

## DAF – bereit im Bauwesen

**DAF ist bekannt dafür, das Unmögliche möglich zu machen. So werden auch die ausgefallensten Kundenwünsche in Sachen Aufbaumöglichkeiten umgesetzt. Mit neuen Achsen, einem noch grösseren Sortiment bei den Fahrgestellen und verschiedensten Möglichkeiten bei den Nebenantrieben bringt DAF eine leistungsstarke Auswahl an Fahrzeugen im Bausektor. Im gebirgigen Gelände in der Nähe von Malaga (Sp) konnten wir uns gleich selber von den neuen DAF-Baufahrzeugen überzeugen.**

In einem grossen Steinbruch stehen für uns drei verschiedene Fahrzeuge bereit. Unsere erste Fahrt mit einem DAF CF 530 FAD Construction (8x4) führt über staubige und sandige Wege steil hinauf. Für die besonders steilen Passagen wird kurz bevor die Steigung beginnt per Knopfdruck der Offroad-Modus zugeschaltet. Nun voll auf das Gaspedal, Kick-Down – und der DAF sucht sich den richtigen Gang, wechselt diesen kaum spürbar und fährt etwas hochtouriger als normal den Berg hinauf. Hier ist es wichtig, dass man sich getraut, voll auf das Gaspedal zu treten. Nach der Steigung kann der Offroad-Modus wieder ausgeschaltet werden. Geht es steil hinunter, wird die Motorbremse in die dritte Stufe versetzt, dann zwei Gänge manuell hinuntergeschaltet und der DAF fährt in angenehmem und gleichmässigem Tempo die steile Strasse hinunter. Kurz bevor es flacher wird, schalten wir manuell wieder zwei Gänge hoch und nehmen die Motorbremse in die erste Stufe. So fährt der blaue Holländer gleichmässig und ruhig die verschiedenen Steigungen hoch und hinunter.



Dasselbe erleben wir auch mit dem 5-Achs-Kipper. Die mittlere Achse ist eine gelenkte Liftachse. Der CF 480 FAD Construction (10x4) federt die Unebenheiten der Strasse im Steinbruch locker ab und lässt sich angenehm lenken. Auch ohne eingeschalteten Offroad-Modus schaltet das Getriebe schnell und sauber.

Beim dritten Fahrzeug im Steinbruch handelt es sich um den DAF CF 480 FAW (8x4). Er verfügt über eine doppelt angetriebene Tandem-Achse und eine lenkbare Nachlaufachse (Liftachse). Diese macht den Vierachser trotz hohem Gewicht sehr wendig. Mit ihm erreicht man einen sehr viel kleineren Wendekreis als mit einem normalen Vierachser.



### **Neue Achsen**

Die Achsen spielen im Bausektor eine grosse Rolle. So hat DAF eine neue 10 Tonnen Vorderachse entwickelt. Gerade bei Teilladungen oder Schwerlastkränen direkt hinter der Kabine wird so die Überbelastung der Achse verhindert.

Im Weiteren gibt es die doppelbereifte Nachlaufachse, ebenfalls mit 10 Tonnen belastbar. Gerade bei Abrollkippern, welche mit nur einer angetriebenen Achse ausgestattet sind, wird die hinter Achse beim Beladen kurzfristig sehr stark belastet.

Die einfachbereifte und starre 7,5 Tonnen Nachlaufachse wurde überarbeitet, ist dadurch rund 10 kg leichter geworden und erweitert die statische Ladekapazität um 25 % auf 26 Tonnen.

Die neuen doppelt angetriebenen Tandem-Achsen für den DAF CF und XF sind in den verschiedensten Ausführungen erhältlich. Die 19 Tonnen Tandem-Achse (SR1132T) mit Einfachübersetzung, Blattfedern und Scheiben- oder Trommelbremsen wird vor allem bei Fahrzeugen wie leichten 8x4-Betonmischern, wo man eine hohe Nutzlast erreicht werden will, eingesetzt. Die zweite Variante (SR1360T) ist für 21 oder 26 Tonnen ausgelegt. Sie ist einfachuntersetzt, mit Scheibenbremsen und Luftfederung versehen und wird bei drei- und vierachsigen Sattelzugmaschinen und Lkw verwendet. Die dritte Tandem-Achsen-Variante mit Aussenplaneten (HR1670T) ist ebenfalls für 21 oder 26 Tonnen erhältlich. Sie kann mit Luft- oder Blattfederung ausgestattet werden und verfügt über Trommelbremsen. Sie ist ideal bei starker Beanspruchung und im Gelände. Die Hinterachsübersetzungen sind in rund 10 verschiedenen Varianten erhältlich. Je schneller die Übersetzung, desto niedriger die Motordrehzahl. Mit der richtigen Übersetzung kann Kraftstoff gespart und die Traktion verbessert werden. Das Ölwechselintervall im Achsgehäuse der Tandemachsen liegt bei drei Jahren oder 450'000 Kilometern.

Die von DAF entwickelten und produzierten Achsen sind sehr zuverlässig und langlebig. Sie haben wenig Gewicht und lassen dadurch eine höhere Nutzlast zu. Die 10-Tonnen-Vorderachse wird im zweiten Teil dieses Jahres erhältlich sein.

## **8x4 XF und CF**

Ab Ende dieses Jahres neu im DAF-Sortiment ist der 8x4 XF und CF mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse. Beim FAW handelt es sich um einen Vierachser mit der Tandem-Achse SR1360 mit Einfachuntersetzung oder der Tandem-Achse HR1670T mit Aussenplaneten und einer gelenkten Nachlaufachse. Dank dieser hat der neue 8x4 FAW einen Wendekreis von nur 7,8 Metern. Das Fahrgestell hat ein technisches Gesamtgewicht von 37 Tonnen und eignet sich für grosse und/oder schwere Lasten auf Baustellen mit wenig Platz zum Manövrieren.

## **CF 10x4**

Für Schwerlasttransporte hat DAF – zusammen mit dem niederländischen Unternehmen Estepe - neu einen 10x4 CF Schwerlastkipper mit zwei gelenkten 10-Tonnen-Vorderachsen, einer hydraulisch gelenkten 10-Tonnen-Hinterachse (Liftachse) und der Tandem-Achse HR1670T mit Aussenplaneten und Luftfederung entwickelt. Das technische Gesamtgewicht liegt bei diesem Fahrzeug bei 49 Tonnen. Es wird vor allem für Sand-, Kies- und Steintransporte verwendet.

## **XF FTM 8x4 Sattelzugmaschine mit Tridem-Achse**

Die DAF XF FTM 8x4 Sattelzugmaschine ist für den Schwertransport ausgelegt. Sie ist mit einer doppelt angetriebenen Tandem-Achse SR1360T oder HR1670T und gelenkter Vorlauf-Hinterachse ausgestattet. Diese bilden zusammen eine Tridem-Achse. Damit können die Achslasten voll ausgenutzt werden ohne die gesetzlichen zulässigen Achslasten zu überschreiten. Das Gesamtgewicht darf bis zu 120 Tonnen betragen.

## **XF FAX 8x2 mit zwei gelenkten Vorderachsen**

Der FAX ist ein 8x2-Fahrzeug mit zwei gelenkten Vorderachsen (8 oder 9 t) und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse (7,5 t) hinter der angetriebenen Achse. Bisher war diese Variante nur als CF lieferbar. Die gelenkte Nachlauf-Hinterachse garantiert beste Manövrierbarkeit auch bei schweren Lasten gleich hinter der Kabine. Das technische Gesamtgewicht beträgt bis zu 37 Tonnen.

## **CF und LF Construction**

Bei den CF und LF-Modellen bietet DAF die Constuction-Ausführungen an. Diese beinhalten über einen speziell entwickelten Stossfänger, Grill und Böschungswinkel für Fahrzeuge, welche im Gelände gefahren werden. Die Bodenfreiheit beim CF misst 40 cm und beim LF 32 cm. Eine 3 mm dicke Stahlplatte schützt zudem den Kühler. Trittstufen an der Fahrerhausseite und am Dachgeländer des DAF CF vereinfachen die Überprüfung der Ladung. Der CF Constuction ist mit einem TraXon-Getriebe mit Offroad-Modus ausgerüstet. Damit lassen sich die Gänge extrem schnell wechseln, um maximale Traktion bei hoher Motordrehzahl zu erreichen. Der LF Constuction hat dank seiner leichten Bauweise eine hohe Nutzlast, ist sehr wendig, hat einen niedrigen Einstieg und einen geringen Kraftstoffverbrauch.



### **DAF-Antriebsstränge**

Für die Baufahrzeuge sind die neusten PACCAR-Antriebsstränge mit maximalem Drehmoment bei niedriger Drehzahl ideal. Das maximale Drehmoment des PACCAR MX-11 (10,8 Liter) und des PACCAR MX-13-Motors (12,9 Liter) des DAF XF und CF mit Leistungen von 299 bis 530 PS erreicht Spitzenwerte bei Motordrehzahlen bereits unter 1000 U/min. Zusammen mit dem 12- und 16-Gang-TraXon-Getriebe wird beste Leistung unter allen Umständen gewährleistet. Der CF kann auch mit dem 6,7-Liter-PACCAR PX-7-Motor und 234 bis 325 PS bestellt werden. Beim DAF LF stehen die Vierzylinder-Motoren PACCAR PX-4 und PACCAR PX-5, sowie der Sechszylinder-Motor PACCAR PX-7, zur Verfügung. Mit den 5-, 6-, 9- oder 12-Gang-Getrieben, manuellen, automatisierten oder vollautomatischen Optionen, stehen hier zahlreiche Möglichkeiten zur Auswahl.

### **Nebenantrieb**

Im Bausegment brauchen viele Fahrzeuge einen Nebenantrieb (PTO = Power Take-Off) für die Bedienung von Mischer, Kipper, Hakengerät oder Kran. Für den MX-11-Motor und den MX-13-Motor von DAF ist ein Motor-Nebenantrieb auf 13-Uhr-Stellung erhältlich. Er ist für schwere Anwendungen wie in Betonmischern und Kehrtraktoren vorgesehen. Für den PACCAR MX-11 ist die 11-Uhr-Version lieferbar. Dieser Nebenantrieb ist für leichtere Anwendungen wie das Ausfahren von Stützauslegern und Kippsystemen geeignet.

Verschiedene Varianten von Getriebe-Nebenantrieben, welche für das Fahren von Kippsystemen, Kompressoren und Ladekränen benötigt werden, sind ebenfalls bestellbar.

### **Fahrgestell**

Am DAF-Fahrgestell sind einige Varianten der Aufbaubefestigungsmodule (Body Attachment Modules, BAM) bereits ab Werk an den richtigen Stellen. So kann der Aufbauer schnell und effizient montieren. Im hinteren Überhang ist ein ausgedehntes Lochmuster vorhanden,

sodass die unterschiedlichsten Elemente rasch montiert werden können. So werden Kosten und Zeit reduziert.



### DAF-Service

Für die stark beanspruchten Baufahrzeuge hat DAF spezielle Reparatur- und Wartungsverträge entwickelt. Das ergänzende «Uptime»-Paket garantiert bei technischen Problemen an einem Fahrzeug, dass diese innerhalb acht Stunden behoben werden. Ist dies nicht der Fall, wird eine finanzielle Entschädigung in der Höhe von 300 Euro für jeden Tag (bis max. 15 Tage), an dem der betroffene Lkw nicht zur Verfügung steht, angeboten. In welchen Ländern dieses Zusatzpaket erhältlich ist, steht aber noch offen.

Mit der DAF Academy soll ein gezieltes DAF Construction-Fahrertraining eingeführt werden. Am ersten Einsatztag bekommt der Fahrer eine Fahrzeugeinführung, damit er seinen Lastwagen effizient und richtig nutzen kann.



### Fazit

Die DAF Constuction Fahrzeuge haben uns mit Motor, Getriebe und Achsen überzeugt. Im trockenen und sandigen Gelände liessen sie sich problemlos lenken und schalten. Interessant wären noch Fahrten auf nassen und schlammigen Boden gewesen. Nach den Probefahrten im Steinbruch erwarteten uns die verschiedensten Fahrzeuge von DAF, um

längere Fahrten auf den andalusischen Strassen zu unternehmen. Vom kleinen DAF LF über den CF bis hin zur vierachsigen XF-Sattelzugmaschine mit Tiefgänger konnte alles gefahren werden. Auch in diesen zehn verschiedenen DAF Trucks sitzt man angenehm und alle lassen sich angenehm steuern und einfach bedienen. Auffallend ist die Ruhe im Fahrerhaus. Das Motorengeräusch im kleinen LF ist extrem minim. Wechselt man dann in einen DAF XF ist fast gar nichts mehr vom Motor zu hören. Da ist aus unserer Sicht DAF der Konkurrenz zum Teil weit voraus! Auch die Motorbremsleistung ist beachtlich. Trotzdem würde ich mir für die Schweiz bei 40 Tonnen einen Intarder leisten. Beim Vierachs-Betonmischer ist die Motorbremse aber absolut ausreichend. Das manuelle Getriebe beim LF 290 liess sich einfach schalten und die automatischen Getriebe wechseln die Gänge schnell und kaum spürbar. Die vielen Fahrzeugvarianten und die Robustheit, aber auch verschiedene optische Details beim DAF machen diesen Lastwagen zu einem interessanten und attraktiven Fahrzeug.

DAF hat uns einmal mehr voll überzeugt.

*Brigels, 06.04.2019, Rahel Cathomas für die Mobilität*