

Lastwagen über 7,5t

Artikel vom 13. Februar 2019



Der Einsatz für Fahrzeuge in Steinbrüchen, in der Bauwirtschaft und im Kommunaleinsatz ist wegen der vielen unterschiedlichen Anwendungen extrem komplex: Fahrzeuge mit zwei, drei oder vier Achsen, mit oder ohne Allradantrieb, mit unterschiedlichem Leistungsbedarf, Lkw und Sattelzugmaschinen, leichte oder überschwere Modelle sowie Spezialfahrzeuge für Sonderaufbauten werden benötigt. Der Trakker wurde entwickelt, um jeden, auch den schwersten Offroadeinsatz für 18 bis 72 t Gesamtgewicht zu bewältigen. Die eigentliche Innovation beim erst vier Jahre alten Trakker ist das neue, auf dem Stralis basierende Fahrerhaus. Bei der Schwerfahrzeugbaureihe ist die wichtigste Neuerung die Einführung des brandneuen Stralis Efficiency Package, zahlreiche Innovationen zur Senkung der Betriebskosten über die Anwendung dreier Schlüsselfaktoren: Kraftstoffverbrauch, Wartungskosten und Erweiterung des Produktangebots. Dazu gehören die Einführung neuer Verbesserungen wie Eco-Roll, verfügbar beim automatisierten Getriebe, eine verbesserte thermische Steuerung des Motors und die Verwendung eines innovativen Motoröls mit sehr niedriger Viskosität. Eco-Roll ist eine Funktion, die die Ausnutzung der Fahrzeugträgheit bei leicht abschüssigen Strecken ermöglicht. Das System evaluiert das Gefälle der

Straße, »trennt« bei Bedarf den Antriebsstrang und schaltet so das Fahrzeug in den Leerlauf. Am Ende des abschüssigen Abschnitts legt das System den berechneten optimalen Gang ein und stellt so wieder die normale Funktion des Fahrzeugs her. Eine verbesserte thermische Steuerung des Motoröls sowie die Einführung eines neuen synthetischen Schmiermittels (SAE 0W-20) haben eine höhere Effizienz des Motors ermöglicht, wodurch der Kraftstoffverbrauch weiter optimiert wird. Alle Stralis-Fahrzeuge mit Cursor 11- und Cursor 13-Motoren sind serienmäßig mit diesen Verbesserungen ausgestattet. Das System Driving-Style-Evaluation (DSE), das bereits erfolgreich bei den Stralis-Sattelzugmaschinen mit Cursor 11 und Cursor 13 Motoren eingeführt wurde, gibt es jetzt auch bei den 4x2 und 6x2 Lkw-Versionen und wird in der Folge auch auf die Fahrzeuge mit Cursor 9-Motoren ausgeweitet. DSE ist eine von Iveco entwickelte Funktion, mit der der Fahrer seinen Fahrstil in Echtzeit verbessern kann. Man könnte das System auch als ständig an Bord befindlichen Fahrlehrer für sparsames Fahren bezeichnen. Um die Leistung des Fahrers zu verbessern, wertet das System die erfassten Daten aus und liefert zwei Arten von Feedback: Die Evaluierung des Fahrstils, die am Bildschirm mit einer leichtverständlichen und intuitiven Grafik angezeigt wird, und Vorschläge für die Senkung des Verbrauchs. Dieses System trägt entscheidend zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei. In Kombination mit dem DSE gibt es das System Driver-Attention-Support (DAS), das die Aufmerksamkeit des Fahrers kontinuierlich überwacht: Es wertet u.a. die Lenkradbewegungen aus und warnt den Fahrer mit einem akustischen und visuellen Signal, falls eine gewisse Unaufmerksamkeit festgestellt wird. Die Baureihe der mittelschweren Fahrzeuge wird hingegen vom Eurocargo Euro VI vertreten. Die neuen Tector 5- und Tector 7-EuroVI-Motoren, mit denen der Eurocargo EuroVI ausgestattet ist, sind die einzigen in diesem Segment mit Hi-SCR-Technologie ohne Abgasrückführung. Die neue Baureihe umfasst drei Tector 5 mit 160, 190 und 210 PS und vier Tector 7 mit 220, 250, 280 und 320 PS. Der Hubraum des Tector 5 und des Tector 7 (mit vier bzw. sechs Zylindern) wurde eigens erhöht, um eine bessere Vielseitigkeit für verschiedene Anwendungen zu erhalten. Die Leistung des Tector-5-Motors mit einem Hubraum von 4,5 l wurde auf 210 PS erhöht. Auch die Leistung des Tector-7-Motors mit 6,7 l wurde mit einer Steigerung auf bis zu 320 PS verbessert. Der Offroadbereich wird beherrscht vom Trakker 8x4. Die Eigenschaften des ebenso robusten wie vielseitigen Trakker sowie seine zahlreichen Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung gestatten verschiedenste Konfigurationen, die jeglichen Anforderungen im Transport- und Baustellenbereich bestens gerecht werden. Die beim Trakker verfügbaren ZF-Getriebe sind ebenso ergonomisch und leistungsfähig wie die manuellen Ecosplit 9- und 16-Gang-Getriebe mit Servoshift-System für besonders leichtgängige Schaltungen und die automatisierten 12- und 16-Gang-Eurotronic-Getriebe mit im Lenkstockhebel integrierten Gangwahlhebel, die den Fahrkomfort weiter steigern. Weiter geht das Angebot der Offroad-Baureihe mit der Marke Astra, die in Hannover den neuen HD9 Euro VI mit Cursor 13 Motor mit 560 PS zeigt. Robust, vielseitig und einfach: So kann man den Charakter einer der am meisten spezialisierten Baureihen an Offroadfahrzeugen zusammenfassen, die für anspruchsvolle Einsätze im Erdöl-, Bergwerk-, Kiesgruben- und Sondertransportsektor entwickelt wurden. Die Baureihe ist so konzipiert, dass auch die schwierigsten Einsätze bestens bewältigt werden können. Der mit dem Hi-Tech-System HI-SCR ausgestattete Cursor 13-EuroVI-Motor mit 560 PS erzielt ein maximales Drehmoment von 2500 Nm. Außerdem trägt der VTG-Lader, welcher hohe Drehmomentwerte über einen breiten Drehzahlbereich gestattet, dazu bei, die Leistungen des Motors zu erhöhen und unter jeder Bedingung für Spritzigkeit und Vortrieb zu sorgen. Die wahre Stärke der Astra Fahrzeuge ist das Fahrgestell, aus hochfestem Spezialstahl mit höchster Elastizitätsgrenze. Es besteht aus zwei parallelen Längsträgern, mit C Profil (320 x 90 x 10 mm), die untereinander durch Querträger verbunden sind. Mit dem branchenweit höchsten Rail-Bending-Moment (RBM.) ist das Astra Fahrgestell bekannt dafür, schwere Lasten auf jedem Untergrund transportieren zu können. So wird die Torsionsspannung reduziert und die Stabilität ist immer gleich hoch – auch bei hohem Schwerpunkt.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2018 Kuhn Fachverlag