Leichtlastwagen

Artikel vom **19. Juni 2018**



Iveco-Magirus AG 85716 Ulm

Zwar schon zwei Jahre alt, bildet der Neue Daily die dritte Entwicklungsstufe in der Geschichte des Fahrzeugs. Obwohl 80 % der Komponenten umgestaltet wurden, blieb das Wesentliche erhalten: Das klassische Leiterrahmenfahrgestell. So sind im Prinzip zwei neue Fahrzeuge in einem entstanden: Ein umgestalteter Daily in Fahrgestell-Version und ein gänzlich neuer Daily Kastenwagen. Das Ladevolumen des Kastenwagens wurde durch die Umgestaltung des Verhältnisses zwischen Radstand, Gesamtlänge und Ladelänge deutlich optimiert. Dank der neuen Architektur mit verlängerten Radständen und kürzerem hinterem Überhang garantiert der Neue Daily optimale Fahreigenschaften, ohne die Wendigkeit zu beeinträchtigen. Die neue vordere Quad-Leaf-Aufhängung, mit der alle Modelle bis 3,5 t standardmäßig ausgestattet sind,

ist eine Synthese aus den beiden Vorgängerversionen für Einzelrad- und Zwillingsradaufhängung. Sie garantiert die höhere Nutzlast der Ersteren und die Bodenfreiheit und die zulässige Achslast der Zweiteren. Bei den einzelradbereiften Modellen wurde außerdem auch die Hinterradaufhängung umgestaltet, wodurch die Absenkung der Ladeflächenhöhe um 55 mm und die Reduktion des Übersteuerns bei Richtungsänderungen erreicht wurde. Eine große Neuerung ist das neue 8-Gang-Automatikgetriebe HI-MATIC. Dank seiner 8 Gänge bietet das HI-MATIC eine größere Getriebespreizung als bei den herkömmlichen 6 Gängen und erlaubt einen schnelleren und präziseren Gangwechsel. Wie weit ein Transporterkonzept nach oben gezogen werden kann, zeigt das Gewichtsspektrum von 2,8 bis 7,0 t Gesamtgewicht als Kastenwagen, Fahrgestell mit Fahrerhaus, Doppelkabine, Minibus und Kombi. Der stabile Leiterrahmen macht es möglich. Die 6,0-t-Version bildet die oberste Gewichtsgrenze des neuen Daily. Er bietet seinen Kunden zwei grundsätzliche Möglichkeiten mit jeweils einer breiten Palette an Motoren. Für die Light-Duty-Modelle (LDV) besteht die Option zwischen der 2,3-l-Version mit einer Leistung von 96 bis 136 PS und der 3,0-l-Version mit 146 und 176 PS. Alle Motoren sind mit der ARG-Technologie (Abgasrückführung) versehen, die die NOx-Emissionen durch Rezirkulation einer kontrollierten Menge an gekühltem Abgas reduziert. Die Heavy-Duty-Fahrzeuge (HDV) sind hingegen mit einem 3,0-l-Motor mit Doppel-Turbolader mit einer Leistung von 170 und 140 PS und mit serienmäßigem Dieselpartikelfilter (DPF) ausgestattet. Sie erfüllen sämtlich seit der IAA 2016 Idie Euro 6-Norm. Der Allrad-Daily mit 5,5 t Gesamtgewicht ist für den Einsatz unter schwierigen Bedingungen entwickelt worden. Paradebeispiel ist der Daily Allrad 55 S 17 WD (5,5 t), der mit seinem robusten Rahmen die Basis für ein Wechselsystem der sauerländischen Firma Sonntag bildet. Über Twist-Locks lassen sich alle möglichen Aufbauten vom Bauleitungs-Container bis zum Kipprahmen inklusive der kompletten Hydraulik schnell und sicher befestigen und austauschen. Das Fahrzeug ist eine Variante mit Doppelkabine, die bis zu sieben Personen Platz bietet. Als Antrieb dient der bewährte 170 PS starke 3,0-l-Motor. Das Drehmoment von 400 Nm in Verbindung mit bis zu 24 Gängen und Differentialsperren längs und quer (an der Vorder- und Hinterachse) ermöglichen es aus dem Stand, auch in schwierigen Geländeformen im Anhängerbetrieb (bis 3,5 t) materialschonend zurecht zu kommen. Die optionale Verfügbarkeit eines mechanischen Nebenabtriebs macht den Daily 4x4 auf Wunsch zum universellen Arbeitsgerät. Mit dieser wendigen und flexiblen Transportlösung folgt Iveco einem Trend, Sonderaufgaben wirtschaftlich mit einsatzadäquaten Modulgrößen zu bedienen. Teure und meist überdimensionierte Standardgrößen binden Kapital, aber auch Transportkapazität, die man andernorts profitabler nutzen kann. An den Daily schließt sich nach oben hin der Eurocargo an. Nach dem Stralis und dem Daily aus der schweren und leichten Baureihe präsentiert Iveco den neuen Eurocargo in der mittelschweren Baureihe von 6 bis 19 Tonnen Gesamtgewicht. Produziert wird der neue Eurocargo im Silver World Class Manufacturing (WCM)-Werk in Brescia, Italien. Das neue Modell wartet mit bedeutenden Innovationen im Hinblick auf Motoren, Sicherheit, Komfort, Kostenreduktion und Umweltverträglichkeit auf. Der neue Eurocargo ist das einzige mittelschwere Euro VI-Fahrzeug seiner Kategorie, das ein Abgasnachbehandlungssystem verwendet, welches auf das Prinzip der Abgasrückführung komplett verzichten kann: Als einziges Emissionsreduktionssystem greift HI-SCR nicht in den Verbrennungsprozess ein – weil dabei anstelle einer Abgasrückführung frische Luft angesaugt wird. Bei insgesamt acht Motorenvarianten bietet der Eurocargo zwei Vierzylinder (Tector 5) mit 160 bzw. 190 PS, die für die typischen Betriebsbedingungen im Stadtverkehr optimiert sind. Auch die Sicherheit ist ein Kernthema des neu gestalteten Eurocargo: Abgesehen vom Lenkradairbag und den Lenkradbedienelementen ist der neue Eurocargo mit allen wichtigen Fahrerassistenzsystemen wie »Lane Departure Warning System«, »Advanced Emergency Braking System« und »Adaptive Cruise Control« ausgestattet. Um die Sicherheit und Sichtbarkeit während der Fahrt zu verbessern, wurden standardmäßig LED-Tagfahrleuchten (DRL) eingebaut. Optional sind auch Xenon-Scheinwerfer

verfügbar. Der Eurocargo bietet nicht nur zahlreiche neue Features, sondern weist vielmehr ein brandneues Designkonzept auf – das mit neuen Windabweisern und dem geschwungenen Kühlergrill den beim Daily eingeführten Stil fortführt. Aus der Dual Energy-Technologie von Iveco, dem auf der IAA 2012 präsentierten Fahrgestell mit einer Vielzahl an möglichen Technologien für den Transporter der Zukunft, entstand Iveco Vision, ein Konzept im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität, das in einem Nutzfahrzeug eine Reihe an innovativen Lösungen verpackt. Die Innovation von Iveco Vision nimmt ihren Anfang beim Dual Energy-System, einer Technologie, die sich auf zwei verschiedene Antriebslösungen stützt: Einen reinen Elektroantrieb, um lokale Nullemissionen und ein niedriges Geräuschniveau zu garantieren, und einen Hybridantrieb für Langstrecken und Überlandeinsätze, welcher den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen um bis zu 25% senkt. Mit diesem Schema wird das Transfergetriebe mit einem Elektromotor und der Antriebswelle gekoppelt, wodurch man ein Hybridfahrzeug, aber auch ein adaptives Antriebssystem mit Energiemanagement in Echtzeit erhält. Das Fahrzeug passt sich also – je nach Einsatz, den es gerade zu bewältigen hat – an die jeweils optimale Antriebsart an: Der Hybridmodus verbessert die Transport-Geschwindigkeit und die Reichweite auf Überlandstraßen, während der Elektromodus sich dank der Nullemissionen bestens für uneingeschränkte Fahrten im städtischen Bereich eignet. Als natürliche Entwicklung des Dual Energy-Projekts wurden Fahrgestell, Karosserie, Interieur und Benutzerschnittstelle von Iveco überarbeitet: Das Ergebnis ist Iveco Vision, ein für die Tür-zu-Tür-Lieferung optimiertes Nutzfahrzeug-Konzept. Bei diesem Projekt lag der Fokus auf der spezifischen Entwicklung dreier neuer Forschungsbereiche: Einer neuen adaptiven Mensch-Maschine-Schnittstelle, einem Design im Zeichen einer uneingeschränkten Rundumsicht und einem neuen, vollständig automatischen Ladungssystem. Im Hinblick auf den ersten Forschungsbereich ist das Fahrzeug mit einem Tablet-Computer ausgestattet, der mit der Bordelektronik kommuniziert. Große Glasflächen und transparente vordere Säulen sorgen für eine uneingeschränkte Sicht nach außen. Die Sicht auf den Bereich hinter dem Fahrzeug wird hingegen durch Bilder der Kamera garantiert, welche in diesem Fall auf einem Panoramabildschirm über der Windschutzscheibe angezeigt werden. In Bezug auf Sondertransporte ist Iveco Vision mit einem Ladungsmanagementsystem auf Basis mehrerer Scanner ausgestattet, welche die Waren identifizieren, um sie im Fahrzeuginneren zu positionieren und Rückhaltevorrichtungen zur Sicherung größerer Pakete aktivieren. Abgesehen vom Schutz der Waren vor eventuellen Beschädigungen und der Optimierung des Platzangebots geht so das Be- und Entladen schneller vonstatten, wodurch für einen effizienteren Service gesorgt ist. Iveco Vision ist also kurz gesagt ein Labor für die Analyse und Entwicklung neuer technologischer Lösungen und zukünftiger Transportmodalitäten, die die natürliche Weiterentwicklung der leichten Nutzfahrzeugbaureihe von Iveco darstellen. Um dieses Ziel zu erreichen, erweitert und optimiert Iveco das Modell einer offenen und gemeinschaftlichen Innovation, das eine Zusammenarbeit mit bedeutenden Partnern vorsieht, die ihre Ideen und Fähigkeiten sowie ihre Professionalität ins Spiel bringen. Neben den Partnern, die bereits an der Umsetzung des Dual Energy-Fahrgestells mitgearbeitet haben (Bosch, Dainese, Brembo, Streparava, Arcelor Mittal, CRF, Denso, FPT, Sole, Trucklite, Xperion, ZF), waren auch Comftech, Essence und ST Microelectronics beteiligt.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag