

Nowe warianty podwozia, nowe osie

Firma DAF rozszerza swoją ofertę dla segmentu budowlanego

W celu zapewnienia przewoźnikom pojazdu, który będzie jeszcze lepiej dostosowany do ich potrzeb, firma DAF Trucks rozszerza swoją ofertę o nowe konfiguracje pojazdów, w tym podwozie pod zabudowę 8x4 z tandemowym układem osi napędzanych oraz kierowaną wleczoną osią tylną. Holenderski producent pojazdów ciężarowych wprowadza również opracowaną i wyprodukowaną przez siebie 10-tonową oś przednią oraz zupełnie nową 7,5-tonową oś wleczoną. Nowe produkty podkreślają intencję firmy DAF w zakresie rozszerzania jej zakresu w ramach segmentu podwozi pod zabudowę — zwłaszcza z myślą o pojazdach budowlanych.

- Rozszerzona oferta osi
 - Nowa 10-tonowa oś przednia
 - Zapobiega przeciążeniu przy częściowym załadunku
 - Współpracuje z dźwigami umieszczonymi bezpośrednio za kabiną
 - Nowa 7,5-tonowa oś wleczona
 - Odlewana, bardzo sztywna obudowa osi
 - Mniejsza masa
 - Obciążenie statyczne 26 ton
- Nowe konfiguracje pojazdów
 - Modele 8x4 FAW podwozi pod zabudowę CF i XF z układem tandemowym osi napędzanych i kierowaną tylną osią wleczoną
 - Maksymalna ładowność do 27 ton
 - Doskonała zwrotność
 - Bardzo niewielki promień skrętu

- Podwozie CF 10x4 z układem tandemowym dwóch osi napędzanych i kierowaną tylną osią prowadzącą
 - Podwozie wywrotki do zastosowań ciężkich
 - Przebudowa wykonana przez firmę Estepe
 - Maksymalna masa całkowita pojazdu 49 ton
 - Ładowność netto około 30 ton
- Podwozie 8x2 z dwoma kierowanymi osiami przednimi i kierowaną wleczoną osią tylną, teraz dostępne również w serii XF
 - Maksymalna masa całkowita pojazdu 37 ton
- Ciągnik siodłowy XF 8x4 FTM do transportu specjalistycznego
 - Masa łączna zestawu do 120 ton
 - Udźwig techniczny ciągnika 41 ton
- DAF Services zapewnia maksymalną wydajność transportu dla przewoźników w segmencie budowlanym

„Rok 2018 był dla firmy DAF rokiem historycznym”, mówi Richard Zink, dyrektor ds. marketingu i sprzedaży oraz członek zarządu firmy DAF Trucks. „Zakończyliśmy ten rok jako druga co do wielkości marka pojazdów ciężarowych w Europie, z udziałem rynkowym na poziomie 16,6% w segmencie ciężkim. Zostaliśmy liderem rynku w aż siedmiu krajach, wyprodukowaliśmy rekordową liczbę 67 000 pojazdów ciężarowych i po raz kolejny byliśmy największą marką importowaną w Niemczech — największym rynku pojazdów ciężarowych w Europie. Ponadto firma DAF od wielu lat jest niekwestionowanym liderem w segmencie ciągników siodłowych w Europie”.

Firma DAF ma plany dalszego rozwoju. „Z tego też powodu zamierzamy odgrywać jeszcze większą rolę w segmencie podwozi i pojazdów budowlanych”, kontynuuje Zink. „Jest to segment o znacznym potencjale wzrostu dla DAF. Oferujemy szeroką gamę wytrzymałych podwozi i osi, wydajnych układów napędowych i komfortowych kabin. Produjemy najlepsze pojazdy ciężarowe do każdego zastosowania”.

Nowe osie

Firma DAF projektuje i produkuje własne osie od 1958 roku. Dzięki temu osie te są idealnie dopasowane do wielu wariantów podwozi oferowanych przez firmę. Osie

DAF charakteryzują się wysoką niezawodnością i długą żywotnością, niewielkim tarciem wewnętrznym i niedużą masą, co przekłada się na niskie koszty eksploatacji i wysokie obciążenia użytkowe.

Nowość: 10-tonowa oś przednia

Oprócz stosowanych dotychczas osi przednich o nośności 7,5, 8 i 9 ton, od drugiej połowy roku firma DAF będzie również oferować 10-tonową wersję w modelach CF i XF. Jest to szczególnie ważne w przypadku zastosowań w segmencie budowlanym, gdzie przód pojazdu ciężarowego jest mocno obciążony — na przykład żuraw jest umieszczony bezpośrednio za kabiną. Nowa oś przednia o ładowności 10 ton posiada zawieszenie paraboliczne z trzema resorami piórowymi i zapobiega ryzyku przeciążenia przy częściowym załadunku pojazdu. Nowa 10-tonowa oś przednia jest dostępna dla wersji CF i XF z jedną osią przednią i silnikiem PACCAR MX-11 lub MX-13.

Nowość: 7,5-tonowa oś wleczona z pojedynczym montażem kół

Firma DAF wprowadza również na rynek nową 7,5-tonową oś wleczoną z pojedynczymi kołami. Ma ona zaprojektowaną na nowo odlewaną obudowę osi, która charakteryzuje się jeszcze większą sztywnością i jest jeszcze bardziej wytrzymała, przy czym jej masa została zredukowana o 10 kilogramów. Nośność statyczna została zwiększona o ponad 25% do 26 ton — co jest ważne, jeśli podczas załadunku i rozładunku ładunek spoczywa przez chwilę na tylnej osi.

W transporcie budowlanym nowa 7,5-tonowa oś wleczona idealnie nadaje się do stosowania w podwoziach do lżejszych prac, np. w systemach do transportu kontenerowego oraz do transportu kamieni, w sytuacjach, w których pojazd ciężarowy wyposażony w żuraw umieszczony z tyłu. W Niemczech tego typu oś wleczona jest również często montowana w pojazdach ciężarowych z systemami wymiennej zabudowy BDF, które są w tym kraju powszechnie stosowane. Nowa oś wleczona jest również dostępna w ciągnikach siodłowych CF i XF — jest to przydatna cecha, jeśli są one wykorzystywane na przykład do ciągnięcia przyczep/naczep niskopodwoziowych i do ładunków o masie całkowitej przekraczającej 44 tony.

Dwie osie napędzane dla modeli CF i XF

W przypadku segmentu pojazdów ciężarowych 6x4 i 8x4 (modele CF i XF), które są regularnie wykorzystywane w terenie lub które wymagają lepszej przyczepności, firma DAF oferuje wybór zespołów dwóch napędzanych osi tylnych typu niskoobslugowego.

Pierwszy z nich to SR1132T, 19-tonowe podwójne osie z pojedynczą redukcją, resorami piórowymi i hamulcami tarczowymi lub bębnowymi, stosowany w lekkich betoniarkach 8x4, szczególnie popularny w Wielkiej Brytanii i Irlandii.

Do cięższych prac firma DAF oferuje warianty 21- i 26-tonowe z pojedynczą redukcją. Ten zestaw podwójnych osi z pojedynczą redukcją — SR1360T — wyposażony jest w hamulce tarczowe, zawieszenie pneumatyczne i jest montowany w trzy- i czteroosiowych ciągnikach oraz podwoziach pod zabudowę.

Asortyment firmy DAF obejmuje również 21- i 26-tonowy zespół dwóch osi ze zwolnicami i hamulcami bębnowymi — HR1670T — który może być wyposażony w pneumatyczne zawieszenie lub resory piórowe. Zestaw ten idealnie nadaje się nie tylko do intensywnej eksploatacji, ale również do zastosowań terenowych.

Ważnym czynnikiem zapewniającym najlepszą możliwą oszczędność paliwa jest dostępność co najmniej dziesięciu przełożeń końcowych (od 3,46:1 do 7,21:1 — w zależności od typu podwójnej osi). Najszybsze przełożenie końcowe pozwala uzyskać jeszcze niższe prędkości obrotowe silnika w celu uzyskania optymalnego zużycia paliwa.

W celu zapewnienia możliwie najniższych kosztów eksploatacji okres wymiany oleju w obudowie osi podwójnych wynosi nie mniej niż trzy lata lub 450 000 kilometrów.

Rozszerzona oferta podwozi

Oprócz nowej serii osi firma DAF dodaje również do swojej oferty szereg nowych konfiguracji osi.

Nowość: modele CF i XF 8x4 z zespołem dwóch osi napędzanych i kierowaną wleczoną osią tylną

Nowym produktem w już bogatej ofercie czteroosiowych pojazdów ciężarowych z napędem jedno- i dwuosiowym jest model FAW, który będzie dostępny jeszcze w tym roku. Jest to czteroosiowe podwozie CF lub XF pod zabudowę z osią potrójną tzw. tridem, obejmujące oś podwójną SR1360T z pojedynczą redukcją lub oś podwójną HR1670T ze zwolnicą oraz kierowaną wleczoną oś tylną.

Nowe podwozie 8x4 FAW cechuje techniczne GVW wynoszące 37 ton, a dzięki kierowanej wleczonej osi tylnej można precyzyjnie kierować pojazdem. Promień skrętu wynosi zaledwie około 7,8 metra, co sprawia, że model FAW 8x4 idealnie nadaje się do transportu dużych lub ciężkich ładunków na placach budowy, na których jest stosunkowo mało miejsca. Nowe podwozie doskonale sprawdza się jako wywrotka, jako zabudowa z tylnym żurawiem załadunkowym lub jako połączenie żurawia załadunkowego z systemem hakowym.

Nowość: CF 10x4

Firma DAF, we współpracy z holenderską firmą Estepe, oferuje teraz, zaprojektowaną specjalnie do najcięższej pracy, wywrotkę CF 10x4 do zastosowań ciężkich z dwiema kierowanymi 10-tonowymi osiami przednimi, hydraulicznie kierowaną 10-tonową tylną osią wleczoną — którą można również podnieść — oraz podwójną osią tylną HR1670T ze zwolnicą i zawieszeniem pneumatycznym.

Dopuszczalna masa całkowita tego „specjalnego” wariantu, który służy głównie do transportu ciężkich ładunków piasku, żwiru i kamienia, wynosi około 30 ton, podczas gdy DMC wynosi 49 ton. Pomimo dużej liczby osi, przemyślana konstrukcja zapewnia wystarczająco miejsca na 350-litrowy zbiornik paliwa.

XF FTM: ciągnik siodłowy 8x4 z osią potrójną

Ciągnik siodłowy do zastosowań ciężkich oparty na najnowszej generacji modelu XF nie został jeszcze zaprezentowany międzynarodowej prasie branżowej. FTM to ciągnik 8x4 z napędzaną osią podwójną SR1360T lub HR1670T oraz kierowaną wleczoną osią tylną, które razem tworzą zespół osi potrójnej. Imponująca gama XF idealnie nadaje się do specjalistycznych zastosowań transportowych, w których

Łączna masa całkowita zestawu może osiągać do 120 ton. Zastosowanie przedniej osi pojedynczej i trzech osi tylnych oznacza, że obciążenia osi mogą być w pełni wykorzystane bez przekraczania dopuszczalnych prawem obciążeń na oś.

Podwozie modelu XF FTM ma rozstaw osi wynoszący 4,65 metra i charakteryzuje się stosunkowo zwartą konstrukcją i technicznym DMC na poziomie 41 ton. Zapewnia to znaczne korzyści w zakresie zwrotności i umiejscowienia siodła, w połączeniu z często ograniczonym zasięgiem szyjki przyczep/naczep specjalnych.

XF FTM jest czteroosiowym ciągnikiem siodłowym, który jest dostępny w różnych konfiguracjach. Pierwsza z nich to wersja z przednią osią o ładowności 8 ton, z 8-tonową kierowaną osią tylną i 21-tonową osią podwójną HR1670T ze zwolnicami, co zapewnia GVW na poziomie 34 ton. Po drugie, model XF FTM jest również dostępny z 9- lub (nową) 10-tonową osią przednią, 8-tonową kierowaną osią tylną i 26-tonową osią podwójną ze zwolnicami. Maksymalne obciążenie netto siodła obu modeli wynosi odpowiednio ok. 24 i 31 ton.

Nowość: podwozie pod zabudowę XF 8x2 z dwoma kierowanymi osiami przednimi

Model FAX to podwozie pod zabudowę 8x2 z dwiema kierowanymi osiami przednimi (8 lub 9 ton) i kierowaną włączoną osią tylną (7,5 tony) za osią napędzaną. Ta wersja, już dostępna jako model CF, może być teraz również zamówiona w serii XF.

Podobnie, jak w przypadku porównywalnych wersji CF, model XF FAX gwarantuje DMC do 37 ton. Kierowana włączona oś tylna zapewnia maksymalną zwrotność, idealną do transportu materiałów budowlanych, np. w sytuacjach, gdy za kabiną zamontowano ciężki dźwig ładunkowy.

LF i CF Construction

Firma DAF będzie nadal oferować wersje Construction modelu LF i CF, szczególnie w przypadku pojazdów ciężarowych regularnie jeżdżących w terenie. Charakteryzują się one specjalnie zaprojektowanym zderzakiem i wlotem powietrza, kątem natarcia 25° i dużym prześwitem wynoszącym 32 (LF) lub 40 (CF) cm, co oznacza, że mogą

one jeździć po każdym terenie. Ponadto wszystkie modele DAF Construction wyposażone są w stalową płytę o grubości 3 milimetrów chroniącą chłodnicę. Specjalny stopień za drzwiami i poręcz na dachu kabiny CF sprawiają, że można szybko i łatwo zajrzeć do skrzyni ładunkowej lub spojrzeć na ładunek.

Model CF Construction dostępny jest jako ciągnik siodłowy 6x4 FTT oraz podwozia pod zabudowę 6x4 FAT i 8x4 FAD, zarówno z zespołem dwóch osi napędzanych, a w przypadku ostatniego modelu — z dwoma kierowanymi osiami przednimi. Wersje CF Construction są standardowo wyposażone w specjalny tryb skrzyni biegów TraXon do jazdy terenowej, zapewniający optymalną zmianę biegów w trudnym terenie. Biegi zmieniane są bardzo szybko, co zapewnia maksymalną przyczepność przy wysokich prędkościach obrotowych silnika.

Wersja LF Construction jest dostępna jako 19-tonowe podwozie pod zabudowę. Nie trzeba dodawać, że wersja LF Construction zapewnia takie same korzyści jak wszystkie modele LF: dużą ładowność dzięki niskiej masie własnej, niespotykaną dotąd zwrotność, doskonałą widoczność we wszystkich kierunkach dzięki opcjonalnej szybie w drzwiach bocznych pasażera, nisko zawieszoną kabinę i punkt wejściowy i niskie zużycie paliwa.

Układy napędowe DAF: moc i wydajność

Maksymalny moment obrotowy przy niskiej prędkości obrotowej: szczególne właściwości najnowszej generacji napędów PACCAR są naprawdę przydatne w zastosowaniach w branży budowlanej. Maksymalny moment obrotowy wytrzymałych silników PACCAR MX-11 o pojemności 10,8 litra i PACCAR MX-13 o pojemności 12,9 litra w modelach DAF CF i XF (o mocy od 220 kW/299 KM do 390 kW/530 KM) osiąga wartości maksymalne przy prędkościach obrotowych silnika poniżej 1000 obr./min. W połączeniu z najnowszą generacją automatycznych 12- i 16-biegowych skrzyń biegów TraXon gwarantuje to doskonale osiągi w każdych warunkach. Pojazd DAF CF jest dostępny silnikiem PACCAR PX-7 o pojemności 6,7 litra i mocy od 172 kW/234 KM do 239 kW/325 KM.

Pojazdy budowlane serii LF napędzane są silnikami czterocyndrowymi PACCAR PX-4 o pojemności 3,9 litra oraz PACCAR PX-5 o pojemności 4,5 litra lub sześciocyndrowymi silnikami PACCAR PX-7 o pojemności 6,7 litra, zapewniającymi moc od 115 kW/156 KM do 239 kW/325 KM. Szeroka gama skrzyń biegów jest imponująca: 5-, 6-, 9- lub 12-biegowa, manualna, zautomatyzowana lub w pełni automatyczna, umożliwia skonfigurowanie optymalnego układu napędowego do wszystkich zastosowań.

Przystawka PTO do wszystkich zastosowań

Szeroka gama przystawek PTO do napędu wywrotek, betonomieszarek i żurawi jest niezwykle ważna w segmencie budowlanym.

Firma DAF dostarcza przystawkę PTO silnika montowaną na godzinie 13 w silnikach MX-11 i MX-13. Umożliwia ona bezpośredni montaż pompy lub, współpracuje z kołnierzem napędowym, ma ciągły moment obrotowy wynoszący 800 Nm i szczytowy na poziomie 1000 Nm — dzięki czemu jest idealna do ciężkich zastosowań, np. w betonomieszarkach czy pojazdach do wywozu odpadów.

W przypadku modelu PACCAR MX-11 firma DAF oferuje również wersję montowaną na godzinie 11 z bezpośrednim montażem pompy. Jest ona również montowana bezpośrednio na silniku i generuje ciągły moment obrotowy na poziomie 250 Nm oraz szczytowy wynoszący 400 Nm. Ta przystawka PTO idealnie nadaje się do lekkich zastosowań, takich jak wysuwanie podpór i wywrotki.

Do napędu wywrotek, sprzężarek i dźwigów ładunkowych dostępna jest również szeroka gama przystawek PTO skrzyni biegów. Ponadto z przodu można zamontować pośrednią przystawkę PTO z przyłączem pompy. Ta lekka przystawka PTO o mocy 20 kW lub 35 kW idealnie nadaje się do napędu systemu haków lub wywrotki.

Wyjątkowo łatwy montaż

W celu zapewnienia optymalnej łatwości montażu firma DAF fabrycznie umieszcza kilka wariantów modułów mocujących zabudowę do podwozia (BAM) we właściwych pozycjach. Dzięki temu producent nadwozia może szybko i sprawnie zamontować

np. ciężki żuraw, wywrotkę lub system do transportu kontenerów. Ponadto gęsty układ otworów w tylnym zwisie podwozia umożliwia szybki montaż podnośników tylnych, dźwigów, belki sprzęgu lub tylnego zabezpieczenia przeciwnajazdowego. Pozwala to na obniżenie kosztów i umożliwia szybszą eksploatację pojazdów ciężarowych.

Ponadto firma DAF oferuje wiele opcji sterowania zabudową z poziomu kabiny — i odwrotnie. Na przykład parametry takie jak prędkość obrotowa silnika mogą być kontrolowane z zabudowy za pomocą systemów analogowych lub przez magistralę CAN.

Usługi

Podobnie jak w przypadku każdej innej branży, przewoźnicy w segmencie budowlanym muszą być pewni, że mogą polegać na swoich pojazdach — dzięki zapewnieniu jak najdłuższego czasu sprawności. W związku z tym firma DAF opracowała specjalne usługi, takie jak kontrakty serwisowe DAF MultiSupport, obejmujące naprawy i obsługi pojazdów budowlanych. Nowym uzupełnieniem oferty jest zaawansowany „pakiet Uptime”. Operatorzy, którzy zdecydują się na ten pakiet rozszerzony, otrzymują teraz obniżoną do 5%* stawkę za kontrakt serwisowy DAF MultiSupport (przy wybranych modelach).

Pojazdy z pakietem Uptime mają gwarancję mobilności. Oznacza to, że pojazd ciężarowy, w którym wystąpiły problemy techniczne, w ciągu ośmiu godzin wróci na drogę. Jeśli to nie będzie możliwe, za każdy dzień** niedostępności pojazdu oferowana będzie rekompensata finansowa w wysokości 300 euro.

Firma DAF poszerza również swoje usługi specjalistyczne. Akademia DAF opracowała specjalne kursy szkoleniowe dla kierowców z branży budowlanej, podczas których uczą się, jak jeździć w sposób najbardziej ekonomiczny i efektywny, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji pojazdu ciężarowego w terenie. Wraz z dostawą pojazdu ciężarowego kierowca otrzymuje w standardzie obszerne instrukcje, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji, które są specyficzne dla pojazdu budowlanego.

System zarządzania pojazdami DAF Connect umożliwia przewoźnikom monitorowanie wydajności flot w dowolnym momencie online w celu zapewnienia maksymalnej wydajności. Pozwala to na aktywne planowanie serwisu. Kolejną przydatną funkcją dla operatorów w branży budowlanej jest to, że zawsze dysponują oni dokładnym wglądem w sposób użytkowania pojazdu ciężarowego i jego zabudowy (w godzinach pracy PTO). Pozwala to obniżyć koszty i wydłużyć czas pracy bez przestojów.

Filozofia DAF Transport Efficiency oznacza również najlepszą możliwą dostępność części firmy PACCAR Parts, która nie tylko dostarcza oryginalne części firmy DAF i części do silników PACCAR za pośrednictwem dealerów DAF, ale również oferuje niezrównaną gamę części uniwersalnych do samochodów ciężarowych, przyczep i naczep oraz zabudów, w tym do betonomieszarek, żurawi i podpór w ramach asortymentu TRP All Makes, który w tym roku obchodzi ważną rocznicę powstania. W samym tylko segmencie systemów hydraulicznych TRP oferuje już około 1000 różnych układów, jakie można znaleźć w pojazdach budowlanych.

Firma DAF jest europejskim liderem na rynku ciągników siodłowych i zamierza znacznie wzmocnić swoją pozycję w segmencie podwozi pod zabudowę, a co za tym idzie, w segmencie budowlanym. Kluczem do sukcesu jest szeroka gama pojazdów ciężarowych z rozwiązaniami dostosowanymi specjalnie do każdego zastosowania: niezawodnymi, wydajnymi i zapewniającymi maksymalny komfort i łatwość obsługi dla kierowcy. Te znakomite pojazdy ciężarowe mają również najlepszy serwis w branży, który oferuje specjalistyczne usługi dla branży budowlanej.

DAF Trucks N.V. — część amerykańskiego koncernu PACCAR Inc., jednego z największych na świecie producentów ciężkich pojazdów ciężarowych — jest czołowym producentem lekkich, średnich i ciężkich pojazdów ciężarowych. DAF produkuje kompleksową gamę ciągników siodłowych i podwozi pojazdów ciężarowych, dzięki czemu w ofercie można znaleźć rozwiązania do wszystkich zastosowań transportowych. DAF jest również wiodącym dostawcą usług obejmujących kontrakty serwisowe DAF MultiSupport, usługi finansowe firmy PACCAR Financial oraz dostawy najwyższej klasy części zapewniane przez firmę PACCAR Parts. Dodatkowo DAF opracowuje i wytwarza podzespoły, takie jak osie i silniki, dla producentów autobusów i autokarów na całym świecie. DAF Trucks N.V. ma zakłady produkcyjne w Eindhoven w Holandii, Westerlo w Belgii, Leyland w Wielkiej Brytanii i Ponta Grossa w Brazylii oraz ponad 1100 punktów dealerskich i serwisowych w Europie i na świecie.

Eindhoven, marzec/kwiecień 2019 r.

Uwaga wyłącznie dla wydawców

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

*) We wszystkich krajach, w których dostępny jest dodatkowy pakiet Uptime

**) Maksymalnie do 15 dni