Lastwagen über 7,5 t

Artikel vom **25. Februar 2020**



Iveco entwickelte den Trakker, um jeden, auch den schwersten Offroadeinsatz für 18 bis 72 t Gesamtgewicht zu bewältigen.

Der erst kürzlich vorgestellte Neue Daily setzt Standards in Sachen Bordkomfort und Fahrerlebnis und macht wichtige weitere Schritte in Richtung autonomes Fahren sowie verbesserter Sicherheitsfunktionen. Der Neue Daily stellt das Thema Konnektivität auf eine neue Stufe und erschließt eine Welt mit individuellen Serviceleistungen, die auf die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs durch die Kunden zugeschnitten sind. So liefert er eine komplette Transportlösung, die die Art und Weise der Erfüllung der Transportanforderungen verändert. Der Neue Daily ist das erste Fahrzeug in seinem Segment, das selbst mit dem Diesel den Euro VI d bzw 6 d/temp Emissionsstandards entspricht und für Nachhaltigkeit, gepaart mit mehr Leistung und Kraftstoffeinsparung sorgt, was sich positiv auf die Rentabilität Kunden auswirkt. Die Vielfalt ist selbst innerhalb der verschiedenen Kategorien noch riesig: den Daily gibt es neben sauberen Dieselmotoren bis 210 PS wahlweise auch mit CNG- und Elektroantrieb. Beim Diesel setzt Iveco kompromisslos auf eigens für Transporter entwickelte Motoren mit 2,3 oder 3,0 l Hubraum und nicht auf Gleichteile aus dem PKW Regal, weil die jeweiligen Anforderungen sehr unterschiedlich sind. Daily-Motoren von FPT Industrial stehen für Geräusch- und Vibrationsarmut und souveräne Kraftentfaltung, die wahlweise auch über

ein stufenloses 8-Gang-Automatik-Getriebe an die Hinterachse übertragen wird. Dieses Komfortelement gibt es auch beim CNG Motor des Daily NP, der 350 Nm abgibt. Die Wahlmöglichkeit zwischen Radständen, Aufbauten, Fahrerhäusern (Einzel- und Doppelkabinen) wird durch die Antriebsarten Hinterrad- und Allradantrieb ergänzt. Im Busbereich kann man zwischen Bestuhlungs- und Kofferraumvarianten wählen, allen ist aber gemeinsam: das Komfort-Hi-Matic Getriebe, kräftige 210 PS (470 Nm) und die Luftfederung ab Werk lassen über die ganze Vielfalt keine Wünsche offen. Mit einer modernen Produktpalette trägt Iveco den gewandelten Anforderungen am Bau Rechnung. Während der »schwere Allrad« früher Platzhirsch war, ist heute der vom Straßenfahrzeug abgeleitete Offroader das bestimmende Fahrzeug. Unter Logistik-Gesichtspunkten geplante Baustellen erfordern nur selten ein schweres und teures Sonderfahrzeug, vielmehr müssen die Lkw heute Materialien teilweise über weite Strecken anliefern bzw. Aushub auf entferne Deponien bringen. Geländegängigkeit ist lediglich für die berühmte »letzte Meile« gefordert.



Der neue Iveco Stralis X-Way ist komfortabel, aber über Sonderwünsche jederzeit für den Baustelleneinsatz adaptierbar.

Diese Logik hat die Konstruktionsvorgaben des neuen Stralis X-Way geschrieben. Das Fahrzeug erfüllt in einer großen Vielfalt sämtliche Anforderungen: es ist für viel Nutzlast gemacht, aber hinreichend robust. Es ist komfortabel, aber über Sonderwünsche an den Bau adaptierbar. Es ist ein Straßen-LKW, aber auf Wunsch ein Allrad- LKW ohne Verteilergetriebe und ohne Zahnradmimik in der Vorderachse. Gerade letztes Merkmal, ein zuschaltbarer hydraulischer Vorderradantrieb, zeigt die Vorteile des Stralis X-Way deutlich: weniger bewegte Teile bedeutet weniger Verschleiß, weniger Verbrauch, weniger Gewicht und einen ruhigeren Lauf auf der Straße. Weil das Fahrzeug aus der Stralis- und nicht aus der reinen Baureihe des Trakker kommt, ist es auch mit einem umweltfreundlichen Methan (Erd- /Biogas) Antrieb zu haben. Somit fährt der XWay NP in Deutschland mautfrei und kommt in die EEN-Förderung bei seiner Anschaffung (CNG 8000 €, LNG 12.000 €). Ausgestellt sind aus dieser Reihe ein 6x4 Kipper sowie ein 4x2 Krankipper. In der 15 t Klasse ist der Iveco-EuroCargo zuhause. In ihrer Vielzahl von möglichen Alternativen bis 320 PS sind diese Fahrzeuge sehr häufig als Arbeitsgeräte, z.B. Krankipper, im Einsatz. Aufgrund fehlender Abgasrückführung durch die Hi-SCRAbgasreinigungstechnologie ist eine Partikel-Filterregeneration nicht nötig, die Verfügbarkeit erhöht sich damit enorm. Das kleinste Familienmitglied, aber dafür extrem geländegängig, ist der Daily 4x4. Den neuen, zur Gänze von Iveco gefertigten Allrad-

Daily gibt es als komplettes Angebot mit Fahrgestell-, Kastenwagen-, Windlauf- und Doppelkabinenversionen. Und jetzt sogar mit 7 t ZGG mit bis zu 4300 kg Nutzlast mit Fahrzeuglängen bis 5 m. Die neue Daily 4x4-Familie vertraut auf den kräftigen 3 l-Motor mit 180 PS und bietet mit einem optionalen Hi-Matic 8-Gang- Automatikgetriebe über eine zuschaltbare Geländeuntersetzung sogar 16 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge. Für maximale Sicherheit sorgen Scheibenbremsen mit ABS und ein spezifisches elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP). 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 integriertem 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

© 2025 Kuhn Fachverlag