

„Welche Anwendungen konkret auf alternative Antriebe umgestellt werden können, ist offen“



Einsatzbeispiel: Ein dreiachsiger DAF XDC beim Transport eines Raupenbaggers.

Sonderfahrzeuge, wie beispielsweise Schwerlastzugmaschine, sind bei den Lkw-Herstellern selbstverständlich kein Massenprodukt.

Im Interview mit der STM-Redaktion äußerte sich DAF Trucks, welche Rolle Schwerlast-Fahrzeuge innerhalb des Produktportfolios des Unternehmens spielen.

STM: Ausgangspunkt für eine Schwerlastzugmaschine, aber auch weitere Sonderfahrzeuge ist selbstverständlich auch ein Serien-Lkw. Welches Lkw-Modell bildet bei Ihnen meist die Basis für eine Schwerlastzugmaschine?

DAF Trucks: Bei DAF im Produktportfolio sind es aktuell die folgenden Fahrzeugtypen auf Basis der Plattform New Generation DAF (NGD), die als Schwerlastzugmaschinen umsetzbar wären: FTT (mit zZGG 120 t), FTM (mit zZGG 120 t) und FTG (mit zZGG 80 t).

STM: Welche Umbaumaßnahmen werden dann an dem Basis-Modell vorgenommen?

DAF Trucks: Es gibt aktuell keine Umbaumaßnahmen ab dem Werk in Eindhoven. Dieses würde dann durch Zulieferer umgesetzt.

STM: Wo werden diese Umbaumaßnahmen vorgenommen? Mit welchen Partnern arbeiten Sie dabei eventuell zusammen?

DAF Trucks: Aktuell haben wir keine Partner, da das Thema der Umsetzung von Schwertransporten mit DAF-Lkw auf Basis der New Generation DAF (NGD) nicht so stark nachgefragt wird. Im Fall der Fälle müsste sich dann einer unser 24 nationalen DAF-Händler um die Umrüstung und die damit verbundene Suche nach einem Aufbauer für zum Beispiel einen Schwerlastturm, eine Schwerlastkupplung vorne und/oder hinten oder weiteren Details individuell kümmern.

STM: Wie lange dauert die Fertigstellung einer Schwerlastzugmaschine von Produktionsbeginn des Serien-Fahrzeugs bis zur Auslieferung?

DAF Trucks: Die Lieferzeiten sind seit der Pandemie enormen Schwankungen unterworfen. Ebenfalls kommt es aufgrund anderer, aktueller und globaler Ereignisse immer wieder zu Un-

terbrechungen der Lieferketten. Deswegen sind mögliche Lieferzeiten immer eine Momentaufnahme und auch schwer zu prognostizieren.

STM: Wie hoch ist der Anteil an Spezialfahrzeugen (z. B. Schwerlastzugmaschinen), an der Gesamtproduktion?

DAF Trucks: Der Anteil an zum Beispiel Schwerlastzugmaschinen spielt prozentual gesehen in unserer aktuellen Produktion eine eher untergeordnete Rolle.

STM: Schwerlastzugmaschinen fahren bei schweren Lasten auch schon mal im Verbund. Auch über Stangen verbunden können dabei noch Geschwindigkeiten von 20 bis 25 km/h erreicht werden. Kann es dabei mit den neuen Sicherheitssystemen, wie beispielsweise automatischem Abstandhalter und Notbremssystem, nicht zu Problemen kommen?

DAF Trucks: Da können wir nur für unser Unternehmen sprechen. Wir kennen keinen Fall, in dem mehrere DAF-Schwerlastzugmaschinen



Ein Raupenkran auf einem Tieflader wird von einem 4-achsigen DAF XG+ gezogen.

im Verbund gefahren sind. Eine entsprechende Schwerlastkupplung vorne oder eine Registerkupplung bieten wir aktuell nicht ab Werk an. Ja, man kann den automatischen Abstandshalter und das Notbremssystem deaktivieren.

STM: Einige Lkw-Hersteller haben schon angekündigt – in zugegeben noch etwas fernerer Zukunft – ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zu produzieren. Ist dies bei Schwerlastzugmaschinen überhaupt realisierbar? Wenn ja, welche Antriebsart (Batterie, Wasserstoff-Brennstoffzelle oder Wasserstoff-Verbrenner) ist Ihrer Meinung nach am ehesten geeignet und warum?

DAF Trucks: Welche Anwendungen konkret aus kurzer, mittelfristiger oder auch langfristiger Sicht auf alternative Antriebe umgestellt werden können, ist offen und von der Entwicklung der Technologie, aber auch von der zur Verfügung stehenden Infrastruktur abhängig. Bei DAF sind wir, ebenso wie auch unser US-amerikanischer Mutterkonzern PACCAR, technologieoffen und entwickeln aktuell in alle Bereiche, wie BEV, Wasserstoff-Brennstoffzelle und auch Wasserstoff-Verbrenner.

Vielen Dank für das Interview!



DAF XF FTG mit 530 PS