

Das gewisse „Extra“



Insbesondere mit neuen Fahrgestellen will DAF im Bausegment verstärkt Präsenz zeigen und nutzte den September zur Vorstellung seiner neuen Baufahrzeuge. Mit im Gepäck: der neue hydrostatische Vorderradantrieb PXP.

Jüngster Neuzugang bei den 4-achsigen Fahrgestellen: DAF XF 480 FAW (8x4).

STM-Bild

Bereits im Frühjahr des vergangenen Jahres hatte der niederländische Hersteller viel Neues für den Bau gezeigt (wir berichteten ausführlich im Schwertransportmagazin Nr. 87). Neue Achsen, darunter eine 10 t-Vorderachse und eine 8 t-Nachlaufenkachse, neue Fahrzeugkonfigurationen und mit PXP ein hydrostatischer Vorderrad-Antrieb: all dies wurde in spanischen Malaga erstmals vorgestellt und ist mittlerweile am Markt verfügbar.

Jüngster Neuzugang bei den DAF 4-Achsern und auf Wunsch auch mit der neuen 10 t-Vorderachse erhältlich, ist der FAW mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und der neuen 8 t-Nachlaufenkachse.

Bereits im Frühjahr 2019 als CF 480 8x4 FAW zu fahren und jetzt als XF 480 8x4 FAW bei einem Testdrive in Deutschland dabei, konnte der neue DAF-4-Achser zeigen, was in ihm steckt. Mit einem technisch zulässigen Gesamtzuggewicht von bis zu 44 t, Luftfederung und Nachlaufenkachse vereint dieses neueste Baumuster aus der DAF-Baufahrzeugschmiede gewissermaßen drei Welten in sich.

Fazit aus zwei Test-Drives: das passt! Ordentlich Nutzlast paart sich hier mit extra viel Fahrkomfort. So erstaunte der CF 480 8x4 FAW als Solofahrzeug bereits im Jahr 2019 bei einer Fahrt im Steinbruch mit seinem wirklich kleinen Wenderadius.

Kick-Down für PXP

Dem stand der XF 480 8x4 FAW beim Testdrive 2020 in nichts nach. In Kombi mit einem 3-Achs Trailer ging es diesmal auf eine Onroad-Strecke. Dabei ließ sich das Gespann



Für den hydrostatischen Vorderradantrieb PXP gibt es dieses Wartungs- und Servicetool.

STM-Bild



CF 480 FT mit PXP. Der hydraulische Zusatzantrieb konnte überzeugen.

STM-Bild

ANZEIGE

DER BESTE PREIS AM MARKT!





**MAX510
mit Pendelachsen**

- » 12t Achslast
- » Abfahrbarer Schwannenhals
- » Teleskopierbare Ladefläche bis auf 40 Fuß

**In Kürze erhältlich
mit 3 Achsen**

T: +352 26 90 04 474 | info@maxtrailer.eu | www.maxtrailer.eu

Powered by **FAYMONVILLE GROUP** 



Der XF 480 FAN war beim Testdrive gleich zweimal vorhanden: Einmal als Testfahrzeug mit VDL-Abrollkipper und wie hier im Bild als Kundenfahrzeug mit aufgebaute Palfinger-Ladekran PK 20.501L TEC 3 für den Baustoffumschlag. STM-Bild

überaus komfortabel auch durch enge und kurvige Straßen manövrieren. Das Fahrgefühl: stets alles im Griff, stets alles im sicheren Bereich.

Ebenfalls für ein sicheres Fahrgefühl, und zwar durch eine Extra-Portion Traktion, sorgt der neue hydrostatische Vorderrandantrieb PXP, Paul Xtra Power, den DAF in Zusammenarbeit mit Paul Nutzfahrzeuge aus Vilshofen entwickelt hat.

Bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h liefert das System bis zu 6.435 Nm zusätzliche Zugkraft pro Vorderrad und sorgt damit dafür, dass es auch in unbefestigtem Terrain und an Steigungen vorwärtsgeht.

Dass Paul, respektive DAF, bei dieser Hydraulik-Lösung auf Radnabenmotoren von Poclain zurückgreift, ist nichts Außergewöhnliches. Erwähnenswert ist aber, dass es sich um den größten Poclain-Motor handelt, der hier zum Zuge kommt. Dank seines Hubvolumens von 1.248 Kubikzentimeter werden Druckspitzen vermieden und ein Systemdruck von maximal nur 360 bar erreicht, was sich schonend auf Bauteile und Hydraulikschläuche auswirkt.

Interessant und, wie DAF betont, Alleinstellungsmerkmal bei derartigen Antrieben ist, dass PXP einen offenen Hydraulikkreis mit einer direkt am Motor-Nebenantrieb angeflanschten Load-Sensing-Hydraulikpumpe nutzt.

Großer Vorteil des offenen Kreislaufs: somit lassen sich zwei Hydraulikkreisläufe mit nur

einer Anlage bedienen. Eine zweite Hydraulikanlage für Aufbauten wie Krane, Kipper und Ähnliches ist somit nicht notwendig.

In der Praxis lässt sich PXP sehr bequem bedienen: dazu wird während der Fahrt einfach der PXP-Schalter im Armaturenbrett gedrückt. Direkt ist das System im Stand-by-Modus – erkennbar am gelb blinkenden Hinweis im Zentral-Display und an der kleinen grünen Kontrolllampe im Schalter selbst.

Das System kann auch im manuellen Schaltmodus genutzt werden.

So „gewappnet“ lässt es sich nun stressfrei auch auf Steigungen zu- oder in Bereiche einfahren, die ohne PXP nicht so einfach oder auch gar nicht zu bewältigen wären. Denn sobald das Fahrzeug beim Druck aufs Gaspedal leichten Schlupf an der Hinterachse erkennt, starten die Hydraulikmotoren in den Naben der Vorderräder automatisch ihre Arbeit und unterstützen direkt mit einem Druck von 100 bar die Weiterfahrt.

Dass PXP aktiv ist, ist je nach Fahrsituation nicht nur deutlich spürbar, sondern durch das dauerhaft leuchtende gelbe Piktogramm in der Anzeige in jedem Falle auch immer sichtbar.

Dabei gilt: Je stärker der Schlupf hinten, desto stärker der Zusatzantrieb vorne. Dabei reguliert PXP den Druck zwischen 100 und 360 bar selbstständig.

Lässt das Durchdrehen der Hinterräder nach, nimmt PXP den Hydraulikdruck an der Vorderachse automatisch zurück. Sehr beruhigend: Auch bei Gangwechsel agiert das System selbstständig und passt sich an die Zugkraftunterbrechung des Lkw an. Die Antischlupfregelung ASR ist bei zugeschaltetem PXP automatisch deaktiviert.

Ab einer Geschwindigkeit über 20 km/h sowie ab dem 5. Gang schaltet PXP auf Stand-by, bleibt aber im Bereitschaftsmodus aktiv. Sobald das Tempo wieder unter die 20 km/h-Marke sinkt oder das automatisierte Traxon-Getriebe bis in den 4. Gang zurückschaltet, meldet sich PXP zurück und schreitet selbstständig erneut zur Tat.

Ach ja, und selbstverständlich kommen auch all jene in den Genuss von PXP, die ihren Truck lieber manuell durch schwieriges Terrain steuern, denn das System kann auch im manuellen Schaltmodus genutzt werden.

Neu, und für PXP seit diesem Sommer verfügbar, ist die Kick-Down-Funktion. Sie wurde für erschwerte Einsatzbedingungen entwickelt und erhöht den Anfahrdruck. Wenn's also besonders schwierig wird: Fahrpedal bis zum Anschlag durchtreten und schon stehen statt 100 sofort 200 bar an der Vorderachse zur Verfügung – und das ist doch beruhigend.