DAF zeigt aktualisiertes Bauprogramm

REPORT Wenn DAF zum „Ride & Drive" ruft, kommen Fachjournaille und Kunden auf ihre Kosten. Diesmal luden die Holländer in die Gruben der BMK-Steinbruchbetriebe in Ilsfeld, südlich Heilbronn. Mit dabei war auch die neue, hydraulisch angetriebene Vorderachse PXP, die DAF zusammen mit Paul entwickelt hat.

Gut für weit über 44 Tonnen Gesamtgewicht ist diese Tridem Kombination auf dem XF 480. Mit Hiab Abroll-Kran und Schwerlast-Abrollern fährt sich dieses Gespann mühelos und spurtreu durch engste Kehren und Kreisverkehre.

Traditionell findet Ride & Drive immer im Herbst statt, üblicherweise allerdings in den wärmeren Gefilden Spaniens. Corona zum Trotz nun also ein heimisches Event. Keine schlechte Wahl, denn der Steinbruch von BMK bietet alles, was Bau- und Grubenfahrzeuge fordert. Steile Rampen, enge Kehren, tiefer Boden – genau das Richtige für die DAF Mehrachser.

Der Markt (alle Zahlen bis August 2020) zeigte sich durch die Corona-Krise durchaus volatil. Bei den Sattelzugmaschinen verzeichnete der Gesamtmarkt in Deutschland ab April 2020 einen deutlichen Einbruch, allerdings mit einer Erholungsphase in den Monaten Juni und Juli. Ziemlich konstant zeigte sich der Markt für Fahrgestelle. Dies sei kein Wunder, so ein DAF-Sprecher, schließlich sei Deutschland BDF-Brücken Land und somit ein stabiler Markt für Fahrgestelle, erst Recht in Zeiten zunehmenden Online-Handels.

Interessant war die detaillierte Marktanteils-Situation bis Ende August: Bei den Sattelzugmaschinen lag DAF ja fast schon traditionell immer mit vorne. 2020 dominiert jedoch Mercedes den Markt mit 26 Prozent MA, dicht gefolgt von MAN mit 25,5 Prozent. DAF belegt mit 16,5 Prozent den dritten Platz, Scania und Volvo liegen bei den Sattelzugmaschinen mit gut zwölf Prozent gleichauf. Das Schlusslicht bilden Iveco mit 6,4 Prozent und Renault mit 1,2 Prozent. Den Markt für die Fahrgestelle teilen sich in Deutschland fast zur Gänze Mercedes (40,4 Prozent) und MAN (32,8 Prozent), im einstelligen Prozentbereich folgen dann Scania und Volvo (8,6 und 8,1 Prozent), DAF (5 Prozent), Iveco (2,2 Prozent) und Schlusslicht Renault (0,6 Prozent). Zählt man beide Fahrzeugtypen, also Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle > 16 Tonnen GG zusammen, liegt abermals Mercedes mit 33,1 Prozent Marktanteil vorn, gefolgt von MAN (29,1 Prozent) und DAF mit 10,8 Prozent. Die Holländer sind in Deutschland also „dritte Marke", allerdings knapp gefolgt von Scania (10,3 Prozent) und Volvo mit 10,2 Prozent Marktanteil.

Wie sich die einzelnen Einsatz-Segmente in Europa aufteilen, hat DAF auch analysiert: Demnach bildet der Fernverkehr mit 40 Prozent das größte Tortenstück, gefolgt von den Baufahrzeugen (19 Prozent), dem Verteilerverkehr (16 Prozent), Kommunalfahrzeugen mit 9 Prozent und Sonstigen Einätzen mit 16 Prozent.

Was bisher fehlte

Der Bausektor lässt sich dabei laut DAF in folgende Fahrzeugarten unterteilen: Genau ein Drittel bilden die Sattelzugmaschinen, 55 Prozent die Vierachser, 35 Prozent die Dreiachser und 10 Prozent entfallen auf Zweiachser.

Aus diesen Branchenkenntnissen und einem heimischen Markt, der weit höhere Achslasten und Gesamtgewichte zulässt, darf man also den Holländern schon eine gewisse Expertise in Sachen „Heavy Duty" und Baufahrzeugen zutrauen. Was dem DAF-Vertrieb bislang fehlte, war eine hydraulisch angetriebene Vorderachse als Traktionshilfe für straßenorientierte Kipp-Sattelzugmaschinen. Eine Version für Vierachser der Antriebsformel 8x4 mit Hydro-Antrieb für die erste Achse sei zwar geplant, aber noch nicht dringlich.

Transport hatte über diese PXP genannte Gemeinschafts-Entwicklung mit Paul, Passau bereits im Frühjahr exklusiv berichtet, jetzt also die Präsentation fürs breitere Publikum. Wie die Konkurrenzprodukte auch bedient sich die PXP-Antriebsache der bewährten Radnaben-Motoren von Poclain. Im Unterschied zu den anderen Systemen, bedient sich PXP eines offenen Ölkreislaufs. Der Vorteil: Weil hier im Stand-By-Modus über den motorseitigen Nabenabtrieb bereits ziemlich viel Öl im System zirkuliert, spricht der Vorderachs-Antrieb praktisch verzögerungsfrei und proportional zur Gaspedalstellung an. Dazu gehört freilich noch ein spezielles Steuerungsventil, das ein wenig geheimnisumwittert „Schwinger" genannt wird. Kurz: PXP ist einfache, doch clever kombinierte Technik.

Und es funktioniert. Gleich drei Kippsattel-Zugmaschinen, zwei CF und als Premiere einen XF hatte DAF in die Ilsfelder Grube gefahren. Gut hörbar zieht PXP die vollbeladenen Züge die steile Rampe hinauf. Das Mehrgewicht liegt bei rund 500 Kilo – immer noch wenig im Vergleich zu einer konventionell angetriebenen Vorderachse mit Verteilergetriebe. Der Mehrpreis für PXP soll sich bei 20.000 Euro einpendeln, so der Wunsch der Entwicklungspartner.

Während konventionelle Drei- und Vierachser mit Kippaufbau oder als Abroller und Absetzer für DAF Standard-Produkte sind, legt man in Eindhoven auch Wert auf gewichtsoptimierte Vierachs-Fahrgestelle für den Betonmischer – auch die haben die Holländer im Angebot.

Auf Basis des CF 8x4 und dem MX 11 mit 450 PS kann so ein Fahrgestell durchaus unter neun Tonnen auf die Waage bringen. Ein besonderes Augenmerk haben die Holländer schon immer auf Tridem-Aggregate gerichtet. Bei uns erfährt die Achskombination 8x4 mit gelenkter Nachlaufachse nur langsam etwas mehr Aufmerksamkeit. Dabei ist diese Kombi nicht nur nutzlaststark, sondern auch enorm wendig. Und: Damit lassen sich schwerste Abroll-Behälter realisieren oder Kipper-Lösungen mit Kran hinterm Fahrerhaus. Letztere erfordert eine tragfähige Vorderachse und auch die hat DAF nun als Neuheit zur Verfügung. Die neue Vorderachse ist gut für zehn Tonnen Achslast.

Von den Holländern lernen

Gerade bei Abrollern ist die kurzzeitige hohe Belastung der letzten Achse nicht ganz unproblematisch. DAF stellt hierfür eine besonders belastbare 10-Tonnen-Nachlaufachse bereit, die statisch bis zu 34 Tonnen verkraftet. Neu ist jetzt eine gelenkte Version mit 7,5 Tonnen und 26 Tonnen statischer Belastbarkeit. Für die Abfall-Entsorger dürften diese Neuheiten und insbesondere die 8x4 oder 8x2 Fahrgestelle mit Tridem Aggregaten in Zukunft immer interessanter werden. Denn sie sind bei unseren erlaubten Gewichten fast immer solo unterwegs, damit besonders wendig auf engsten Baustellen und traktionsstark (vor allem mit PXP) auf tiefen Böden. Was so ein 8x4 als Tridem mit Hänger kann, zeigte DAF mit einem XF 480 FAW plus dreiachsigem Drehschemel-Anhänger. Eine solche Kombi ist bei uns gänzlich ungewöhnlich, gleichwohl aber ungemein effizient - da können wir von den Holländern nur lernen.

Aufgebaut mit einem Hiab Multilift und den entsprechenden Heavy-Duty-Abroll-Containern mutet dieser Lindwurm groß und unhandlich an. Das Gegenteil ist der Fall, zumindest was das Prädikat „unhandlich" betrifft. Dank der gelenkten Nachlaufachse folgt der Drehschemel-Anhänger dem Zugfahrzeug praktisch spurgleich. Selbst in engsten Kreisverkehren kommt man mit diesem Gespann nicht ins Schwitzen, zumal die Lenkung des XF hinreichend direkt übersetzt ist. Selbst der Wendekreis ist beeindruckend klein - so viel Wendigkeit traut man einem Zug solcher Größe nicht zu. *rod*

Das 8x4-Fahrmischer-Fahrgestell kann DAF unter neun Tonnen Fahrgestell-Gewicht realisieren. Die hier aufgebaute Acht-Kubik-Trommel für den englischen Markt wäre hierzulande etwas zu klein. Bei uns sind Neun-Kubik-Trommeln auf dem 8x4 die Regel.

DAF kann jetzt auch eine hydraulisch angetriebene Vorderachse anbieten - zunächst für 4x2 Sattelzugmaschinen. Entwickelt haben den PXP Antrieb DAF und Paul, Passau in Gemeinschaftsarbeit.

Bei PXP setzt Paul auf ein offenes Hydrauliksystem, das sich durch schnelles Ansprechen und Proportionalität zum Fahrwunsch auszeichnet. Hier die Verbindungsschläuche am Übergabepunkt Chassis - Radnabe.