

## Sicher gesäubert mit Vollautomatikgetriebe

Artikel vom 9. Juni 2022

Anbau- und Anhängerkehrmaschinen

Die Reinigung von Autobahnen bei fließendem Verkehr und unberechenbaren Wetterbedingungen ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Unzählige Pkw und Lkw rasen an dem Reinigungsfahrzeug vorbei. Da braucht es gute Nerven und ein Fahrzeug, auf das der Fahrer sich verlassen kann. Seit mehr als zwei Jahren ist ein [DAF](#) mit [Bucher](#)-Kehraufbau und [Allison](#)-Vollautomatikgetriebe auf der A61 im Einsatz und hat sich bestens bewährt.



Die Kehrmaschine wird für die Reinigung der Fahrbahnen, Standspuren, Mittelstreifen sowie der Verkehrswege an den Autobahnraststätten eingesetzt (Bild: Thome-Bormann).

Die Autobahnmeisterei Mendig, zugehörig zur Niederlassung West der Autobahn GmbH, benötigte kurzfristig ein Ersatzfahrzeug für den Streckenabschnitt Meckenheim bis Autobahnkreuz Koblenz/Metternich der vielbefahrenen Autobahn 61 in der Eifel.

Der DAF-Partner Wietholt Nutzfahrzeuge und Thome-Bormann (Händler von Bucher Municipal) konfigurierten daraufhin gemeinsam mit Drazan Bunoza von der Autobahnmeisterei ein Fahrzeug, das sicher, bedienungsfreundlich, wartungsarm und ökonomisch sein sollte. Das Ergebnis ist eine einmotorige Großkehrmaschine auf DAF »340 FA 4x2«-Fahrgestell mit 10,8-l-MX-11-Motor in Euro6 mit 251 kW (341 PS), Bucher »V80«-Aufbau (vormals Johnston »V 802«) und Allison-Vollautomatikgetriebe der Baureihe »3200«. Durch die Kombination des Vollautomatikgetriebes mit einem

Hydrostat-Getriebe lassen sich Transportmodus und Arbeitsmodus der Kehrmaschine optimal aufeinander abstimmen. Im Transportmodus ermöglicht das Allison-Getriebe eine konventionelle Fahrgeschwindigkeit bis zu 90 km/h. Das in den Antriebsstrang eingebaute mechanische Umschaltgetriebe mit integriertem Hydrostat für stufenlose Geschwindigkeitsregelung im Kehrbetrieb wird direkt durchgeschaltet und ist somit bei der Transportfahrt überbrückt.

Für den Kehrbetrieb schaltet der Bediener das hydrostatische Getriebe in den Arbeitsmodus, und der zweistufige Arbeitsantrieb erlaubt nun eine stufenlose Regelung der Geschwindigkeit von 0 bis 40 km/h für den Schnellgang bzw. von 0,1 bis 16 km/h für den Kehrmodus. Der hydraulische Antrieb von Turbine, Wasserpumpen und Kehrbesen erfolgt über hydraulische Pumpen, die am Hydrostat-Getriebe montiert sind.

Neben den regelmäßigen Routine-Reinigungen der Fahrbahnen sowie der Verkehrswege an den Autobahnrasenstellungen gehört auch die Beseitigung von Öl- und Unfallspuren zum täglichen Geschäft. Immer wenn die Polizei anruft, heißt es schnell sein, 24 Stunden rund um die Uhr. Ob verunglückte Klebstoff-, Tier- oder Lebensmitteltransporter, Fahrer Christian Gaßmann hat schon einiges erlebt, denn schließlich fährt er bereits seit 17 Jahren Kehrmaschinen. So mussten z. B. 20 t Bananen und Melonen von der Fahrbahn entfernt werden. Bei solch schwierigen Arbeiten zahlt sich die leichte Bedienbarkeit und exzellente Manövriertbarkeit durch das Allison-Getriebe aus. Gaßmann bescheinigt dem Autobahnkehrfahrzeug außerdem eine Super-Sauleistung: »Der hat die beste Sauleistung, die ich bisher kennengelernt habe.«

Torsten Bettac von Thome-Bormann erläutert: »Die Geschwindigkeit des Fahrzeugs lässt sich unabhängig von der Sauleistung stufenlos regulieren. So kann der Einsatz ideal an die jeweiligen Gegebenheiten auf der Autobahn angepasst werden.« Bei der Reinigung von Ölspuren z. B. fährt das Fahrzeug im Schritt-tempo. Mittels einer Hochdruckreinigungsanlage wird das Öl beseitigt – ohne Chemie, nur mit Wasser.

Auch in Bezug auf Kraftstoffverbrauch und Abgasemission bietet die Fahrzeugkonfiguration Vorteile.



Die Allison-Vollautomatikgetriebe nutzen statt der traditionellen Trockenkupplung einen Drehmomentwandler, der das Motordrehmoment beim Anfahren und Beschleunigen vervielfacht (Bild: Allison Transmission).

Denn das Allison »3200«-Vollautomatikgetriebe verfügt über eine spezielle Spritspartechnologie. Sie wählt automatisch die optimale Schaltstrategie je nach Arbeitszyklus und Straßenbedingungen aus.



Dank der effizienten Abstimmung zwischen dem Allison-Getriebe und dem hydrostatischen Getriebe ist ein zusätzlicher Aufbauverbrennungsmotor überflüssig. Das führt zu geringeren Schadstoffemissionen, und zusätzlich kann durch das niedrigere Leergewicht des Fahrzeugs die Kehrgutnutzlast erhöht werden (Bild: Thome-Bormann).

Außerdem ist durch die effiziente Abstimmung zwischen dem Allison-Getriebe und dem hydrostatischen Getriebe der zusätzliche Aufbauverbrennungsmotor überflüssig. Das führt zu geringeren Schadstoffemissionen, und zusätzlich kann durch das niedrigere Leergewicht des Fahrzeugs die Kehrgutnutzlast erhöht werden.

---

#### Hersteller aus dieser Kategorie

---

##### **Auktion & Markt AG, Autobid.de**

Sandbornstr. 2

D-65197 Wiesbaden

0611 44796-750

[autobid@auktion-markt.de](mailto:autobid@auktion-markt.de)

[www.autobid.de](http://www.autobid.de)

[Firmenprofil ansehen](#)

---

##### **Avant Tecno Deutschland GmbH**

Einsteinstr. 22

D-64859 Eppertshausen

06071 980655

[info@avanttecno.de](mailto:info@avanttecno.de)

[www.avanttecno.de](http://www.avanttecno.de)

[Firmenprofil ansehen](#)

---

##### **Aebi Schmidt Deutschland GmbH**

Albtalstr. 36  
D-79837 St. Blasien  
07672 412-0  
[marketing@aebi-schmidt.com](mailto:marketing@aebi-schmidt.com)  
[www.aebi-schmidt.com](http://www.aebi-schmidt.com)  
[Firmenprofil ansehen](#)

---