

Neues für Schwertransport und Bau



Kurz vor der bauma präsentierte DAF seine Neuheiten für den Bauverkehr. Bei der Fahrvorstellung in Südspanien war auch eine neue Schwerlastzugmaschine der Niederländer dabei.

Das Unternehmen bietet mit dem XF 530 FTM eine neue 8x4-Schwerlastzugmaschine an, die auf der neuesten Generation des XF basiert. Je nach Ausführung erteilt DAF für den 4-Achser, der ein technisches Gesamtgewicht von 41 t ermöglicht, eine generelle Freigabe für Gesamtzuggewichte bis zu 120 t, möglich sind im Einzelfall aber auch Freigaben bis 150 t oder darüber hinaus.

Ins Auge sticht der Radstand des 4-Achser, den DAF mit 4,65 m angibt. Erhältlich ist die Zugmaschine mit verschiedenen Achsen und in verschiedenen Achskonfigurationen. Bei den Vorderachsen steht neben 8 und 9 t-Achsen auch eine neue 10 t-Achse zur Verfügung, die in der 2. Jahreshälfte erhältlich sein wird. Hinten kommt eine doppelt angetriebene Tandem-Achse – wahlweise SR1360T oder HR1670T – zum Einsatz, die gemeinsam mit einer gelenkten 8 t-

Vorlauf-Hinterachse eine Tridem-Achse bildet.

Ganz allgemein für schwere Einsätze hält DAF mit der doppelt angetriebenen Tandem-Achse SR1360T eine einfach untersetzte Tandem-Achse bereit, die in einer 21- oder 26 t-Version angeboten wird und mit Scheibenbremsen und Luftfederung ausgestattet ist.

Darüber hinaus findet sich im Sortiment von DAF die HR1670T. Diese doppelt angetriebene Tandem-Achse mit Außenplaneten ist eben-

Mit dem 530 FTM 8x4 bietet DAF eine neue Schwerlastzugmaschine für Gesamtzuggewichte bis 120 t an.

falls in einer 21- oder 26 t-Version erhältlich, kann mit Luft- oder Blattfederung ausgestattet werden und verfügt über Trommelbremsen. Die Tandem-Achse bietet zehn Auswahlmöglichkeiten an Hinterachsübersetzungen – von 3,46:1 bis 7,21:1. Langsames Rangieren mit langen Aufliegern oder andere anspruchsvolle Fahrmanöver bei sehr langsamen Geschwindigkeiten dürften sich somit effektiv meistern lassen.

Ideal für ein technisches Gesamtgewicht von 34 t ist der XF FTM in der Version mit 8 t-

Die bei der Präsentation vorgestellte Schwerlastzugmaschine war mit einer 9 t-Vorderachse, 8 t-Vorlauf-Hinterachse und mit der einfach untersetzten SR1360T in der 26 t-Version ausgestattet; Hinterachsübersetzung laut Datenblatt: 2,83:1.

Der 12,91-Motor MX-13 mit 390 kW (530 PS) kommt zusammen mit einem automatisierten 16 Gang-Getriebe ZF TraXon zum Einsatz, das eine Spreizung von 17,94 - 1 bietet. Die Getriebe-Software passt sich den jeweiligen Einsatzverhältnissen an, unterscheidet beispielsweise

Entsprechend präsentierte das Unternehmen neue Fahrgestelle, neue Achskonfigurationen und neue Achsen.

Vorderachse und der Tridem-Achse, bestehend aus der 8 t-Vorlauf-Hinterachse und der 21 t-Tandem-Achse HR1670T mit Außenplaneten. Darüber hinaus ist der XF FTM auch mit einer 9- oder der neuen 10 t-Vorderachse und der Tridem-Achse, bestehend aus der 8 t-Vorlauf-Hinterachse und der 26 t-Tandem-Achse mit Außenplaneten, erhältlich. Das maximale Gewicht auf der Sattelkupplung der beiden Ausführungen beträgt netto circa 24 beziehungsweise 31 t.

zwischen Schwerlast und „normaler“ Last und führt entsprechend die Schaltvorgänge aus.

In Spanien war der 4-Achser in Kombination mit einem 3-achsigen Tieflader und einer Schwerlasttransportkiste als Ladung unterwegs. Da es dabei allerdings über öffentliche Straßen ging, war auf eine schwergewichtige Beladung verzichtet worden, sodass das Fahrzeug nur ansatzweise zeigen konnte, was in ihm steckt.

Im Fokus der Produktpräsentation standen ohnehin weniger die Sattelzugmaschinen, als



Diese Kombination – hier mit CF 410 FA – wird gerne in den Niederlanden genommen. Mit Anhänger geht's in die Nähe des Einsatzortes, solo wird dann beispielsweise die innerstädtische Baustelle angefahren und mit einem der Container beliefert.



Die Schwerlastzugmaschine ist in verschiedenen Achskonfigurationen erhältlich. Beim Getriebe entschied sich DAF für das automatisierte 16-Gang-Getriebe ZF TraXon.

vielmehr die Fahrgestelle des Herstellers. Und das hat seinen guten Grund: Nach dem Rekordjahr 2018, in dem DAF einen Marktanteil von 16,6 % auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt im Segment über 16 t für sich verbuchen konnte und mit einem Marktanteil von 19,8 % erneut als Marktführer im Segment der Sattelzugmaschinen aufgetreten ist, plant das Unternehmen weiter zu wachsen, wie Richard Zink, Direktor Marketing und Vertrieb und Mitglied des Vorstands bei DAF Trucks, erklärt: „2018 war ein historisches Jahr für DAF. Mit einem Marktanteil von 16,6 % in der schweren Klasse haben wir das Jahr als zweitgrößte Lkw-Marke in Europa abgeschlossen. Wir waren Markt-

al. Wir bieten eine große Auswahl an robusten Fahrgestellen und Achsen, effizienten Antriebssträngen und komfortablen Fahrerhäusern. DAF hat den passenden Lkw für jeden Transporteinsatz.“

Entsprechend präsentierte das Unternehmen neue Fahrgestelle, neue Achskonfigurationen und neue Achsen. So wird ab Sommer die neue 10 t Vorderachse für den XF und den CF zur Verfügung stehen, die auch für die oben schon erwähnte Schwerlastzugmaschine genutzt werden kann.

Interessant ist die neue Achse mit Parabelfederung und drei Federblättern zum Beispiel aber auch beim Aufbau eines Ladekrans hinter

Beeindruckend der Wenderadius des 4-Achlers, der nur circa 7,8 m beträgt.

führer in nicht weniger als sieben Ländern, produzierten eine Rekordzahl von 67.000 Lkw und waren erneut die größte Importmarke in Deutschland – Europas größtem Lkw-Markt. Darüber hinaus ist DAF seit vielen Jahren unangefochtener Marktführer im Segment für Sattelzugmaschinen in Europa.“

Zu den Wachstumsplänen des Unternehmens führt Zink weiter aus: „Deshalb wollen wir uns im Segment der Lkw und Baufahrzeuge noch stärker profilieren. Für DAF ist dies ein Segment mit erheblichem Wachstumspotenzi-

dem Fahrerhaus oder in anderen Fällen, in denen die Vorderseite des Lkw stark belastet wird. So verhindert die Achse, die für Versionen des XF und CF mit einer einzelnen Vorderachse und einem Paccar MX-11- oder MX-13-Motor erhältlich ist, auch die Gefahr der Überlastung bei Teilbeladung, in denen auf der Achse schnell Werte jenseits 9,4 t erreicht werden.

Ebenfalls neu im Angebot ist eine starre 7,5 t-Nachlaufachse mit Einzelbereifung – vorteilhaft zum Beispiel dann, wenn ein Ladekran heckseitig montiert wird. Ein neu gestaltetes Achs-



Der FAX mit zwei gelenkten Vorderachsen (8 oder 9 t) und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse (7,5 t) war bislang nur als CF erhältlich und kann jetzt auch als XF bestellt werden. Wie bei dem vergleichbaren CF ermöglicht der XF FAX technische Gesamtgewichte von bis zu 37 t. Im Bild: CF 480 FAX 8x2.



Dank gelenkter Nachlauf-Hinterachse sehr wendig: der CF 480 FAW 8x4 (mit gelbem Aufbau).



ANZEIGE



Pneukran
Spezialtransporte
Industriemzüge

058 332 22 22

welti-furrer





Neuer Schwerlastkipper auf 5 Achsen: CF 480 FAD Construction 10x4.

gehäuse aus Druckguss gewährt der robusten Achse eine größere Steifigkeit, zugleich bringt sie 10 kg weniger auf die Waage.

Laut DAF konnte die statische Tragfähigkeit der Achse um 25 % auf 26 t erhöht werden. Das bringt die nötige Reserve, wenn die Last beim Be- und Entladen, zum Beispiel im Abrollereinsatz, kurz auf der hintersten Achse ruht. Gern werden solche Achsen auch im Zusammenspiel mit BDF-Wechselaufbauten eingesetzt. Erhältlich ist die neue Nachlaufachse aber auch für die 6x2-Zugmaschinen der Modelle XF und CF – empfehlenswert, wenn diese beispielsweise zum Ziehen von Tiefladern und für Zuggesamtgewichte verwendet werden, die 44 t überschreiten.

Speziell auf dem deutschen Markt bietet DAF jetzt den hydraulischen Vorderachsantrieb „PxP“ an. Das erste P steht für das Unternehmen Paul aus Passau, das nun für DAF in Deutschland den hydraulischen Vorderachsantrieb realisiert, was zuvor in Zusammenarbeit mit Ginaf erfolgte. PxP (Paul extra Power) bietet einen offenen Hydraulikkreislauf, der Antrieb erfolgt mit direkt geflanschter Load-Sensing-Pumpe am Motorabtrieb und ermöglicht bis zu 12.200 Nm Zugkraft an der Vorderachse. Der maximale Betriebsdruck des Systems, das mit einem Mehrgewicht von circa 540 kg zu Buche schlägt, beträgt 360 bar. Der Betriebsbereich erstreckt sich über Gang 1 bis 4, beziehungsweise 1 und 2 rückwärts und bis zu einer Geschwindigkeit

von 20 km/h. Zunächst gibt's diesen hydraulischen Vorderachsantrieb von Paul für 4x2-, dann für 6x2-, in einem weiteren Zug dann auch für 8x4- und 6x4-Lkw von DAF.

Ebenfalls neu im Angebot von DAF sind verschiedene Fahrgestelle. So wird es ab Ende des Jahres als neues Produkt den FAW geben, der sich unter anderem auch für den Aufbau mit Ladekran empfiehlt.

Beim FAW handelt es sich um einen 4-achsigen XF oder CF Lkw mit Tridem-Achse, bestehend aus der Tandem-Achse SR1360T mit Einfachuntersetzung oder der Tandem-Achse

Speziell auf dem deutschen Markt bietet DAF jetzt den hydraulischen Vorderachsantrieb „PxP“ an.

HR1670T mit Außenplaneten und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse dahinter. Letztere sorgt dafür, dass sich der 8x4 FAW bestens manövrieren lässt, wie das Fahrzeug bei der Fahrvorstellung – dort als CF 480 FAW mit Palfinger-Hakenlift – unter Beweis stellen konnte. Beeindruckend der Wenderadius des 4-Achser, der nur circa 7,8 m beträgt. Das technische Gesamtgewicht des neuen FAW gibt DAF mit 37 t an.

Auf stolze 49 t technisches Gesamtgewicht kommt hingegen der neue CF 10x4, ein Schwerlastkipper, den DAF in Zusammenarbeit mit dem niederländischen Unternehmen Es-

tepe anbietet. Die Nettounutzlast des 5-Achser beträgt circa 30 t. Der Kipper ist mit zwei gelenkten 10 t-Vorderachsen, einer hydraulisch gelenkten 10 t-Vorlauf-Hinterachse – die ebenfalls angehoben werden kann – und der Tandem-Achse HR1670T mit Außenplaneten und Luftfederung ausgerüstet. Trotz der vielen Achsen konnte ein 350 t Kraftstofftank untergebracht werden.

Neues gibt es auch beim FAX. Der 8x2-Lkw mit zwei gelenkten Vorderachsen (8 oder 9t) und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse (7,5 t) war bislang nur als CF erhältlich und kann jetzt auch als XF bestellt werden. Wie bei dem vergleichbaren CF ermöglicht der XF FAX technische Gesamtgewichte von bis zu 37 t.

Weiterhin erhältlich sind die bekannten Construction-Versionen der Modelle CF und LF, die für ihren Einsatz im Gelände entsprechend ausgerüstet sind und über einen Böschungswinkel von 25° und eine Bodenfreiheit von 40 (CF) oder 32 (LF) cm verfügen.

Bei der Produktpräsentation in Spanien gab es auch die Gelegenheit, die neue Offroad-Software für den Bau zu „erfahren“, ein Steinbruch mit Gefällen bis zu 30 % bot hierfür die passende Umgebung.

Per MUX-Schalter im Armaturenbrett ist der Wechsel zwischen On- und Offroad-Schaltstrategie schnell vollzogen, und dies jederzeit während der Fahrt. Überzeugen konnten die



Fit für den Einsatz in der Mine: CF 530 FAD Construction 8x4.

kurzen Schaltzeiten sowie das Zusammenspiel mit der MX-Motorbremse.

Eine besondere Rolle spielen bei Baufahrzeugen die Aufbauten. Um hier die Zusammenarbeit mit Aufbaufirmen zu erleichtern, bietet DAF schon seit geraumer Zeit den 3 D online Truck Konfigurator. In Echtzeit können hier von allen Beteiligten online Änderungen am Fahrzeug vorgenommen werden. Dabei sind 2 D-Zeichnungen des kompletten Fahrzeugs sowie 3 D Rahmenzeichnungen verfügbar und alle Optionen darstellbar.

Um den Aufbau beziehungsweise die Befestigung von beispielsweise Ladekränen zu vereinfachen, platziert DAF werksseitig Aufbaubefestigungsmodulare an den passenden Stellen, zudem soll ein ausgedehntes Lochmuster im hinteren Überhang des Fahrgestells die schnelle Montage ermöglichen.

Außerdem bietet DAF zahlreiche Optionen zur Steuerung des Aufbaus vom Fahrerhaus an – und umgekehrt. So können zum Beispiel Parameter wie die Motordrehzahl vom Aufbau aus entweder analog oder über CAN-Bus gesteuert werden.

ANZEIGE

SPEZIALIST FÜR SCHWERGUTPROJEKTE

SCHWERTRANSPORTE • KRANGESTELLUNG • LAGERUNG • MONTAGE

- ✓ 300 SPMT's und Schwergutachslinien
- ✓ Kessel-/Trafobrücken bis 600 t Nutzlast
- ✓ Drehschemeleinrichtungen bis 800 t
- ✓ Schräg-/Tieflader bis 300 t Nutzlast
- ✓ Beplante Fahrzeuge bis 4,6 m Breite und 70 t Nutzlast
- ✓ HeavyLift Terminal Duisburg, trimodal bis 500 t
- ✓ Terminal Alberthafen Dresden, trimodal bis 370 t
- ✓ Hallenlager- und Freilagerfläche bis 30.000 qm



KAHL SCHWERLAST GmbH ■ Berlin • Dresden • Duisburg • Erfurt • Hamburg • Leuna • Magdeburg • Moers ■ schwerlast@kahl-schwerlast.de ■ www.kahl-schwerlast.de