

Nye chassisvarianter, nye aksler

## **DAF utvider sitt sortiment innen anleggssegmentet**

For å kunne tilby transportører et kjøretøy som er designet enda mer spesifikt etter deres krav, utvider DAF Trucks sortimentet sitt ved å inkludere en rekke nye kjøretøykonfigurasjoner, inkludert en 8x4-lastebil med dobbeldrevet tandemaksel og styrt slepebakaksel. Den nederlandske lastebilprodusenten lanserer også en 10-tonns foraksel som selskapet har utviklet og produsert selv, i tillegg til en helt ny 7,5-tonns slepeaksel. De nye produktene underbygger DAFs intensjon om å utvide sin flåte innen lastebilsegmentet, spesielt med tanke på anleggskjøretøyer.

- Utvidet akselområde
  - Ny 10-tonns foraksel
    - Unngår overbelastning med oppdelte laster
    - For bruk med tunge lastekraner rett bak førerhuset
  - Ny 7,5-tonns slepeaksel
    - Metallpresstøping, ultrarobust akselhus
    - Lavere vekt
    - Statisk belastningskapasitet på 26 tonn
- Nye kjøretøykonfigurasjoner
  - CF og XF 8x4 FAW-lastebil med dobbeldrevet tridem og styrt slepebakaksel
    - Brutto nyttelast på opptil 27 tonn
    - Glimrende manøvrer barhet
    - Svært liten svingradius
  - CF 10x4-lastebil med dobbeldrevet tandemaksel og styrt slepebakaksel
    - Dumperchassis for tungt arbeid
    - Konvertering av Estepe

- GVW på 49 tonn
- Brutto nyttelast på omtrent 30 tonn
- 8x2-lastebil med to styrte foraksler og styrt slepebakaksel er nå også tilgjengelig som en XF
- GVW på 37 tonn
- XF 8x4 FTM-lastebil for spesialtransport
  - Kombinasjonsveker på opptil 120 tonn
  - Teknisk lastkapasitet på 41 tonn
- DAF Services formidler maksimal transporteffektivitet for operatører innen anleggssegmentet

«2018 var et historisk år for DAF», sier Richard Zink, som er ansvarlig for markedsføring og salg og er medlem av ledergruppen hos DAF Trucks. «Vi endte året som det neste største lastebilmerket i Europa med en markedsandel på 16,6 % i tungtransportklassen. Vi var markedsledende i hele sju land, produserte et rekordantall på 67 000 lastebiler og var nok en gang det største importmerket i Tyskland, som er Europas største lastebilmarked. I tillegg har DAF vært den ubestridte lederen innen trekkvognsegmentet i Europa i mange år nå.»

Selskapet har planer om ytterligere vekst. «Dette er grunnen til at vi har ambisjoner om å bli en enda mer fremtredende aktør innen segmentet for lastebiler og anleggskjøretøy», fortsetter Zink. «Dette er et segment med betydelig vekstpotensial for DAF. Vil tilbyr en solid portefølje med robuste chassiser og aksler, effektive drivverk og komfortable førerhus. DAF tilbyr den beste lastebilen for alle bruksområder.»

### **Nye aksler**

DAF har utviklet og produsert sine egne aksler siden 1958. Derfor er disse akslene perfekt tilpasset de mange chassisvariantene som selskapet tilbyr. Akslene som produseres av DAF, kjennetegnes av den høye graden av pålitelighet og den lange levetiden, den lave interne friksjonen samt lav vekt. Alt dette muliggjør til lave driftskostnader og høye nyttelaster.

### **Ny: 10-tonns foraksel**

I tillegg til de eksisterende 7,5-, 8- og 9-tonns forakslene, tilbyr DAF også en 10-tonns versjon i CF og XF fra andre halvdel av inneværende år. Dette er spesielt interessant for bruksområder i anleggssegmentet, der forpartiet av lastebilen er svært tungt lastet, for eksempel når en lastekran er plassert rett bak førerhuset. Den nye 10-tonns forakselen har en parabolisk fjæring med tre bladfjærer, noe som gjør at man unngår faren for overbelastning med oppdelte laster. Den nye 10-tonns forakselen er tilgjengelig for versjoner av CF og XF som har en foraksel og en PACCAR MX-11- eller MX-13-motor.

### **Ny: 7,5-tonns slepeaksel med enkel montering**

DAF lanserer også en helt ny 7,5-tonns slepeaksel med enkelthjul. Den har et ny designet og metallstøpt akselhus som er enda stivere og har enda større robusthet, mens vekten har blitt redusert med 10 kilo. Den statiske lastekapasiteten er økt med ikke mindre enn 25 % til 26 tonn, noe som er en viktig avveining hvis lasten hviler på den bakerste akselen under lasting og lossing.

Når det gjelder anleggstransport, er den nye 7,5-tonns slepeakselen ideell for bruk på lastebiler som utfører tungt arbeid, for eksempel containerleveringssystemer og for transport av steiner, der lastebilen er utstyrt med en kran bakerst. I Tyskland er denne typen slepeaksel ofte montert på lastebiler som har BDF-vekselplattsystemer, noe som er utbredt der. Den nye slepeakselen er også tilgjengelig på trekkvognutgaver av CF og XF, noe som er en nyttig funksjon for eksempel hvis de brukes til å slepe brønnhengere og for kombinasjonsvekter som overstiger 44 tonn.

### **Dobbeldrevet tandemaksel for CF og XF**

For 6x4- og 8x4 CF- og XF-lastebiler som ofte kjøres offroad eller som krever ekstra veigrep, tilbyr DAF dobbeldrevne tandemaksler som krever lite vedlikehold.

Den første av disse er SR1132T, som er en 19-tonns tandemaksel med enkelreduksjon, bladfjærer og skive- eller trommelbremses. brukes i lette 8x4-sementblandere, og er spesielt populære i Storbritannia og Irland.

For tyngre arbeid tilbyr DAF 21- og 26-tonns varianter med enkelreduksjon. Denne tandemakselen med enkeltreduksjon – SR1360T – er utstyrt med skivebremses og luftfjæring og er montert på trekkvogner og lastebiler med tre og fire aksler.

DAFs sortiment inkluderer også en 21- og 26-tonns tandemaksel med navreduksjon: HR1670T, som kan utstyres med luftfjæring eller bladfjærer, og som har trommelbremses. Dette oppsettet er ikke bare ideelt for tungt arbeid, men det passer også veldig bra til offroad-bruksområder.

En viktig faktor for best mulig drivstofføkonomi er tilgjengeligheten av minst ti sluttreduksjoner (fra 3,46 : 1 til 7,21 : 1 – avhengig av tandemakselen). De raskeste sluttreduksjonene genererer enda lavere motorhastigheter for optimal drivstofføkonomi.

For å oppnå lavest mulige driftskostnader, er intervallet for å skifte olje i akselhuset for tandemakselen ikke mindre enn tre år eller 450 000 kilometer.

### **Utvidet chassisutvalg**

I tillegg til en ny serie med aksler, lanserer DAF også nye akselkonfigurasjoner i utvalget.

### **Ny: CF og XF 8x4 med dobbeldrevet tandemaksel og styrt slepebakaksel**

Et nytt produkt i det allerede utvidede utvalget av lastebiler med fire aksler med enkelt og dobbelt drivverk, er FAW, som blir tilgjengelig fra fabrikken senere i år. Dette er en CF- eller XF-lastebil med fire aksler og tridem, som består av SR1360T-tandemakselen med enkeltreduksjon eller HR1670T-tandemakselen med navreduksjon samt en styrt slepebakaksel bakerst.

Det nye 8x4 FAW-chassiset har en teknisk GVW på 37 tonn, og takket være den styrt slepebakakselen kan den manøvreres med stor nøyaktighet. Svingradiusen er bare ca. 7,8 meter, noe som gjør 8x4 FAW ideell for transport av store og tunge laster på anleggsområder der det er relativt trangt om plassen. Det nye chassiset passer perfekt for en dumper, for et overbygg med en lastekran bakerst, eller for en kombinasjon av en lastekran med et krokarmsystem.

### **Ny: CF 10x4**

I samarbeid med et annet nederlandsk selskap, kalt Estepe, tilbyr DAF nå en 10x4 CF-dumper som er spesialdesignet for tungt arbeid med to styrte 10-tonns foraksler, en hydraulisk styrt 10-tonns ledebakaksel – som også kan løftes – og HR1670T-tandemakselen med navreduksjon og luftfjæring.

Nettonyttelasten til denne spesialvarianten – som hovedsaklig vil bli brukt til tungtransport og transport av sand, grus og stein – er omtrent 30 tonn, mens GVW er 49 tonn. Til tross for det store antallet aksler, sørger det geniale designet for at det fortsatt er rikelig med plass til en 350-liters drivstofftank.

### **XF FTM: 8x4 trekkvogn med tridem**

Trekkvognen for tungtransport, som er basert på den nyeste generasjonen med XF, er ennå ikke presentert for den internasjonale handelspressen. Denne FTM er en 8x4-trekkvogn med dobbeldrevet SR1360T- eller HR1670T-tandemaksel og styrt ledebakaksel som til sammen utgjør et tridem. Den imponerende XF er ideell for spesialtransport, og den kan kombinere vekter på opptil 120 tonn. Bruken av én foraksel og tre bakaksler betyr at akselbelastningene kan utnyttes til det fulle uten at det overskrider de tillatte belastningsgrensene.

Chassiset til XF FTM har en akselavstand på 4,65 meter, og kjennetegnes ved en relativt kompakt konstruksjon og en teknisk GVW på 41 tonn. Dette gir betydelige fordeler når det gjelder manøvrerbarhet og plassering av det femte hjulet, i kombinasjon med den ofte begrensede rekkevidden til spesialtilhengernes akseltapp.

XF FTM er en trekkvogn med fire aksler som leveres i ulike konfigurasjoner. Den første er en 8-tonns forakselversjon med en 8-tonns ledebakaksel og den 21-tonns HR1670T-tandemakselen med navreduksjon, noe som er ideelt for en GVW på 34 tonn. XF FTM er også tilgjengelig med en 9-tonns (ny) eller 10-tonns foraksel, 8-tonns ledebakaksel og 26-tonns tandemaksel med navreduksjon. Nettobelastningen for svingskiven på begge modeller er ca. 24 og 31 tonn.

### **Ny: XF 8x2-lastebil med to styrte foraksler**

FAX er en 8x2-lastebil med to styrte foraksler (8 eller 9 tonn) og en styrt slepebakaksel (7,5 tonn) bak den drevne akselen. Denne versjonen er allerede tilgjengelig som en CF, og kan nå også bestilles som en XF.

På samme måte som med den sammenlignbare CF, så garanterer XF FAX GVW-er på opptil 37 tonn. Modellens styrte slepebakaksel sørger for maksimal manøvrerbarhet, noe som er ideelt ved distribusjon av byggematerialer og for eksempel når en tung lastekran er montert bak førerhuset.

### **LF- og CF-konstruksjon**

DAF vil fortsette å tilby Construction-versjoner av LF og CF, spesielt for lastebiler som regelmessig brukes offroad. De har en spesifikt designet støtfanger og grill, en tilnærmingsvinkel på 25° og rikelig med bakkeklaring på 32 (LF) eller 40 (CF) centimeter, noe som betyr at de kan kjøres i alle typer terreng. I tillegg er alle DAF Construction-modeller utstyrt med en 3 millimeter tykk stålplate for å beskytte radiatoren. Et spesialtrinn bak døren og et rekkverk på taket på CF-modellen gjør det raskt og enkelt å ta en titt inn i lasterommet eller studere selve lasten.

CF Construction er tilgjengelig som en 6x4 FTT-trekkvogn og 6x4 FAT- og 8x4 FAD-lastebiler. Begge modeller har dobbeldrevet tandemaksel, og den sistnevnte har i tillegg to styrte foraksler. CF Construction-versjonene er utstyrt med en spesiell offroad-modus for TraXon-girkassen, som er standard for å oppnå optimal girytelse i utfordrende terreng. Girskiftene skjer svært raskt for å sikre maksimalt grep ved høye motorhastigheter.

LF Construction er tilgjengelig med et 19-tonns chassis. LF Construction har naturligvis de samme fordelene som alle LF-modeller, for eksempel en høy nyttelast takket være den lave nettovekten, uovertruffen manøvrerbarhet, enestående universalsikt takket være det valgfrie vinduet i døren på passasjersiden, et lavt inngangspunkt og høy drivstofføkonomi.

### **DAFs drivverk: kraftig og effektivt**

Maksimalt dreiemoment ved lav hastighet: de bestemte egenskapene til den neste generasjonen PACCAR-drivverk kommer virkelig til sin rett for bruksområder i anleggsbransjen. Det maksimale dreiemomentet til de robuste 10,8-liters PACCAR MX-11- og 12,9-liters PACCAR MX-13-motorene i DAF CF og XF (med motoreffekter på 220 kW/299 hp til 390 kW/530 hk) er på sitt høyeste ved motorhastigheter med et turtall på under 1000. Sammen med den nyeste generasjonen TraXon-automatiserte 12- og 16-trinns girkskasser, garanterer dette en enestående ytelse under alle kjøreforhold. DAF CF er også tilgjengelige med den 6,7-liters PACCAR PX-7-motoren med motoreffekter på mellom 172 kW/234 hk og 239 kW/325 hk.

Construction-kjøretøyer i LF-serien er drevet av den kraftige 3,9-liters PACCAR PX-4 og 4,5-liters PACCAR PX-5-motoren med fire sylindere og 6,7-liters PACCAR PX-7-motoren med seks sylindere. Motorene har en motoreffekt på 115 kW/156 hk til 239 kW/325 hk. Det store utvalget av girkskasser er imponerende med 5-, 6-, 9- eller 12-hastighet og manuelle, automatiske eller helautomatiske alternativer. I tillegg kan det optimale drivverket angis for alle bruksområder.

### **Riktig PTO for hvert bruksområde**

Et stort utvalg kraftuttak (PTO) for dumpere, blandere og kraner er svært viktig i anleggssegmentet.

Til å begynne med sørger DAF for en motor-PTO som er plassert «klokken 1» på både MX-11- og MX-13-motoren. Dette fungerer med direkte pumpemontering eller med et flensdrev, har et kontinuerlig dreiemoment på 800 Nm og en topp effekt på 1000 Nm. Dette er ideelt for bruk i tungindustrien, for eksempel ved bruk av en sementblander eller søppelbil.

For PACCAR MX-11 tilbyr DAF også en «klokken 11»-versjon med direkte pumpemontering. Denne er også montert direkte på motoren, og den har et dreiemoment på 250 Nm og en topp effekt på 400 Nm. Denne PTO-en er ideell for lette bruksområder, for eksempel utvidede støttebein og for vippe-systemer.

Det finnes også et stort utvalg PTO-er for girkskasser som er tilgjengelige for

vippesystemer, kompressorer og lastekraner. I tillegg kan en indirekte PTO med en pumpekobling monteres fremst. Denne lette PTO-en har en motoreffekt på 20 eller 35 kW, og den er ideell for bruk av et krokarmsystem eller dumper.

### **Svært enkelt å feste som standardutstyr**

For enklest mulig festing har DAF montert et par varianter av påbyggerbraketter (BAM) i de riktige posisjonene på fabrikken. Dette gir karosseribyggeren muligheten til for eksempel å tilpasse kjøretøyet for en tung lastekran, dumper eller containerleveringssystem raskt og effektivt. Et utvidet hullmønster i det bakre overhenget på chassiset legger i tillegg til rette for rask montering av bakløftere, kraner og en tverrbjelke for trekkstang eller bakre underkjøringsvern. Dette reduserer kostnadene, og sørger i tillegg for at lastebiler kan tas i bruk raskere.

I tillegg formidler DAF rikelig med alternativer for kontroll av overbygget fra førerhuset og vice versa. Parametere som for eksempel motorhastighet kan kontrolleres fra overbygget enten analogt eller via CAN-bussen.

### **Tjenester**

På samme måte som alle transportører må operatører i anleggssegmentet kunne stole på at deres kjøretøyer genererer så mye driftstid som mulig. DAF har derfor utviklet spesifikke tjenester, for eksempel DAF MultiSupport-reparasjons- og vedlikeholdskontrakter for anleggskjøretøyer. Et nytt tillegg i serien er en avansert «driftstidspakke». Operatører som velger denne utvidede pakken, betaler nå en forskuddsavgift på opptil 5 %\* mindre for sin totale MultiSupport-kontrakt (for det respektive kjøretøyet).

Kjøretøyer med driftstidspakken har garantert mobilitet. Det betyr at en lastebil som får tekniske problemer, alltid vil være tilbake på veien i løpet av åtte timer. Hvis det ikke skjer, vil en økonomisk kompensasjon på 300 euro per dag\*\* tilbys for hver dag lastebilen ikke er i bruk.

DAF forbedrer også sine spesialtjenester. DAF Academy har utarbeidet spesialkurs for sjåfører for anleggssegmentet, der førere får opplæring i hvordan de kan kjøre så økonomisk og effektivt som mulig, med spesielt fokus på lastebilens offroad-egenskaper. Førere får som standard omfattende opplæring ved levering av



lastebilen, med spesielt fokus på funksjonene som er spesifikke for anleggskjøretøyet.

DAF Connect-systemet for kjøretøystyring gjør at transportører kan overvåke ytelsen til sin flåte elektronisk når som helst for å sikre maksimal effekt. Dette gjør at vedlikeholdsarbeid kan planlegges proaktivt. En ytterligere nyttig funksjon for operatører i anleggssegmentet, er at de alltid har en nøyaktig oversikt over hvordan lastebilen og overbygget (via PTO-timene) blir brukt. Dette kan bidra til å redusere kostnader og øke driftstiden.

DAF Transport Efficiency betyr også den best mulige distribusjonen av komponenter av PACCAR-deler, som ikke bare formidler originale DAF-deler og PACCAR-motordeler via DAF-forhandlere, men som også tilbyr et uovertruffent utvalg av universaldeler for lastebiler, slepeutstyr og superstrukturer, inkludert deler for blandere, kraner og støtteutstyr via TRP All Make-serien, som i år feirer et jubileum. Når det gjelder hydrauliske systemer, skiller TRP allerede mellom omtrent 1000 ulike systemer som er i bruk på anleggskjøretøyer.

*DAF er ledende på det europeiske markedet når det gjelder trekkvogner og har en intensjon om å styrke sin posisjon betydelig innen lastebilsegmentet, og dermed samtidig anleggssegmentet, i fremtiden. Nøkkelen til suksessen er et omfattende utvalg av lastebiler med en løsning som er skreddersydd spesifikt for hvert bruksområde: pålitelighet, effektivitet og maksimal komfort samt enkel funksjonsbetjening for føreren. Disse ledende lastebilene bli også understøttet av den beste servicen i bransjen, med spesialservice for anleggssegmentet.*

**DAF Trucks N.V.** – et søsterselskap til det amerikanske selskapet PACCAR Inc., en av verdens ledende produsenter av tunge lastebiler – er en ledende produsent av lette, middels store og tunge lastebiler. DAF produserer et komplett utvalg av trekkvognenheter og lastebiler og de tilbyr det riktige kjøretøyet for alle transportbehov. DAF er også en ledende leverandør av tjenester, inkludert MultiSupport-reparasjon og -vedlikeholdskontrakter, finansielle tjenester fra PACCAR Financial og førsteklasses deleleveringstjeneste fra PACCAR Parts. I tillegg utvikler og produserer DAF komponenter som aksler og motorer til bussprodusenter over hele verden. DAF Trucks N.V. har produksjonsanlegg i Eindhoven i Nederland, Westerlo i Belgia, Leyland i Storbritannia og Ponta Grossa i Brasil samt over 1 100 forhandlere og servicestasjoner i og utenfor Europa.

Eindhoven, mars/april 2019

***Merknad kun til redaktører***

For mer informasjon:  
DAF Trucks N.V.  
Corporate Communication Department  
Rutger Kerstiens, +31 (0)40 214 2874  
[www.daf.com](http://www.daf.com)

\*) I alle land som den supplerende driftstidspakken tilbys

\*\*) Opptil maksimalt 15 dager