

Neue Fahrgestellvarianten, neue Achsen

DAF erweitert sein Sortiment für das Bauwesen

Eindhoven / Frechen, im April 2019 - Um Spediteuren ein Fahrzeug zu bieten, das noch besser auf ihre Anforderungen zugeschnitten ist, erweitert DAF Trucks sein Angebot um eine Reihe neuer Fahrzeugkonfigurationen, darunter ein 8x4-Lkw mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse. Der niederländische Lkw-Hersteller führt außerdem eine selbst entwickelte und hergestellte 10-Tonnen-Vorderachse sowie eine völlig neue 7,5-Tonnen-Hinterachse ein. Mit den neuen Produkten unterstreicht DAF die Absicht, sein Sortiment im Lkw-Segment auszubauen – insbesondere im Hinblick auf Baufahrzeuge.

- Sortiment an Achsen erweitert
 - Neue 10-Tonnen-Vorderachse
 - Verhindert Überlastung bei Teilbeladung
 - Zur Verwendung mit Schwerlastkränen direkt hinter dem Fahrerhaus
 - Neue 7,5-Tonnen-Nachlaufachse
 - Druckguss, hochfestes Achsgehäuse
 - Niedrigeres Gewicht
 - Statische Tragfähigkeit von 26 Tonnen
- Neue Fahrzeugkonfigurationen
 - XF und CF 8x4 FAW-Lkw mit doppelt angetriebener Tridem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse
 - Technische Bruttonutzlast von bis zu 27 Tonnen
 - Ausgezeichnete Manövrierbarkeit
 - Sehr kleiner Wendekreis

- CF 10x4-Lkw mit doppelt angetriebener Tandem- und gelenkter Vorlauf-Hinterachse
 - Kipperfahrgestell für starke Beanspruchung
 - Umbau durch Estepe
 - Technisches Gesamtgewicht von 49 Tonnen
 - Nettonutzlast von ca. 30 Tonnen
- 8x2-Lkw mit zwei gelenkten Vorderachsen und gelenkter Nachlauf-Hinterachse jetzt auch als XF erhältlich
 - Technisches Gesamtgewicht von 37 Tonnen
- XF 8x4 FTM-Lkw für den Schwertransport
 - Zuggesamtgewicht von bis zu 120 Tonnen
 - Technische Tragfähigkeit von 41 Tonnen
- DAF Services bietet Transportunternehmen im Bauwesen maximale Transporteffizienz

„2018 war ein historisches Jahr für DAF“, so Richard Zink, Director of Marketing and Sales und Mitglied des Board of Management bei DAF Trucks. „Mit einem Marktanteil von 16,6 % in der schweren Klasse haben wir das Jahr als zweitgrößte Lkw-Marke in Europa abgeschlossen. Wir waren Marktführer 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.“

Das Unternehmen plant weiteres Wachstum. „Deshalb wollen wir uns im Segment der Lkw und Baufahrzeuge noch stärker profilieren“, fährt Zink fort. „Für DAF ist dies ein Segment mit erheblichem Wachstumspotenzial. Wir bieten eine große Auswahl an robusten Fahrgestellen und Achsen, effizienten Antriebssträngen und komfortablen Fahrerhäusern. DAF hat den passenden Lkw für jeden Transporteinsatz.“

Neue Achsen

Bereits seit 1958 entwickelt und fertigt DAF eigene Achsen. Daher sind diese Achsen perfekt auf die vielen Fahrgestellvarianten zugeschnitten, die das Unternehmen anbietet. Die von DAF produzierten Achsen zeichnen sich durch hohe Zuverlässigkeit, lange Lebensdauer, geringe innere Reibung und geringes Gewicht aus, was zu niedrigen Betriebskosten und hohen Nutzlasten führt.

Neu: 10-Tonnen-Vorderachse

Zusätzlich zu den vorhandenen 7,5-, 8- und 9-Tonnen-Vorderachsen wird DAF ab der zweiten Jahreshälfte auch eine 10-Tonnen-Version für die Modelle XF und CF anbieten. Dies ist besonders für Anwendungen im Bauwesen interessant, bei denen die Vorderseite des Lkws stark belastet wird, z.B. wenn ein Ladekran direkt hinter dem Fahrerhaus platziert wird. Die neue 10-Tonnen-Vorderachse verfügt über eine Parabelfederung mit drei Blattfedern und verhindert die Gefahr der Überlastung bei Teilbeladung. Die neue 10-Tonnen-Vorderachse ist für Versionen des XF und CF mit einer einzelnen Vorderachse und einem PACCAR MX-11- oder MX-13-Motor erhältlich.

Neu: Starre 7,5-Tonnen-Nachlaufachse mit Einzelbereifung

DAF führt außerdem eine brandneue starre 7,5-Tonnen-Nachlaufachse mit Einzelbereifung ein. Diese verfügt über ein neu gestaltetes Achsgehäuse aus Druckguss, das eine noch größere Steifigkeit aufweist und noch robuster ist, während das Gewicht um 10 Kilogramm reduziert wurde. Die statische Tragfähigkeit wurde um beeindruckende 25 % auf 26 Tonnen erhöht – ein wichtiger Aspekt, wenn die Last beim Be- und Entladen, z.B. im Abrollereinsatz, kurz auf der hintersten Achse ruht.

Die neue 7,5-Tonnen-Nachlaufachse eignet sich ideal für den Einsatz in Lkw für Nutzlast-sensible Transporte – zum Beispiel in Containertransportsystemen und beim Transport von Baumaterialien – für die der Lkw mit einem Kran am Heck ausgestattet ist. In Deutschland wird diese Art von Nachlaufachse häufig auch in Lkw mit BDF-Wechselaufbauten konfiguriert, die im Land weit verbreitet sind. Die neue Nachlaufachse ist auch für die 6x2 Zugmaschineneinheiten der Modelle XF und CF erhältlich – eine nützliche Funktion, wenn diese beispielsweise zum Ziehen von Tiefladern und für Zuggesamtgewichte verwendet werden, die 44 Tonnen überschreiten.

Doppelt angetriebene Tandem-Achse für XF und CF

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

Die erste ist die SR1132T, eine 19-Tonnen-Tandem-Achse mit Einfachuntersetzung, Blattfedern und Scheiben- oder Trommelbremsen. Sie wird in Nutzlast-sensiblen Einsätzen wie z.B. leichten 8x4-Betonmischern verwendet.

Für schwerere Einsätze bietet DAF 21- und 26-Tonnen-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-Tonnen-Tandem-Achse mit Außenplaneten, die mit Luft- oder Blattfederung ausgestattet werden kann und über 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 optimale Kraftstoffeffizienz.

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

Sortiment an Fahrgestellen erweitert

Zusätzlich zu einer neuen Serie von Achsen erweitert DAF sein Sortiment um eine Reihe neuer Achskonfigurationen.

Neu: 8x4 XF und CF mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse

Ein neues Produkt in der bereits umfangreichen Palette von Lkw mit vier Achsen und Einzel- oder Doppelantrieb ist der FAW, der ab Ende des Jahres ab Werk erhältlich sein wird. 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 Tonnen und lässt sich dank der gelenkten Nachlauf-Hinterachse mit großer Präzision manövrieren. Der Wendekreis beträgt nur ca. 7,8 Meter. Damit eignen sich die 8x4 FAW ideal für den Transport großer oder schwerer Lasten auf Baustellen mit relativ wenig Platz. Das neue Fahrgestell eignet sich perfekt als Kipperfahrzeug, für Aufbauten mit einem hinteren Ladekran oder für die Kombination eines Ladekrans mit einem Hakenarmsystem.

Neu: CF 10x4

Für Schwerlastanwendungen bietet DAF – in Zusammenarbeit mit dem niederländischen Unternehmen Estepe – jetzt einen 10x4 CF Schwerlastkipper mit zwei gelenkten 10-Tonnen-Vorderachsen, einer hydraulisch gelenkten 10-Tonnen-Vorlauf-Hinterachse – die ebenfalls angehoben werden kann – und der Tandem-Achse HR1670T mit Außenplaneten und Luftfederung an.

Die Nettotonnlast dieses Sondermodells, das hauptsächlich für den Transport schwerer Sand-, Kies- und Steinlasten verwendet wird, beträgt ca. 30 Tonnen, während das technische Gesamtgewicht bei 49 Tonnen liegt. Trotz der großen Anzahl an Achsen sorgt das clevere Design dafür, dass noch genügend Platz für einen 350-Liter-Kraftstofftank vorhanden ist.

XF FTM: 8x4-Sattelzugmaschine mit Tridem-Achse

Die Sattelzugmaschine für den Schwertransport, die auf der neuesten Generation des XF basiert, wurde der internationalen Fachpresse noch nicht vorgestellt. Es handelt sich hierbei um eine 8x4-Sattelzugmaschine (FTM) mit doppelt angetriebener Tandem-Achse SR1360T oder HR1670T und gelenkter Vorlauf-Hinterachse, die zusammen eine Tridem-Achse bilden. Der beeindruckende XF eignet sich ideal für spezielle Transportanwendungen, bei denen das Gesamtgewicht bis zu 120 Tonnen 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 Metern und zeichnet sich durch eine relativ kompakte Bauweise und ein technisches Gesamtgewicht von 41 Tonnen aus. Dies bietet erhebliche Vorteile in Bezug auf die Manövrierbarkeit und Platzierung der Sattelkupplung in Kombination mit Spezialaufliegern.

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

Neu: XF 8x2-Lkw mit zwei gelenkten Vorderachsen

Der FAX ist ein 8x2-Lkw mit zwei gelenkten Vorderachsen (8 oder 9 Tonnen) und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse (7,5 Tonnen) 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 Tonnen. Seine gelenkte Nachlauf-Hinterachse gewährleistet maximale Manövrierbarkeit, was ideal ist, wenn Baumaterialien verteilt werden und beispielsweise ein schwerer Ladekran hinter dem Fahrerhaus angebracht wird.

CF und LF Construction

DAF wird weiterhin Construction-Ausführungen der Modelle CF und LF anbieten, insbesondere für Fahrzeuge, die regelmäßig im Gelände gefahren werden. Diese verfügen über einen speziell entwickelten Stoßfänger und Grill, einen Böschungswinkel von 25° und eine großzügige Bodenfreiheit von 40 (CF) oder 32 (LF) Zentimetern, sodass sie auf jedem Gelände gefahren werden können. Darüber hinaus sind alle Construction-Modelle von DAF mit einer 3mm dicken Stahlplatte zum Schutz des Kühlers ausgestattet. Dank der speziellen Trittstufe 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- und 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-Tonnen-Fahrgestell erhältlich. Selbstverständlich bietet der LF Construction die gleichen Vorteile wie alle LF-Modelle: eine hohe Nutzlast dank des geringen Eigengewichts, beispiellose Manövrierbarkeit, ausgezeichnete Rundumsicht dank des optionalen Fensters in der Beifahrertür, einen niedrigen Einstieg, geringen Kraftstoffverbrauch und vieles mehr.

Die DAF-Antriebsstränge: leistungsstark und effizient

Maximales Drehmoment bei niedriger Drehzahl: Die besonderen Qualitäten der neuesten Generation der PACCAR Antriebsstränge sind für Anwendungen in der Baubranche wirklich einzigartig. Das maximale Drehmoment der robusten 10,8-Liter-PACCAR MX-11- und 12,9-Liter-PACCAR MX-13-Motoren des DAF XF und CF (mit 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 garantiert dies hervorragende Leistung unter allen Bedingungen. Der DAF CF ist auch mit dem 6,7-Liter-PACCAR PX-7-Motor mit einer Leistung von 172 kW (234 PS) bis 239 kW (325 PS) verfügbar.

Die Construction-Modelle der Baureihe LF werden von den leistungsstarken Vierzylindermotoren PACCAR PX-4 mit 3,8 Litern, PACCAR PX-5 mit 4,5 Litern und den Sechszylindermotoren PACCAR PX-7 mit 6,7 Litern und einer Leistung von 115 kW (156 PS) bis 239 kW (325 PS) angetrieben. Das umfangreiche Getriebesortiment beeindruckt mit 5-, 6-, 9- oder 12-Gang-Getrieben, manuellen, automatisierten oder vollautomatischen Optionen, für die für jeden Zweck der optimale Antriebsstrang spezifiziert werden kann.

Der passende Nebenantrieb für jede Anwendung

Ein umfassendes Sortiment an Nebenantrieben (PTO = Power Take-Off) für den Antrieb von Kipper-, Mischer- und Kran-Aufbauten ist im Bauwesen von größter Bedeutung.

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 800Nm und eine Spitzenleistung von bis zu 1.000 Nm und eignet sich ideal für den Einsatz in schweren Anwendungen, wie zum Beispiel in Betonmischern oder Abfallsammelfahrzeugen.

Für den PACCAR MX-11 bietet DAF auch eine 11-Uhr-Version für einen direkten Pumpenantrieb. Dieser wird ebenfalls direkt am Motor montiert und verfügt über ein Drehmoment von 250Nm und eine Spitzenleistung von bis zu 400Nm. Dieser Nebenantrieb eignet sich ideal 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 Pumpenanschluss an der Vorderseite montiert werden. Dieser leichte Nebenantrieb hat eine Leistung von 20kW oder 35kW und ist ideal für den Antrieb eines Hakenarmsystems oder eines Kippers geeignet.

Standardmäßig sehr einfach zu befestigen

Um die Befestigung zu erleichtern, platziert DAF einige Varianten der Aufbaubefestigungsmodule (Body Attachment Modules, BAM) werkseitig an den richtigen Stellen. So kann der Aufbauhersteller z.B. einen Schwerlastkran, einen Kipper oder ein Containertransportsystem schnell und effizient montieren. Darüber hinaus ermöglicht ein ausgedehntes Lochmuster im hinteren Überhang des Fahrgestells die schnelle Montage von Ladebordwänden, Kränen, eines Zugdeichselquerträgers oder eines hinteren Unterfahrschutzes. Dies reduziert Kosten und garantiert die schnelle Inbetriebnahme der Lkw.

Zudem bietet DAF 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.

Services

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, beispielsweise die DAF MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträge, für Baufahrzeuge entwickelt. Eine weitere Ergänzung der Produktreihe ist ein erweitertes „Uptime“-Paket.

Transportunternehmen, die sich für dieses erweiterte Paket entscheiden, zahlen jetzt für ihren gesamten MultiSupport-Vertrag (für das jeweilige Fahrzeug) eine Einführungsrate von bis zu 5 %* weniger.

Fahrzeuge mit dem „Uptime“-Paket bieten garantierte Mobilität. Das bedeutet, dass ein Lkw mit technischen Problemen immer innerhalb von acht Stunden wieder auf der Straße ist. Ist das nicht der Fall, wird für jeden Tag, an dem der Lkw nicht zur Verfügung steht, eine finanzielle Entschädigung in Höhe von 300 Euro am Tag** angeboten.

DAF erweitert zudem seine spezifischen Services. Die DAF Academy hat spezielle Fahrerschulungen für das Bauwesen entwickelt. Dabei werden die Fahrer darin unterwiesen, so wirtschaftlich und effizient wie möglich zu fahren, wobei insbesondere auf die Geländefunktionen des Lkws geachtet wird. Standardmäßig erhält der Fahrer bei Auslieferung des Lkws umfassende Anweisungen. Dabei liegt das besondere Augenmerk auf den spezifischen Funktionen des Baufahrzeugs.

Das Fahrzeugmanagementsystem DAF Connect ermöglicht es den Transportunternehmen, die Leistung ihrer Flotten jederzeit online zu überwachen, um maximale Effizienz zu gewährleisten. Dadurch können Wartungsarbeiten proaktiv geplant werden. Eine weitere nützliche Funktion für Transportunternehmen im Bauwesen ist, dass sie immer einen genauen Überblick über den Einsatz des Lkws und des Aufbaus (über die Nebenantriebszeiten) haben. Dies kann dabei helfen, Kosten zu senken und die Betriebszeit zu erhöhen.

DAF Transport Efficiency bedeutet auch die bestmögliche Lieferung von Komponenten durch PACCAR Parts. Dies beinhaltet nicht nur die Lieferung von DAF-Originalteilen und PACCAR Motorteilen über DAF-Partner, sondern auch ein einzigartiges Sortiment an Universalteilen für Lkw, Anhänger und Aufbauten, unter anderem für Mischer, Kräne und Stützen über das Sortiment TRP All Makes, das in diesem Jahr ein Jubiläum feiert. Allein im Bereich der Hydrauliksysteme unterscheidet TRP bereits zwischen rund 1.000 verschiedenen Systemen, die in Baufahrzeugen zu finden sind.

Als europäischer Marktführer im Bereich Sattelzugmaschinen beabsichtigt DAF, zukünftig seine Präsenz im Lkw-Segment und damit auch im Bauwesen deutlich zu stärken. Der Schlüssel zum Erfolg ist dabei ein starkes Lkw-Sortiment mit einer speziell auf jede Anwendung zugeschnittenen Lösung: zuverlässig, effizient und mit maximalem Komfort und einfacher Bedienung für den Fahrer. Diese marktführenden Lkw werden zudem durch den branchenweit besten Service mit speziellen Services für das Bauwesen unterstützt.

DAF Trucks N.V. – eine Tochtergesellschaft der amerikanischen PACCAR Inc., einem der weltweit größten Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen – ist ein führender Hersteller von leichten, mittelschweren und schweren Lkw. Mit einem umfassenden Produktsortiment an Zugmaschineneinheiten und Lkw bietet DAF für jede Transportanwendung das richtige Fahrzeug. DAF ist zudem der führende Anbieter von Services, einschließlich MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträgen, Finanzdienstleistungen von PACCAR Financial sowie eines erstklassigen Teile-Lieferdienstes von PACCAR Parts. Außerdem entwickelt und produziert DAF Bauteile wie Achsen und Motoren für Hersteller von Verkehrs- und Reisebussen auf der ganzen Welt. DAF Trucks N.V. verfügt über Produktionsstätten in Eindhoven (Niederlande), Westerlo (Belgien), Leyland (Großbritannien) und Ponta Grossa (Brasilien) sowie über 1.100 DAF-Partner und Servicepunkte in Europa und darüber hinaus.

Hinweis nur für Redakteure

Weitere Informationen:
DAF Trucks N.V.
Corporate Communication Department
Rutger Kerstiens, +31 (0)40 214 2874
www.daf.com

**) In allen Ländern, in denen das Zusatzpaket „Uptime“ erhältlich ist*

***) Bis max. 15 Tage*