verschiebbare Sattelkupplung „Georg Fischer“, Zapfengröße 2“ oder 3,5“
- Zulässiges Gesamtzuggewicht: 40 t, techn. 60 t (auf Anfrage höheres techn. Gesamtzuggewicht)

Mit 64 t Gesamtgewicht unterwegs. STM-Bild

Und eben diesen Einsatzfall hat die STM-Redaktion bei ihrem Praxistest im Blick. PacLease vermietet sowohl die Schwerlastzugmaschinen mit 460 PS/2.300 Nm wie auch die 510 PS/2.500 Nm-Versionen für technische Gesamtzuggewichte bis 60 t, auf Anfrage auch darüber. Und was liegt in dieser Gewichtsklasse näher, als die 3-Achs-Zugmaschine beispielsweise für den Transport von Ballastplatten zu nutzen? Denn wer je Kraneinsätze disponiert hat, kennt das Dilemma: Mit einer 2-Achs-Zugmaschine gelangt man schnell an die Grenze des Machbaren – gleichzeitig soll aber „in einem Abwasch“

NEU! NOOTEBOOM PX2 EURO TIEFLADER **PX2** EURO LOW-LOADER



WWW.NOOTEBOOM.COM

TRENDSETTERS IN TRAILERS

Region Nord-Ost - **Guido Denk** +49 171 2419095 | Region West - **Patrick Douma** +31 653 332177 | Region Mitte - **Michael Lohscheller** +49 171 2419050 | Region Süd - **Michael Findeiß** +49 171 2419098



DAF Telematics System



Die von PacLease angebotenen DAF-Zugmaschinen sind mit dem DAF Telematics-System erhältlich. Es ermöglicht eine satellitengestützte Navigation, Adressverwaltung, Übermittlung von Nachrichten sowie eine Überwachung des Fahrzeugs und seiner Betriebszustände in Echtzeit von der Zentrale aus. Das System erlaubt es dem Fahrer Mitteilungen (darunter 50 vorformulierte, die auch während der Fahrt verschickt werden können) direkt vom Lkw an die Zentrale oder an Kunden zu senden beziehungsweise Mitteilungen von der Zentrale erhalten. Zudem kann per E-Mail ein Pannen-Notruf an die ITS Zentrale in Eindhoven gesendet werden. Serienmäßig ist ein freier Anschluss vorhanden, der mit einer handelsüblichen Kamera bestückt werden kann – das Bild wird dann auf den Monitor in der Kabine übertragen.



Vor uns die besagten Kieskutscher. Mit ihren 40 vielleicht 42 t Gesamtgewicht sind sie an dieser Stelle auch nicht schneller unterwegs als wir.

so viel Ballast wie möglich zur Baustelle kommen (siehe Infokasten Sonderfall Ballasttransport).

So macht sich das STM-Testteam auf zum Firmengelände der Hellmich Kranservice GmbH, wo ein mit Krangegenwichten beladener 4-Achs-Auflieger aufgesattelt wird. Der DAF FTT XF 105.510 6x4, der mit einem 16 Gang Automatikgetriebe (ZF AS-Tronic) ausgerüstet ist, lässt sich hierbei sanft rangieren, was ein gefühlsvolles Aufsatteln ermöglicht. Für unser Testmodell bietet PacLease die verschiebbare Sattelkupp-

lung wahlweise mit 2“ oder 3,5“ Zapfengröße an.

Nachdem das Fahrzeug für den Schwerlasteinsatz fit gemacht ist, kann es mit 64 t Gesamtzuggewicht losgehen. Die Teststrecke steht schon fest: Ziel ist das Nordpfälzer Bergland, wo nicht nur kurvenreiche Landstraßen auf uns warten, sondern auch gewaltige Steigungen von 18%.

Die Strecke ist nicht ganz zufällig gewählt. Denn gerade weil es hier so zahlreiche Anhöhen gibt, wimmelt es in der Gegend nur so von Windkraftanlagen. Anlagen, für deren Wartung



Anstiege hinter 90°-Kurven sind eine Herausforderung – zumal bei 64 t Gesamtgewicht. STM.Bild ▶▶

◀ ▶ Mit der schwierigen Topografie in der Nordpfalz kam der DAF XF 105 sehr gut zurecht. STM-Bild



oder Repowering immer wieder Mobilkrane ausrücken müssen – Sattelzüge mit entsprechenden Gegengewichten und weiterem Equipment im Schlepptau. So bleibt der Test nicht im luftleeren Raum, sondern orientiert sich an durchaus realen Einsatzbedingungen.

Und noch ein Phänomen zeichnet das hügelige Land rund um den Donnersberg aus: die vielen Steinbrüche und Kiesgruben. Auf einem Teil der Teststrecke werden also zahlreiche „Kieskutscher“ mit ihren 3- und 4-Achs-Kippern und Kippsatteln unseren Weg kreuzen. Wir sind gespannt, ob wir den Fahrern, die nicht gerade für ihren zimperlichen Fahrstil bekannt sind, ins Gehege kommen werden.

Die Autobahnstrecke, die uns vom Rhein-Main-Gebiet

in die rheinland-pfälzische Provinz führt, stellt den DAF vor keine allzu großen Herausforderungen. Zügig geht es mit gut 80 km/h voran. Erst einige Steigungen auf der A 63 fordern tempomäßig ihren Tribut. So geht es bei Klein-Winternheim kurzzeitig mit nur 50 km/h bei etwa 1.400 Umdrehungen weiter, doch nachdem die Steigung geschafft ist, sind wir rasch wieder mit Tempo 80 unterwegs, ohne dass ein Eingreifen in die Schaltautomatik notwendig gewesen wäre.

Ein nicht allzu steiler, dafür aber lang gezogener Anstieg führt uns Richtung Freimersheim. Langsam geht es auf 70 km/h runter, vor Freimersheim sind es dann noch 55 km/h, die der DAF über den Rest der Steigung dann aber auch konsequent hält.

Teilbare Ladung: Sonderfall Ballasttransport

Sobald bestimmte Transportgewichte und -abmessungen überschritten werden, spricht man von Sonder- beziehungsweise Schwertransporten. Eine Regel bei der Durchführung solcher Transporte besagt, dass es sich dabei um unteilbare Ladung handeln muss. Jenseits von 40 t zulässigem Gesamtgewicht darf also prinzipiell nur unteilbare Ladung transportiert werden.

Doch wie sooft gilt: keine Regel ohne Ausnahme! Und eine der wenigen Ausnahmen ist der Transport von Kranballast. Obwohl Kranballast immer aus mehreren Ballastplatten besteht, wird dieser als eine unteilbare Ladung betrachtet. Darum war es auch möglich, den Test der DAF-Schwerlastmaschine in dieser Form als Sondertransport mit 64 t Gesamtgewicht durchzuführen.

An der Anschlussstelle Kirchheimbolanden verlassen wir die A 63, und prompt wartet das Pfälzer Bergland mit der ersten Herausforderung auf: Schnurgerade geht es nach der Aus-

fahrt aus einem Kreisverkehr einen etwa 2 km langen Anstieg hinauf, der im Schnitt 7 % und zum Ende hin gute 10 % Steigung aufweist. Zunächst sind wir mit Tempo 40 km un-





Mit dem DAF FTT XF 105.510 6x4 bietet Paclease eine Schwerlastzugmaschine zur Miete an, die im Test voll und ganz überzeugen konnte. STM-Bild

13 %, 15 % Steigung und Gefälle stellen die DAF-Maschine vor einen Härtetest.

terwegs. Ohne manuelles Zutun des Fahrers pendelt sich das Testfahrzeug dann bei 20 km/h und 1.500 Umdrehungen ein und schiebt sich im 9. Gang den Hügel hinauf. Vor uns die besagten Kieskutscher. Mit ihren 40 vielleicht 42 t Gesamtgewicht sind sie an dieser Stelle auch nicht schneller unterwegs als wir. Natürlich können wir den Abstand nicht verringern, aber wegfahren können uns die Kipper auch nicht.

Auch der weitere Verlauf der Strecke hat es in sich und stellt die DAF-Zugmaschine vor einen Härtetest. 13 %, 15 % Steigung und Gefälle, dabei zahlreiche enge Kurven. Doch die PacLease-Mietmaschine meistert die gestellten Aufgaben tadellos. Ein Eingreifen in die Schaltautomatik ist nicht notwendig, die AS Tronic kommt erstaunlich gut mit der Strecke zurecht. Und auch die Dauerbremse kann trotz der schwierigen Topografie überzeugen.

Und dann passiert es doch – an einer verflucht teuflischen Stelle, die für unseren Testfahrer völlig überraschend kommt, weil er die Strecke zuvor noch nie gefahren ist. Wir biegen scharf links ab und fahren sogleich in eine 18 %-Steigung hinein. So gerade kommen wir noch herum und bleiben dann am Hang stehen. Doch die Situation ist schnell wieder im Griff. Mit Hilfe der Berganfahrhilfe sind wir im Handumdrehen wieder mobil und können die Fahrt fortsetzen. „Ich bin mir sicher, dass wir auch diese Stelle im A-Modus hätten fahren können, wenn ich vorher stärker abgebremst und so der Automatik die Chance gegeben hätte, frühzeitig in einen kleineren Gang zurückzuschalten“, so Testfahrer Hans Neubecker.

Mit Tempo 20 bewältigen wir den Rest der Steigung und nehmen die weitere Teststrecke in Angriff. Dabei zeigt sich der 3-Achser von seiner gewohnt



Die Schwerlastzugmaschinen gibt es auch mit 460 PS Motor.

guten Seite. Motor und Getriebe sind bestens aufeinander abgestimmt. Die Schaltvorgänge der Automatik sind präzise und gestalten sich dennoch ökonomisch. Standardmäßig wählt die AS Tronic den 3. Gang zum Anfahren – das ist bekanntermaßen nicht nur verschleißmindernd, sondern fühlt sich trotz 64 t Gesamtgewicht richtig gut an. Und auch beim Beschleunigen gibt sich das Getriebe wirtschaftlich. So schaltet das ZF-Getriebe, wo es möglich ist, direkt vom 3. in den

6. und weiter in den 8. Gang. In Kombination mit dem 510 PS-Motor und dem maximalen Drehmoment von 2.500 Nm funktioniert dies einwandfrei.

Am Ende des Tests zeigt der Tageskilometer 188 km an, für die der DAF 142 Liter Diesel benötigt hat. Das entspricht einem Verbrauch von 75,5 l auf 100 km – für 64 t Gesamtgewicht und angesichts der zu bewältigenden Topografie ein ordentlicher Wert.

Mit dem DAF FTT XF 105.510 6x4 bietet PacLease al-

so eine Schwerlastzugmaschine zur Miete an, die im Test voll und ganz überzeugen konnte. Die Handhabung der Zugmaschine gestaltet sich erfreulich unkompliziert. Ganz wie man es von einem „Mietauto“ erwartet, lautet für den Fahrer hier die Devise „reinsetzen und losfahren“ – die entsprechende Erlaubnis natürlich vorausgesetzt.

In den vergangenen Jahren hat auch im Schwertransportbereich das Thema Miete einen immer höheren Stellenwert erlangt. Ob als Ersatz für ausgefallene Fahrzeuge oder auch um saisonale Auftragsspitzen abzudecken: Hier bietet sich PacLease mit den 3-Achs-Zugmaschinen als Ansprechpartner für Schwertransport- und Krandienstleister an. Und natürlich eignen sich die Maschinen auch für den Einsatz im Baubereich, sei zum Transport von Baumaschinen oder zum Transport von Baustoffen selbst.

STM

Unsere Testfahrer:

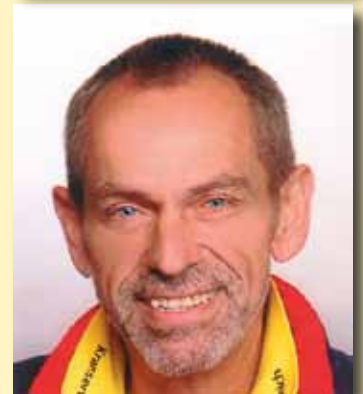
Manuela Buschmeyer ...

... ist seit 1997 als Chefredakteurin für das KRANMAGAZIN und später auch für das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN tätig. Nachdem das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN 2004 als eigenständiger Magazintitel in der Fachzeitschriftenreihe der KM-Verlags GmbH das „Licht der Welt“ erblickte, wollte sie auch selbst „erfahren“, worüber sie sonst nur schreibt. Zugleich erfüllt sie sich mit dem Erwerb der Führerscheinklasse CE im Jahr 2006 pünktlich zur IAA-Nutzfahrzeuge einen lang gehegten Wunsch. Nach etlichen Fahrten mit verschiedenen Lkw der Hellmich Kranservice GmbH stellte der DAF-Test jetzt ein weiterer „Meilenstein“ in der „Fahrervita“ unserer Chefredakteurin: Erstmals fuhr sie einen „echten“ Sondertransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 40 t.



Hans Neubecker ...

... hat 1974 den Führerschein Klasse 2 erworben und hat seitdem „fast alles gefahren, was sich auf Reifen und auch Raupen fortbewegt“. Er darf damit wohl als „alter Hase“ gelten. Als Kranfahrer bewegt er dabei Krane mit einer maximalen Tragkraft von bis zu 300 t. Seit 2001 arbeitet Hans Neubecker als Kran- und Schwertransportfahrer bei der Hellmich Kranservice GmbH. Insbesondere ist er dort für die Baustellenerkundung und Einsatzplanung zuständig.



KAHL SCHWERLAST GmbH – Internationale SchwertransportLogistik

Der Spezialist mit Erfahrung für Schwertransporte... und mehr...



- Selbstfahrer und Plateaufahrzeuge > 2000 to Nutzlast
- 150 Schwergutachslinien
- Kesselbrücken bis 140 to Nutzlast
- Tieflader bis 300 to Nutzlast
- Semitiefelader, Ladekranfahrzeuge
- Jumbosemis beplant bis 4,6 m Breite
- Hafen Schwergutterterminal ab 2010
- Freilagerflächen bis zu 30.000 qm
- Hallenlagerflächen 150 to Krankapazität
- Optimale Möglichkeiten für Transport, Umschlag, Lagerung, Verpackung bis zur Vormontage kompletter Industrieanlagen

47445 Moers · Pattbergstraße 33 · Tel.: (02841) 7997-0 · Fax: (02841) 7997-111 · www.kahl-schwerlast.de

... weil schwer nicht schwer sein muss!