

BAU JOURNAL



EINE UNGLAUBLICHE VIELFALT ...

... an Neuigkeiten, Trends und Themen tut sich auf, wenn man die Baustellenlogistik betrachtet. Begleiten Sie uns auf eine spannende Reise durch die Welt der mittelschweren und schweren Baufahrzeuge und erleben Sie die innovativen Lösungen von Anbietern wie Cramaro oder Humbaur.

EINDHOVENER SPEZIALITÄTEN

Kaum ein anderer LKW-Hersteller verkauft in Europa so viele Sattelzugmaschinen wie DAF. Doch im Bereich der mehrachsigen Fahrgestelle etwa für Bauanwendungen ist auf vielen Märkten noch Luft nach oben. Das wollen die Eindhovener nun ändern. Mit einem breiten Programm an innovativen Fahrzeug- und Achskonfigurationen.

Leistungsstarker
Baustellen-Profi:
DAF XF 480 FTT 6x4 mit
doppelt angetriebener
Tandem-Achse





Auch für die DAF-Baufahrzeuge erhältlich: das hochwertige Ausstattungspaket der Exclusive-Line



Echtes Schwergewicht für anspruchsvolle Transportaufgaben: XF 530 FTM 8x4

Scania hat es getan, genauso wie Iveco und Daimler. Die Rede ist von mehrachsigen, robusten LKW-Fahrgestellen für vielfältige Anwendungsbereiche im Kommunal-, Baustellen- und Offroadverkehr. Nun folgt auch DAF Trucks und erweitert sein Angebot um eine Reihe neuer Fahrzeugkonfigurationen, darunter ein 8x4-LKW mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse.

Der niederländische Nutzfahrzeug-Hersteller führt außerdem eine selbst-entwickelte und -hergestellte 10-t-Vorderachse sowie eine neue 7,5-t-Hinterachse ein.

Damit reagieren die Eindhovener konsequent auf die seit Jahren wachsende Nachfrage der Spediteure und Kommunen nach vielfältig einsetzbaren und maßgeschneiderten Fahrzeuglösungen für die europäische Bau- und Offroadbranche.

Auf Wachstumskurs

Das Geschäftsjahr 2019/2020 war auf internationaler Ebene ein gutes Jahr für DAF Trucks. Mit einem Marktanteil von 16,2 Prozent im Segment ab 16 t gehört DAF zu den Top 3 der größten LKW-Hersteller in Europa. Der Marktanteil von DAF bei den leichten

Nutzfahrzeugen stieg von 9 auf 9,7 Prozent.

Nun will das Unternehmen weiter wachsen und investiert kräftig in das Segment der Bau- und Kommunal-Trucks – eine Branche mit erheblichem Wachstumspotenzial. Das Ergebnis: ein breites Sortiment an robusten Fahrgestellen und Achsen, effizienten Antriebssträngen und komfortablen Fahrerhäusern.

Innovative Achstechnologie

Zusätzlich zu den bereits bewährten 7,5-, 8- und 9-t-Vorderachsen bietet DAF nun auch eine 10-t-Version für die Modelle XF und CF

Modernes Traxon-Getriebe, Geländemodus, gelenkte Vorderachsen: Die CF-Construction-Serie überzeugt mit vielen nützlichen Komponenten.



Nutzlastoptimiert: der leichte CF 450 FAD 8x4

NEU IM DAF-BAUPORTFOLIO: DIE 8X4-SATTELZUGMASCHINE FTM MIT DOPPELT ANGETRIEBENER TANDEM-ACHSE





Wurde für den kommunalen Müllsammel-Einsatz konzipiert: der CF 300 FAG 6x2



Einer für die Grube – und fürs Grobe: der CF 480 FAW 8x4

an. Dies ist besonders für Anwendungen im Bauwesen interessant, bei denen die Vorderseite des LKW stark belastet wird, etwa wenn ein Ladekran direkt hinter dem Fahrerhaus platziert wird. Die neue 10-t-Vorderachse verfügt über eine Parabelfederung mit drei Blattfedern und verhindert die Gefahr der Überlastung bei Teilbeladung. Erhältlich ist sie für Versionen des XF und CF mit einer einzelnen Vorderachse und einem Paccar-MX-11- oder -MX-13-Motor.

Ein weiteres DAF-Highlight: die neue starre 7,5-t-Nachlaufachse mit Einzelbereifung. Diese verfügt über ein neu gestaltetes Achsgehäuse aus Druckguss, das eine noch größere Steifigkeit aufweist und noch robuster ist, während das Gewicht um 10 kg reduziert wurde. Die statische Tragfähigkeit wurde um 25 Prozent auf 26 t erhöht – ein wichtiger Aspekt, wenn die Last beim Be- und Entladen, etwa im Abrollereinsatz, kurz auf der hintersten Achse ruht.

Die neue 7,5-t-Nachlaufachse eignet sich vor allem für den Nutzlast-sensiblen Einsatz, etwa bei Containertransportsystemen und bei LKW für den Transport von Baumaterialien, die mit einem eigenen Kran am Heck ausgestattet sind. In Deutschland wird diese Art von Nachlaufachse häufig auch in Fahrzeugen mit BDF-Wechselaufbauten konfiguriert, die im Land weit verbreitet sind.

Erhältlich ist die Nachlaufachse auch für die 6x2-Zugmaschineneinheiten der Modelle XF und CF – eine nützliche Funktion, wenn diese beispielsweise zum Ziehen von Tiefladern und für Zuggesamtwichte verwendet werden, die 44 t überschreiten.

Doppelt hält besser

Für 6x4- und 8x4-LKW der XF- und CF-Bauweisen, die regelmäßig im Gelände gefahren werden oder zusätzliche Traktion erfordern, bietet DAF eine Auswahl an doppelt angetriebenen, wartungsarmen Tandem-Achsen.

Speziell für Nutzlast-sensible Einsätze – etwa bei leichten 8x4-Betonmischern – wurde die SR1132T-Achse konzipiert, eine 19-t-Tandem-Achse mit Einfachuntersetzung, Blattfedern und Scheiben- oder Trommelbremsen. Für schwerere Einsätze mit vielen Offroad-Anteilen bietet DAF 21- und 26-t-Varianten mit Einfachuntersetzung an. Diese Tandem-Achse – die SR1360T – ist mit Scheibenbremsen und Luftfederung ausgestattet und in drei- und vierachsigen Sattelzugmaschinen und LKW verbaut.

Das DAF-Sortiment umfasst zudem die HR1670T: eine 21- oder 26-t-Tandem-Achse mit Außenplaneten, die mit Luft- oder Blattfederung ausgestattet werden kann und über leistungsstarke Trommelbremsen verfügt. Diese Achse eignet sich nicht nur für starke Beanspruchung, sondern auch für Anwendungen im Gelände. Ein wichtiger Faktor für den bestmöglichen Kraftstoffverbrauch und die optimale Traktion ist die Verfügbarkeit von mindestens zehn auswählbaren Hinterachsübersetzungen (von 3,46:1 bis 7,21:1 – je nach Tandem-Achse). Die schnellsten Übersetzungen sorgen für noch niedrigere Motordrehzahlen und damit für eine verbesserte Kraftstoffeffizienz.

Um die Betriebskosten möglichst gering zu halten, liegt das Intervall für den Ölwechsel im Achsgehäuse der Tandem-Achsen bei drei Jahren oder 450.000 km. Zusätzlich zu

der neuen Serie von Achsen erweitert DAF sein Sortiment um eine Reihe neuer Achskonfigurationen.

Echte Spezialisten

Ein neues Produkt in der umfangreichen Palette von LKW mit vier Achsen und Einzel- oder Doppelantrieb ist der FAW, der seit Ende 2019 erhältlich ist. Dabei handelt es sich um einen vierachsigen XF- oder CF-LKW mit Tridem-Achse, bestehend aus der Tandem-Achse SR1360T mit Einfachuntersetzung oder der Tandem-Achse HR1670T mit Außenplaneten und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse dahinter.

Das Fahrgestell des neuen 8x4-FAW hat ein technisches Gesamtgewicht von 37 t und lässt sich dank der gelenkten Nachlauf-Hinterachse mit großer Präzision manövrieren. Der Wendekreis beträgt nur rund 7,8 m. Damit ist der 8x4-Truck vor allem für den Transport großer oder schwerer Lasten auf Baustellen mit relativ wenig Platz prädestiniert.

Das neue Fahrgestell eignet sich perfekt als Kipperfahrzeug, für Aufbauten mit einem hinteren Ladekran oder für die Kombination eines Ladekrans mit einem Hakenarmsystem.

Für Schwerlastanwendungen bietet DAF – in Zusammenarbeit mit dem niederländischen Unternehmen Estepe – ab sofort einen 10x4-CF-Schwerlastkipper 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 an. Die Netto-Nutzlast dieses Sondermodells, das hauptsächlich für den Transport schwerer Sand-, Kies- und

Steinlasten verwendet wird, beträgt rund 30 t, während das technische Gesamtgewicht bei 49 t liegt. Trotz der großen Anzahl an Achsen sorgt das intelligente Design dafür, dass noch genügend Platz für einen 350-l-Kraftstofftank vorhanden ist.

Effizientes Schwergewicht

Ebenfalls eine Neuheit im DAF-Portfolio: die 8x4-Sattelzugmaschine FTM mit doppelt angetriebener Tandem-Achse SR1360T oder HR1670T und gelenkter Vorlauf-Hinterachse, die zusammen eine Tridem-Achse bilden.

Der leistungsstarke XF eignet sich vor allem für spezielle Transportanwendungen, bei denen das Gesamtgewicht bis zu 120 t betragen kann. Durch die Verwendung von einer einzelnen Vorderachse und drei Hinterachsen können die Achslasten vollständig ausgenutzt werden, ohne die gesetzlich zulässigen Achslasten zu überschreiten.

Das Fahrgestell des XF FTM hat einen Radstand von 4,65 m und zeichnet sich durch eine relativ kompakte Bauweise und ein technisches Gesamtgewicht von 41 t aus. Dies bietet deutliche Vorteile in Bezug auf die Manövrierbarkeit und Platzierung der Sattelkupplung in Kombination mit Spezialaufliegern.

Erhältlich ist die vierachsige 8x4-Sattelzugmaschine in verschiedenen Konfigurationen. Die erste ist eine 8-t-Vorderachsversion mit einer 8-t-Vorlauf-Hinterachse und der 21-t-Tandem-Achse HR1670T mit Außenplaneten, ideal für ein technisches Gesamtgewicht von 34 t. Darüber hinaus ist der XF FTM auch mit einer 9- oder 10-t-Vorderachse, einer 8-t-Vorlauf-Hinterachse und einer 26-t-Tandem-Achse mit Außenplaneten erhältlich. Das maximale Gewicht auf der Sattelkupplung der beiden Ausführungen beträgt etwa 24 und 31 t.

Ebenfalls neu im Programm der Eindhovener: der FAX – ein 8x2-LKW mit zwei gelenkten Vorderachsen (8 und 9 t) und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse (7,5 t) hinter der angetriebenen Achse. Diese Version ist bereits als CF erhältlich und kann jetzt auch als XF bestellt werden.

Wie bei dem vergleichbaren CF garantiert der XF FAX technische Gesamtgewichte von bis zu 37 t. Seine gelenkte Nachlauf-Hinterachse ermöglicht eine maximale Manövrierbarkeit. Davon profitieren besonders solche Fahrzeuge, die für den Verteilerverkehr von Baumaterialien auf engen Baustellen eingesetzt werden und meist über schwere Ladekrane hinter dem Fahrerhaus verfügen.



Allround-Talent für den Transport von Wechselbehältern: DAF CF 480 FAX 8x2



Für besonders harte Offroad-Anwendungen: der CF 480 FAD „Construction“ in 8x4-Achskonfiguration

Im Offroad-Einsatz

Transportunternehmen, die regelmäßig im Gelände unterwegs sind, bietet DAF ein breites Spektrum an Construction-Ausführungen der Modelle CF und LF. Diese verfügen über einen speziell entwickelten Stoßfänger und Grill, einen Böschungswinkel von 25 Grad und eine großzügige Bodenfreiheit von 40 (CF) oder 32 (LF) cm, sodass sie auf jedem Gelände gefahren werden können.

Darüber hinaus sind alle Construction-Modelle des niederländischen Herstellers mit einer 3 mm dicken Stahlplatte zum Schutz des Kühlers ausgestattet. Dank der speziellen Tritstufe an der Fahrerhausseite und dem Geländer am Dach des CF-Construction kann man schnell und einfach die Ladung überprüfen.

Der CF-Construction ist als 6x4-FTT-Sattelzugmaschine und als 6x4-FAT- sowie 8x4-FAD-Fahrgestell erhältlich. Beide sind mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und letzterer mit zwei gelenkten Vorderachsen ausgestattet. Die Modelle des CF Construction verfügen standardmäßig über ein Traxon-Getriebe mit einem speziellen Geländemodus, der eine optimale Schaltstrategie auf schwierigem Gelände gewährleistet. Um maximale Traktion bei hohen Motordrehzahlen zu ermöglichen, lassen sich die Gänge extrem schnell wechseln.

Der LF-Construction ist mit einem 19-t-Fahrgestell erhältlich. Er bietet die gleichen Vorteile wie alle LF-Modelle: eine hohe Nutzlast dank des geringen Eigengewichts, eine gute Manövrierbarkeit, ausgezeichnete

Hocheffizient: leistungsstarker Paccar-MX-13-Motor samt Traxon-Getriebe



ZU DEN WEITEREN HIGHLIGHTS DER DAF-FAHRGESTELLE GEHÖRT AUCH DIE EINFACHE UND SCHNELLE ANBRINGUNG DER UNTERSCHIEDLICHEN AUFBAU-SYSTEME.

Rundumsicht dank des optionalen Fensters in der Beifahrertür, einen niedrigen Einstieg sowie einen geringen Kraftstoffverbrauch

Leistungsstark und effizient

Maximales Drehmoment bei niedriger Drehzahl: Die neueste Generation der leistungsstarken Paccar-Antriebsstränge wurde speziell für Anwendungen in der Baubranche entwickelt.

Das maximale Drehmoment der robusten 10,8-l-Paccar-MX-11- und 12,9-l-MX-13-Motoren des DAF XF und CF (Leistungen von 220 kW/299 PS bis 390 kW/530 PS) erreicht Spitzenwerte bei Motordrehzahlen bereits unter 1.000 U/min. In Kombination mit der neuesten Generation der automatisierten 12- und 16-Gang-Traxon-Getriebe bringt dies eine hohe Leistung. Zudem ist der DAF CF auch mit dem 6,7-l-Paccar-PX-7-Motor mit einer Leistung von 172 kW (234 PS) bis 239 kW (325 PS) für leichtere Bau- und Kommunaleinsätze verfügbar.

Die Construction-Modelle der Baureihe LF werden von den leistungsstarken Vierzylindermotoren PX-4 mit 3,8 l, PX-5 mit 4,5 l und den Sechszylindermotoren PX-7 mit 6,7 l und einer Leistung von 115 kW (156 PS) bis 239 kW (325 PS) angetrieben. Das umfangreiche Getriebesortiment beinhaltet 5-, 6-, 9- oder 12-Gang-Getriebe mit manuellen, automatisierten oder vollautomatischen Optionen.

Daneben steht ein breites Spektrum an Nebenantrieben (PTO = Power Take-Off) für den Antrieb von Kipper-, Mischer- und Kran-Aufbauten zur Verfügung.

Vielfältige Nebenantriebe

DAF bietet sowohl bei den MX-11- als auch

bei den MX-13-Motoren einen Motor-Nebenantrieb auf „13-Uhr-Stellung“ an. Dieser ist verfügbar für direkten Pumpenantrieb oder für den Anschluss mittels eines Flansches. Er verfügt über ein kontinuierliches Drehmoment von 800 Nm und eine Spitzenleistung von bis zu 1.000 Nm und eignet sich besonders für den Einsatz in schweren Anwendungen, etwa in Betonmischern oder Abfallsammelfahrzeugen.

Für den Paccar-MX-11 bieten die Eindhöfener auch eine „11-Uhr-Version“ für einen direkten Pumpenantrieb. Dieser wird ebenfalls direkt am Motor montiert und verfügt über ein Drehmoment von 250 Nm und eine Spitzenleistung von bis zu 400 Nm. Dieser Nebenantrieb eignet sich vor allem für leichte Anwendungen wie das Ausfahren von Stützauslegern und für Kippsysteme.

Für das Fahren von Kippsystemen, Kompressoren und Ladekränen steht außerdem ein breites Sortiment an Getriebe-Nebenantrieben zur Verfügung. Darüber hinaus kann ein indirekter Nebenantrieb mit Pumpenschluss an der Vorderseite montiert werden. Dieser leichte Nebenantrieb hat eine Leistung von 20 kW oder 35 kW und eignet sich für den Antrieb eines Hakenarmsystems oder eines Kippers.

Intelligentes Baukastenprinzip

Zu den weiteren Highlights der neuen DAF-Fahrgestelle gehört auch die einfache und schnelle Anbringung der unterschiedlichen Aufbau-Systeme durch die jeweiligen Aufbauhersteller. Speziell dazu werden bereits ab Werk die verschiedenen Varianten der Aufbaubefestigungsmodule (Body Attachment Module, BAM) so befestigt, dass der Aufbauhersteller etwa einen Schwerlastkran,

einen Kipper oder ein Containertransportsystem zeitsparend und effizient montieren kann. Zudem ermöglicht ein ausgedehntes Lochmuster im hinteren Überhang des Fahrgestells die schnelle Montage von Ladebordwänden, Kranen, eines Zugdeichselquerträgers oder eines hinteren Unterschutzschutzes. Dies reduziert Kosten und sorgt für die schnelle Inbetriebnahme der LKW.

Ebenfalls ein Pluspunkt: DAF bietet zahlreiche Optionen zur Steuerung des Aufbaus vom Fahrerhaus aus – und umgekehrt. So können beispielsweise Parameter wie die Motordrehzahl vom Aufbau aus entweder analog oder über den CAN-Bus gesteuert werden.

Breites Serviceangebot

Genau wie jedes andere Transportunternehmen müssen sich die Betreiber im Bauwesen darauf verlassen können, dass ihre Fahrzeuge die größtmögliche Betriebszeit bieten. Daher hat DAF spezielle Services, etwa die DAF-Multi-Support-Reparatur- und -Wartungsverträge, für Baufahrzeuge entwickelt.

Eine weitere Ergänzung der Produktreihe ist ein erweitertes „Uptime“-Paket. Damit sollen LKW mit technischen Problemen immer innerhalb von acht Stunden wieder auf der Straße sein. Ist das nicht der Fall, wird für jeden Tag, an dem das Fahrzeug nicht zur Verfügung steht, eine finanzielle Entschädigung in Höhe von 300 Euro (pro Tag) angeboten. Zudem sollen künftig auch die spezifischen Services von DAF erweitert werden. Die DAF-Academy hat dazu spezielle Fahrerschulungen für das Bauwesen entwickelt. Dabei werden die Fahrer darin unterwiesen, so wirtschaftlich und effizient wie möglich zu fahren, wobei insbesondere auf die Geländekonfigurationen des LKW geachtet wird.

Standardmäßig erhält der Fahrer bei Auslieferung des Trucks umfassende Anweisungen. Dabei liegt das besondere Augenmerk auf den spezifischen Funktionen des Baufahrzeugs.

PHILIPP BÖNDERS ■