IVECO plus

SALES MAGAZINE

Ausgabe 36 - September 2004

DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH, SCHWEIZ 110690019/36

DER NEUE TRAKKER

ROBUST WIE EIN OFF-ROADER
KOMFORTABEL WIE EIN STRASSENFAHRZEUG

IVECO Plus
Sales Magazine
Nr. 36, September 2004
Herausgeber: Iveco
Streng vertraulich
Nur für die Verkäufer
im Iveco-Vertrieb Europa

Leitung (verantwortlich)
Alessandra Celesia

Redaktionsbeirat
Giorgio Bertoldi
Dario Salvati
Henrik Starup
Alessandro Cicchetti

Chefredakteur
Jean-Louis Descombes

Korrespondenten
Michel Carré (Frankreich)
Nigel Emms (Großbritannien)
Benno Endfellner
(Deutschland, Österreich, Schweiz)
Timothée Hage (Benelux)
Mogens Lindahl-Jessen
(Nordeuropa)
Gianni Mellano (Italien)
Joao Delgado Rodrigo (Portugal)
Alicia Rubio (Spanien)

Mitarbeit an dieser Ausgabe
Claudio Crivellaro
Federico Gaiazzo
Douwe Hilarius
Simona Quassolo
Vittorio Sereni

Redaktion Deutschland,
Österreich und Schweiz
Benno Endfellner

Redaktionsanschrift
Iveco Magirus AG / FKM
Postfach 12 46
D-85702 Unterschleißheim
Telefon: +49 (89) 31771-286
E-Mail: benno.endfellner@iveco.com

Redaktionsteam
Reiner Dellori
Wolfgang Eichler
Hans-Christoph Minhöfer
Peter Rehm
Joachim Stolte
Karl-Martin Studener

Redaktionssekretariat
Franca Chiesura

Herausgeber und Redaktion
Iveco, via Puglia 35
10156 Turin
Tel. 011-007 45 39

Gesamtkoordination
SATIZ S.r.l. - Turin
Paolo Minucci
Maresa Ferrua

Satz und Lithographie
Grazia Salvador

Druck
Stige

INHALT

EDITORIAL

Der Trakker: Ihr neues Aushängeschild bei den Baufahrzeugen 3

DER TRAKKER

Die perfekte Synthese 4

FAHRERHAUS

Ein Fahrerhaus wie beim Straßenfahrzeug 6

TECHNIK

MOTOREN
Zwei bewährte Versionen und sechs Leistungsstufen 10

SCHALTGETRIEBE
Wahl zwischen manuell und automatisiert 12

VORDER- UND HINTERACHSEN
Komplettangebot für jeden Einsatz 13

FEDERUNGEN
Parabel, Halbelliptik, Luft 14

BREMSANLAGE
Bewährt effizientes System 14

RAHMEN
Zwei Stärken für jeden Einsatz 15

MULTIPLEX
Eine bewährte und geschätzte elektrische Anlage 15

BAUREIHEN-LINE UP

Trakker: Eine umfassende Baureihe für alle Ansprüche 16

ANGEBOT

Rahmen, Konfiguration, Leistung: Die richtige Version anbieten 18

NEUHEIT

Stralis Executive Space. Das Beste der Baureihe Stralis 20

HANNOVER

Iveco auf der IAA in Hannover 22

DER TRAKKER: IHR NEUES AUSHÄNGESCHILD BEI DEN BAUFAHRZEUGEN

Der Baufahrzeugmarkt ist ein sehr spezifischer Markt, der durch extrem anspruchsvolle Einsatzbedingungen gekennzeichnet ist. Infolgedessen haben auch die Kunden ganz präzise Ansprüche, speziell was Robustheit, Zuverlässigkeit und Leistungen betrifft.
Eben weil der EuroTrakker diese Kriterien einwandfrei erfüllen konnte – und dabei sogar Hersteller überholt hat, die als Branchenexperten gelten – hat er sich seinen Platz unter den Marktführern gesichert.
Heute stellen wir Ihnen im Rahmen der Weiterentwicklung unserer schweren Reihen den neuen Trakker vor, der unser neues Aushängeschild bei den Baufahrzeugen werden soll.
Dieses Modell behält das Konzept des EuroTrakker mit all den Qualitäten bei, die Grund für dessen Erfolg waren. Hinzu kommen die Kabinen Stralis Active Day und Active Time, deren hervorragender Komfort von den Fahrern sofort erkannt wurde. Dies ist Ihr wichtigstes Verkaufsargument. Sie können eine Baureihe besonders robuster Fahrzeuge anbieten, die sich hervorragend für Baustelleneinsätze eignen und dabei den Komfort eines Straßenlastwagens bieten. Die Fahrer werden dies ebenso zu schätzen wissen wie ihre Arbeitgeber, denn es ist allgemein bekannt, dass durch die Ermüdung der Fahrer Sicherheit und Effizienz zu Ungunsten der Produktivität beeinträchtigt werden.

Der Trakker bietet allerdings nicht nur ein neues Fahrerhaus. Unter den weiteren Neuheiten sind unbedingt die Parabelfedern hervorzuheben, die jetzt auch für die Modelle 380 und 410 erhältlich sind, die Luftfederung hinten sowie das Multiplex-System – das seit mehr als zwei Jahren bei den Stralis-Modellen eingesetzt wird und dessen Zuverlässigkeit sich mittlerweile bestens bewährt hat. Diese Neuheiten werden Ihnen auf den folgenden Seiten vorgestellt.

Außerdem entdecken Sie dort den neuen Stralis Executive Space, der sich durch ein besonders beeindruckendes Äußeres auszeichnet und mit seinen exklusiven Innenausstattungen und Sonderausrüstungen zum Primus der Baureihe Stralis wird. Dieses Modell muss vor allem den selbst fahrenden Unternehmern angeboten werden, für die ein Lastwagen wesentlich mehr bedeutet als nur ein einfaches Arbeitsmittel. Alle diese Neuheiten sollten es Ihnen ermöglichen, gezielt um neue Kunden zu werben, die Anzahl der Angebote zu erhöhen und – angesichts der Tatsache, dass es Ihnen an schlagkräftigen Argumenten wahrlich nicht mangelt – auch die Erfolge auszubauen.

Viel Erfolg beim Verkauf!

Henrik Starup
Sales & Marketing
M & H B.U.

DER TRAKKER: DIE PERFEK TE SYNTHESE

Traditionsgemäß müssen Off-Road- bzw. Baufahrzeuge extrem robust sein. Für viele Hersteller war Robustheit aber lange Zeit gleichbedeutend mit spartanischer Ausstattung und geringem Komfort. Im Laufe der Jahre sind die Ansprüche der Kunden allerdings gewachsen. Natürlich sind Robustheit und Zuverlässigkeit nach wie vor die wichtigsten Auswahlkriterien, doch hat sich inzwischen auch der Komfort zu diesen Kriterien gesellt.
Der neue Trakker stellt eine perfekte Synthese aus Robustheit und Komfort dar: Er vereint die solide Zuverlässigkeit und die Leistungen, die den EuroTrakker so erfolgreich gemacht haben, mit dem Komfort der Stralis-Fahrerhäuser AD/AT.
Das Fahrerhaus ist allerdings nicht die einzige Neuheit. Das neue Modell behält zwar den Triebstrang des EuroTrakker bei, hat bei Federungen und Getrieben aber auch Neuheiten zu bieten (bei einigen Versionen Parabelfedern oder Luftfederung hinten).
Schließlich wurde unter Einsatz des Multiplex-Systems auch die komplette elektrische Anlage überarbeitet. Die Elektronik, als echtes und wahres „Herz“ dieses Systems kann einigen Kunden allerdings auch Bauchschmerzen verursachen, vor allem denen, die die Schlappe des Mercedes Actros mitbekommen haben. Diesem Einwand können Sie aber entgegen halten, dass Iveco immer schon die Linie verfolgt hat, die Elektronik in kleinen Schritten einzuführen. Das Multiplex-System, das die Krone dieser Strategie darstellt, hat seine Zuverlässigkeit im Einsatz bei den Stralis-Modellen nunmehr seit über zwei Jahren unter Beweis gestellt.
Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen den neuen Trakker vor und liefern Ihnen dazu erste Argumente. Wir überlassen es Ihnen, diese Argumente ganz an die Bedürfnisse Ihrer Kunden anzupassen und persönlich zu gestalten.

EINSATZ: Zwei große Anwenderfamilien

Die Anwender von Baufahrzeugen können in zwei große Familien unterteilt werden, von denen natürlich jede ihre ganz bestimmten Bedürfnisse und Auswahlkriterien hat. Deshalb müssen auch unterschiedliche Verkaufsargumente ausgearbeitet werden.

Die „leichten“ Baustellenfahrzeuge

Diese Fahrzeuge sind fast immer voll beladen und auf normalen Straßen unterwegs. Die Kunden dieser Fahrzeuge haben vor allem folgende Auswahlkriterien:

- Nutzlast: Da die Gewichte der Fahrzeuge streng kontrolliert werden, führt jedes zusätzlich transportierte Kilogramm (und folglich auch eine noch so kleine Reduzierung des Fahrzeugleergewichts) für den Kunden zu einer Steigerung der Produktivität.
- Komfort: Für den Einsatz mehr auf der Straße als auf Baustellen suchen die Kunden ein Fahrzeug, dessen Komfort mit dem Komfort eines schweren Straßenlastwagens mithalten kann.
- Öl- und Kraftstoffverbrauch: Obwohl es sich hier um ein Argument handelt, für das alle empfänglich sind, kommt dem Verbrauch bei den ausschließlichen Baufahrzeugen doch nicht dasselbe Gewicht zu wie bei den Straßenfahrzeugen. Dagegen erhält es bei den Fahrzeugen, die im Wesentlichen auf der Straße eingesetzt werden, wieder seine volle Bedeutung, weshalb auch auf die richtige Achsübersetzung geachtet werden muss.

Diese Fahrzeuge sind in der Regel für den Transport von Baumaterialien bestimmt. Sie verkehren auf normalen Straßen, in städtischen Gebieten oder in Stadtrandgebieten, wobei zuweilen auch sehr anspruchsvolle Zufahrtsstrecken zu den Baustellen zu bewältigen sind. Dadurch erklärt sich ihre 6x4- und immer öfter auch 8x4-Konfiguration, die in Europa Gesamtgewichte von bis zu 32 t ermöglicht. Für den Kunden bedeutet das pro Tour eine größere Menge an transportiertem Material, woraus sich eine Steigerung der Produktivität ergibt.

Ihr Angebot für diesen Einsatztyp:

- **260 T .. als 6x4**
- **340 T .. als 8x4**

Die Off-Road-Fahrzeuge

Der Einsatz dieser Fahrzeuge erfolgt sowohl außerhalb öffentlicher Straßen mit Gesamtgewichten außerhalb der EU-Richtlinien (in einigen Ländern auch auf Straßen zulässig) als auch auf Baustellen und anspruchsvollen Straßen. Die technischen Grenzwerte dieser Fahrzeuge werden also vom Hersteller festgelegt. Um die Fahrzeuge für die oftmals extremen Einsatzbedingungen fit zu machen, müssen alle Bauteile angemessen dimensioniert werden. Die Kunden für diese Kategorie bevorzugen elastische Motoren mit größerem Hubraum, um Anfahrten am Berg bei niedrigen Drehzahlen zu ermöglichen und gleichzeitig die Kupplung zu schonen. Das Fahrgestell und die Federungen müssen hohen Lasten und schwierigem Gelände gewachsen sein. Hinterachsen, Zahnräder und Achswellen müssen in der Lage sein, plötzliche Drehmomentspitzen durch durchdrehende Räder einzustecken. Die wichtigsten Auswahlkriterien sind also die Robustheit und die Off-Road-Leistungen.

Ihr Angebot für diesen Einsatztyp:

- **380 T .. als 6x4**
- **410 T .. als 8x4**

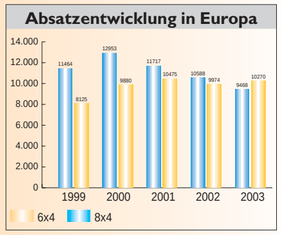
EINE BAUREIHE FÜR ALLE EINSÄTZE

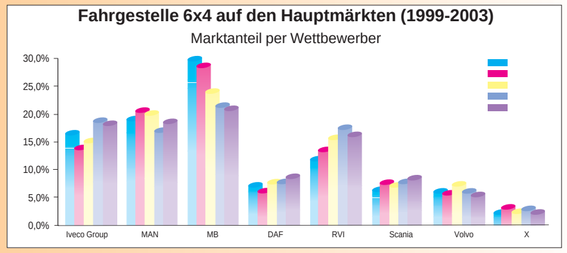
Aufgrund der unterschiedlichen Einsätze der Fahrzeuge – zu denen die Besonderheiten der nationalen Gesetzgebung kommen – haben die Kunden des Trakker-Marktes sehr spezifische und sehr technische Ansprüche. Es liegt an Ihnen, die Bedürfnisse des Kunden zu ermitteln – Einsatzbedingungen, transportierte Lasten, übliche Strecken –, um Ihren Vorschlag dann im Hinblick auf Konfiguration, Leistung, Aufbauten, usw. zu perfektionieren.
Mit dem neuen Trakker verfügen Sie über zahlreiche durchschlagende Argumente:

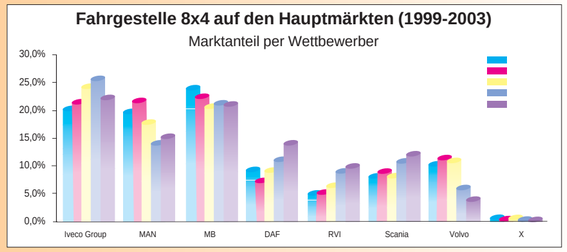
- Ein neues, von den Stralis-Fahrerhäusern AT/AD abgeleitetes Fahrerhaus, das dem Trakker zum Komfort von Straßenfahrzeugen verhilft.
- Eine Robustheit, die den EuroTrakker berühmt gemacht hat.
- Neuheiten wie die Parabelfedern oder die Luftfederung hinten (bei einigen Versionen).
- Das Multiplex-System, dessen Zuverlässigkeit sich beim Stralis bestens bewährt hat.
- Eine komplette Baureihe von Fahrzeugen mit zwei, drei oder vier Achsen, mit und ohne Allradantrieb; Leistungsstufen zwischen 270 und 480 PS; Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen, leichte oder schwerere Modelle, Spezialmodelle für ganz bestimmte Einsätze (beispielsweise Betonmischer).

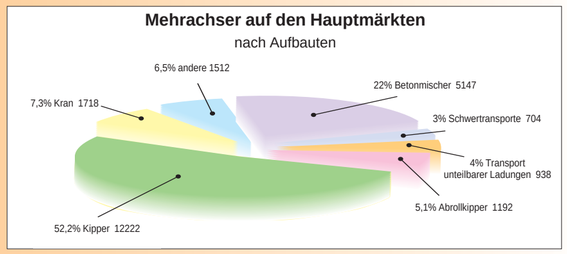
SPEZIALFAHRZEUGE FÜR EINEN SPEZIELLEN MARKT

Was Lkw über 16 t betrifft, ist der Sektor der Baufahrzeuge relativ überschaubar. Das zeigt sich bereits an den 15 bis 16 Prozent (von Jahr zu Jahr leicht schwankend) Anteil am Gesamtmarkt in den wichtigsten europäischen Ländern. Im Jahre 2003 wurden in den wichtigsten Märkten insgesamt etwa 26.500 Baufahrzeuge abgesetzt. Das sind 16 % aller zugelassener Fahrzeuge ab 16 t zGG (ca. 167.500).
Unsere Marktanteile spiegeln die anerkannten Qualitäten des EuroTrakker wider: In den letzten beiden Jahren lagen sie bei knapp 20 % (19,5 % im Jahr 2003 und 20,1 % im Jahr 2002). Im Jahr 2003 hat sich der EuroTrakker in der Konfiguration 6x4 mit einem Anteil von 18,5 % auch unter den Marktführern seiner Kategorie platziert, und zwar hinter Mercedes (21,2 %), beinahe gleichauf mit MAN (18,7 %) und vor Renault Trucks (16,4 %), DAF (8,8 %), Scania (8,4 %) und Volvo (5,5 %).
Bei den 8x4-Versionen war der EuroTrakker im Jahr 2003 mit einem Marktanteil von 22,5 % sogar Marktführer vor Mercedes (21,4 %), MAN (15,3 %), DAF (14,3 %), Scania (12,1 %), Renault Trucks (9,9 %) und Volvo (4,2 %).
Was die Konfigurationen (4x2, 6x4, 8x4, Allradantrieb) angeht, so besteht hier aufgrund der unterschiedlichen nationalen Bestimmungen (insbesondere in Bezug auf die Gesamtgewichte), der Topografie einer jeden Region oder einfach aufgrund der Klima- und Arbeitsbedingungen, die von Land zu Land unterschiedlich sind, eine ziemlich ungleiche Aufteilung. In jedem Fall kann aber ein Trend hin zum 8x4 beobachtet werden, dessen Absatz im Jahr 2003 zum ersten Mal die Zahl der 6x4 überschritten hat.









Was die Aufbauten angeht, kommt die ungleiche Verteilung in Europa weniger deutlich zum Ausdruck, weil diese Fahrzeuge zum Großteil mit (Kipp-) Pritschen ausgestattet werden (52 %). Betonmischer, die eine spezielle Vorbereitung benötigen, machen 22 % des Marktes aus. Der Rest der Fahrzeuge wird mit Plattform-Ladeflächen ausgestattet, die oft mit einem Kran oder anderen Geräten ausgerüstet werden, was diese Fahrzeuge zu echten Geräteträgern macht.

EIN FAHRERHAUS WIE BEIM STRASSENFAHRZ EUG

Das Fahrerhaus ist die wichtigste Neuheit des Trakker. Es handelt sich um eine Kabine, die den Stralis-Fahrerhäusern AT/AD sehr ähnlich ist und über einige Besonderheiten verfügt, wie Stahlstoßfänger oder bewegliche Einstiegsstufen. Und das ist gewiss kein Zufall. Tatsächlich können Sie dieses Argument angesichts der hervorragenden Optik und des guten Rufs des Stralis sehr wirkungsvoll anbringen. Dieses Fahrerhaus bietet dank der gleichen Federung wie bei den Stralis-Kabinen AT/AD den Komfort eines Straßenfahrzeugs.

Das Fahrerhaus – eine Offenbarung

Der Gesamtlook des Fahrerhauses entspricht dem der Stralis-Kabinen AD/AT, wobei einige Unterschiede auszumachen sind.

Der Stoßfänger

Der Stoßfänger besteht aus schwarzem Stahl. Bei Baueinsätzen kommt es häufig zu kleinen Stößen; daher die Entscheidung für die Verwendung von Stahl, der im Vergleich zu Kunststoff robuster ist. Darüber hinaus besteht der Stoßfänger aus drei Teilen, weshalb er nicht im Ganzen ersetzt werden muss, wenn einer dieser drei Abschnitte beschädigt wird, was sich natürlich sehr vorteilhaft auf die Reparaturkosten auswirkt. ❶
Als echtes Offroad-Fahrzeug ist der Trakker vom vorderen Unterfahrschutz (FUP) unter dem Stoßfänger befreit. Schutzgitter für die Scheinwerfer sind auf Wunsch erhältlich. ❷

Der Einstieg in das Fahrerhaus

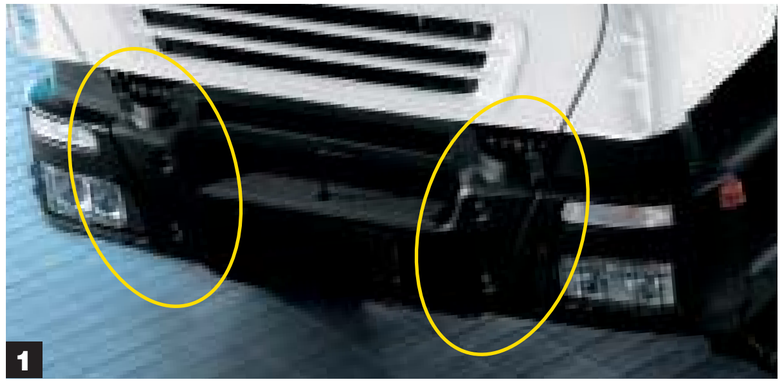
Der Einstieg ins Fahrerhaus unterscheidet sich von den Fahrerhäusern AD/AT durch die unterste Stufe, die beim Auftreffen auf ein Hindernis bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sofort wegschwenkt ❸ Alle Stufen sind rutschsicher und mit Löchern versehen und eignen sich deshalb bestens für Einsätze in feuchtem, schlammigen Gelände. Wie bei den Straßenfahrzeugen werden die Stufen von Spotlichtern beleuchtet.

Fahrerhaus-Federung

Die Fahrerhaus-Federung ist absolut identisch mit der der Stralis-Fahrerhäuser AD/AT: Es handelt sich um eine Vierpunktfederung mit zwei höhenverstellbaren Stoßdämpfern und einem quer liegenden Panhard-Stab. ❹ Der Komfort, den einige Kunden als Schwachpunkt des EuroTrakker angesehen haben, wird zu einem der Trümpfe des Trakker. Für Sattelzugmaschinen mit langem Fahrerhaus, die eher für Straßenfahrten vorgesehen sind, steht darüber hinaus auch eine Luftfederung zur Verfügung.

Ihre Argumente

- *Ein robuster, dreiteiliger Stahlstoßfänger reduziert Reparaturkosten.*
- *Ein bequemer Einstieg mit rutschsicheren Trittstufen.*
- *Eine neue Fahrerhaus-Federung, die dem Trakker den Komfort eines Straßenfahrzeugs verleiht, und für Sattelzugmaschinen die Luftfederung.*


1

2

3

4

EINE KABINE WIE FÜR EIN STR ASSENFAHRZEUG

Innen: Komfort und Ergonomie

Im Innern des Fahrerhauses gibt es keine Überraschungen: Abgesehen von dem LCD-Display auf dem Instrumententräger ist das Innere absolut identisch mit den Stralis-Fahrerhäusern AD/AT. Das Display ist monochrom wie beim Eurocargo, liefert jedoch dieselben Informationen wie beim Stralis. Sie kennen diese Fahrerhäuser bereits und verfügen über bestens bewährte Argumente.

Im neuen Fahrerhaus des Trakker wurde an alles gedacht, um dem Fahrer einen angenehmen und ergonomischen Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen:

- Der Motortunnel ist zugunsten größerer Mobilität in der Kabine flacher als im EuroTrakker.
- Auch die Schalldämmung wurde verbessert. Dieser Aspekt ist vor allem dann ziemlich wichtig, wenn das Fahrzeug in Steinbrüchen oder in relativ lauten Umgebungen eingesetzt wird. Am Ende seines Arbeitstages ist der Fahrer weniger müde, also effizienter.
- Es sind zahlreiche Staufächer vorhanden: über der Windschutzscheibe, unter den Sitzen, an der Rückwand und in den Türverkleidungen. Dazu kommt natürlich noch das Schreibbrett: Während der Fahrt befindet es sich im rückwärtigen Staufach, und wenn das Fahrzeug steht, kann es auf das Lenkrad aufgelegt werden. ❶
- Die Lüftungs-/Heizungsanlage ist natürlich mit der der Stralis-Fahrerhäuser AD/AT identisch. Eine Klimaanlage steht auf Wunsch zur Verfügung, vergessen Sie nicht, sie vorzuschlagen, da es sich dabei nicht um ein bloßes Ausstattungsplus handelt, das lediglich dem Komfort dient. Tatsächlich operieren diese Fahrzeuge den Großteil ihrer Zeit in sehr staubigen Umgebungen. Werden im Sommer die Fensterscheiben geöffnet, dringt der Staub leicht ins Fahrerhaus ein und setzt sich überall ab. Ab einem gewissen Punkt wird es dann schwierig, das Fahrzeug sauber zu halten. Vergleichen Sie nach einigen Jahren einmal ein Fahrzeug mit Klimaanlage mit einem Fahrzeug ohne diese Einrichtung: Sie werden einen deutlichen Unterschied erkennen. Spätestens beim Weiterverkauf könnte dieser Aspekt von Bedeutung sein.

Auch für den Fahrersitz mangelt es wahrlich nicht an durchschlagenden Argumenten: Schließlich handelt es sich um den Zwilling des Fahrersitzes der Stralis-Fahrerhäuser AD/AT. Im Einzelnen sind folgende Punkte anzuführen:

- Durch den luftgefederten Sitz und das in Höhe und Neigung verstellbare Lenkrad wird die korrekte Fahrposition stets problemlos gefunden. ❷
- Alle Schalter liegen in bequemer Reichweite des Fahrers, so auch der Lenkstockschalter für Motorbremse/Intarder rechts an der Lenksäule. Der Fahrer muss sich also nicht mehr erst auf die Suche nach diesem Schalter begeben, wie das in der Vergangenheit der Fall war. Für die Baustellenfahrzeuge handelt es sich angesichts der häufigen Verwendung dieses Schalters zweifellos um ein Plus. ❸
- Ein vollständiges Armaturenbrett mit perfekt ablesbaren Instrumenten. Ein kleiner Unterschied im Vergleich zu den Stralis: Das Display ist einfarbig – vom Typ Eurocargo – liefert aber dieselben Informationen wie das Farbdisplay in den Stralis. ❹
- Schalter für Radio- und Display-Einstellung befinden sich auf dem Lenkrad. ❺
- Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind wegen der bequemeren Zugänglichkeit auf der Fahrertür statt an der Mittelkonsole. ❻

1

2

3

4

5

6

Drei verfügbare Fahrerhäuser

Kurzes Fahrerhaus mit Normaldach

Diese Art des Fahrerhauses ist in diesem Sektor am weitesten verbreitet. Einige unserer Wettbewerber schlagen ein mittellanges Fahrerhaus vor und offenbaren damit, dass ihr kurzes Fahrerhaus in der Tat sehr kurz ist – so kurz, dass stärker gebaute Fahrer den Sitz gar nicht weit genug nach hinten schieben können, um eine korrekte Fahrposition zu finden. Unser Fahrerhaus ist länger und ermöglicht es, den Sitz bis ganz nach hinten zu stellen, und es bietet dahinter dann trotzdem noch Platz für Gegenstände und persönliche Utensilien.

Langes Fahrerhaus mit Normaldach

Dieses kann in den beiden folgenden Fällen Verwendung finden: Zunächst, wenn Staufächer benötigt werden, was bei Kunden des Trakker aber selten vorkommt, da sie die Aufbauhersteller lieber darum bitten, geeignete Behälter zu bauen. Weiterhin – und dieser Fall kommt wesentlich häufiger vor – wenn das Fahrzeug nicht jeden Abend zur Basis zurückkehrt und der Fahrer deshalb unter Umständen einen Schlafplatz benötigt.

Langes Fahrerhaus mit Hochdach

Dieses Fahrerhaus ist für Fahrzeuge vorgesehen, die überwiegend auf der Straße eingesetzt werden und deren Kunden nach einem größeren Fahrerhaus, eventuell mit einem zweiten Schlafplatz suchen.

Ihre Argumente

- *Ein Fahrerhausinneres mit dem typischen Komfort eines Straßenfahrzeugs (bessere Schalldämmung, luftgefederter Fahrersitz, zahlreiche Ablagen und Staufächer usw.).*
- *Ein effizientes Heizungs-/Lüftungssystem.*
- *Klimaanlage auf Wunsch. Die Klimaanlage dient nicht nur dem Komfort, sondern trägt auch zur Schonung des Arbeitsgeräts bei.*
- *Ein bequemer und ergonomischer Fahrersitz, mit allen Schaltern in bequemer Reichweite – einschließlich des Schalters für Motorbremse/Intarder – und den Schaltern für Radio und Displaymenü auf dem Lenkrad.*
- *Monochrom-Display mit denselben Informationen und Funktionen des Stralis-Displays.*
- *Drei Fahrerhaustypen: kurz (am weitesten verbreitet), lang mit Normaldach und lang mit Hochdach (für Einsätze vorwiegend auf der Straße).*

MOTOREN

Zwei bewährte Versionen und sechs Leistungsstufen

Keinerlei Neuerungen: Die Baureihe Trakker verwendet die Motoren Cursor 8 und 13, die sich bestens bewährt haben und von den Kunden geschätzt werden.

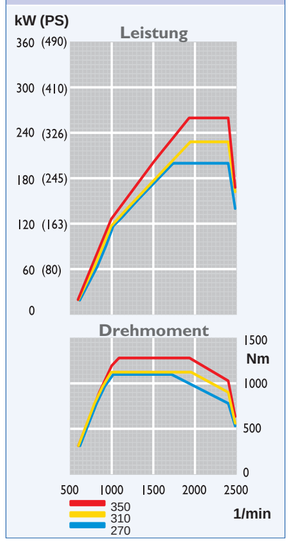
Für die Nutzer der leichten Baureihe

(260 T .. und 340 T ...)

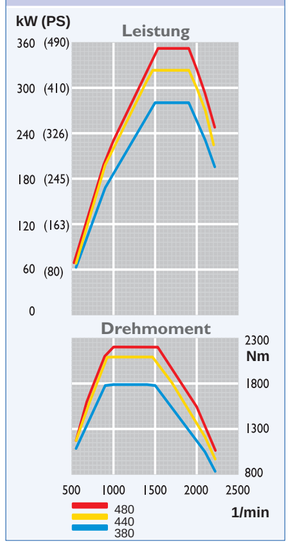
Das Leergewicht ist hier das entscheidende Kriterium. Folglich bietet sich der Cursor 8 mit seinem Hubraum von 7,8 l, einem Gewicht von etwa 680 kg und Leistungen von 270, 310 und 350 PS unbedingt als erste Wahl an.

Die Argumente für diese modernen Motoren, die alle aktuellen und künftigen Umweltrichtlinien einhalten und sich bei den Kunden im Hinblick auf den Kraftstoffverbrauch eines guten Rufs erfreuen, kennen Sie bereits bestens.
Sollen die Fahrzeuge auf Baustellen eingesetzt werden, verfügen Sie über ein optimales zusätzliches Argument: Bei den Cursor ist das maximale Drehmoment über einen großen Drehzahlbereich verfügbar.
Beispielsweise steht das maximale Drehmoment von 1280 Nm des 350 PS-Motors zwischen 1080 und 1930/min zur Verfügung. Darüber hinaus bleibt das Drehmoment dank der variablen Geometrie des Laders auch unterhalb der 1000/min sehr hoch: 994 Nm bei 900/min und 778 Nm bei 800/min. Das bedeutet große Leistungsfähigkeit, der Fahrer wird weder an Steigungen noch in Gefällen zu häufigen Gangwechseln gezwungen. Das schlägt sich natürlich nicht nur vorteilhaft auf den Fahrkomfort nieder, sondern sorgt vor allem auch für einen geringeren Kupplungsverschleiß.
Dieses Konzept der Anfahrleistungen am Berg ist vor allem bei Baustellen wichtig, wo die Kunden in der Regel für große Hubräume, die höhere Drehmomente liefern, empfänglich sind. Wenn einige dieser Kunden die Drehmomentwerte des Cursor 8 für ein wenig bescheiden halten, können Sie als Argument dagegenhalten, dass diese durch die hohe Gesamtübersetzung (i = 77 im ersten Gang mit Getriebe ZF 16 S 151, Getriebeübersetzung i = 16,47 und Achsübersetzung i = 4,67) ausgeglichen werden(siehe Tabelle unten).

CURSOR 8



CURSOR 13



Für die Nutzer der schweren Baureihe

(380 T .. und 410 T ..)

Die grundlegenden Kriterien sind Robustheit, Zuverlässigkeit und Lebensdauer. Diese Kunden, die die Fahrzeuge harten Prüfungen unterziehen, bevorzugen große Hubräume. Und das hat auch seinen Grund, da alle wissen, dass ein Motor mit großem Hubraum besser „atmet“, ein hohes Motordrehmoment liefert und besser auf die Anforderungen der Einsätze unter schwierigen Bedingungen reagiert.
Mit dem Hubraum von 12,9 Litern ist der Cursor 13 mit seinen drei Leistungsstufen von 380, 440 und 480 PS die richtige Antwort darauf.

Beim Cursor 13 können Sie dank einer Gesamtübersetzung von i = 58,4 im ersten Gang bei der Achsübersetzung i = 4,23 auch die Leistungen der Fahrzeuge als Argumente anführen (siehe Tabelle unten).

WARUM CURSOR 13?

Der Einsatz bestimmte die Wahl des Cursor 13 in den Leistungsstufen 380 und 440 PS statt des Cursor 10, der diese Werte problemlos erreichen kann. Tatsächlich erfüllt der Cursor 13 aufgrund seiner Anfahrleistungen am Berg, die Ergebnis eines Drehmoments von 1970 Nm bei 900/min sind, die Bedürfnisse dieser Kunden effizienter, vor allem in der Version mit 440 PS. Auch in der mittleren Leistungskategorie 380 PS fiel die Wahl auf den Cursor 13, wiederum aufgrund der Anfahrleistungen am Berg. In diesem Fall ist der Motor mit einem Wastegate-Lader ausgestattet und liefert so im niedrigen Drehzahlbereich dasselbe Drehmoment wie der Cursor 10 mit Turbolader mit variabler Geometrie (VGT). Dank seines Hubraums garantiert dieser Motor ausgezeichnete Leistungen unter allen Einsatzbedingungen und optimale Zuverlässigkeit.

Cursor 8	Nennleistung 1/min	Max. Drehmoment 1/min
270 VGT	270 PS (200 kW) von 1720 bis 2400	114 mkg (1115 Nm) von 1000 bis 1720
310 VGT	310 PS (228 kW) von 1950 bis 2400	114 mkg (1115 Nm) von 1100 bis 1950
350 VGT	350 PS (259 kW) von 1930 bis 2400	130 mkg (1280 Nm) von 1080 bis 1930

Cursor 13	Nennleistung 1/min	Max. Drehmoment 1/min
380 Wastegate-Lader	380 PS (280 kW) von 1500 bis 1900	184 mkg (1800 Nm) von 900 bis 1500
440 VGT	440 PS (324 kW) von 1450 bis 1900	214 mkg (2100 Nm) von 1000 bis 1450
480 VGT	480 PS (353 kW) von 1530 bis 1900	224 mkg (2200 Nm) von 1070 bis 1530

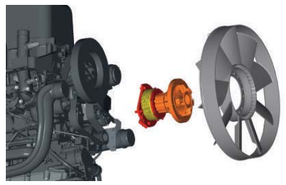
	Cursor 8 - 350 13R22,5/ZF16S151DD Gesamtübers. 77,1 in 1° Achsübers. 1:4,67	Cursor 13 - 380 13R22,5/ZF16S...OD Gesamtübers. 58,4 in 1° Achsübers. 1:4,23	Cursor 13 - 440 13R22,5/ZF16S...OD Gesamtübers. 58,4 in 1° Achsübers. 1:4,23	Cursor 13 - 480 13R22,5/ZF16S...OD Gesamtübers. 58,4 in 1° Achsübers. 1:4,23
theor. Höchstgeschwindigkeit (km/h)	105,6	109	109	109
Geschwindigkeit bei 1000/min (km/h)	2,67	3,52	3,52	3,52
max. Steigfähigkeit bei max. Drehmoment	(1080 1/min) 32 t ⇨ 59% 40 t ⇨ 44%	(1000 1/min) 40 t ⇨ 48% 56 t ⇨ 32%	(1000 1/min) 40 t ⇨ 59% 56 t ⇨ 39%	(1000 1/min) 40 t ⇨ 63% 56 t ⇨ 41%
max. Steigfähigkit beim Anfahren (900/min)	32 t ⇨ 46% 40 t ⇨ 33%	40 t ⇨ 48% 56 t ⇨ 32%	40 t ⇨ 54% 56 t ⇨ 37%	40 t ⇨ 61% 56 t ⇨ 39%

MOTORISATION DER VERSCHIEDENEN MODELLE

	Cursor 8			Cursor 13		
	270 PS	310 PS	350 PS	380 PS	440 PS	480 PS
Fahrgestelle 4x2						
Fahrgestelle 4x4						
Fahrgestelle 6x4 / 260						
Fahrgestelle 6x4 / 380						
Fahrgestelle 6x6						
Fahrgestelle 8x4 / 340						
Fahrgestelle 8x4 / 410						
Fahrgestelle 8x8						
Sattelzugmaschinen 4x2						
Sattelzugmaschinen 4x4						
Sattelzugmaschinen 6x4						
Sattelzugmaschinen 6x6						

Elektromagnetisch gekuppelter Lüfter mit zwei Geschwindigkeiten reduziert den Verbrauch

Wie bei den Stralis sind die Cursor 8 und 13 der Trakker mit einem elektromagnetisch gekuppelten Lüfter mit zwei Geschwindigkeiten ausgestattet. Dieses System wurde von Barrufaldi realisiert und ermöglicht über die elektronische Steuerung einen rationelleren Einsatz des Lüfters unabhängig von der Motordrehzahl. Das macht sich dann in einem geringeren Öl- und Kraftstoffverbrauch bemerkbar, was die Kunden bereits bei den Stralis-Modellen feststellen konnten.



Die Motorbremse: Zusätzlicher Vorteil für den Einsatz am Bau

In den Einsätzen am Bau kommt der Qualität der Motorbremse eine große Bedeutung zu, weil diese Fahrzeuge häufig steile Gefälle bewältigen müssen. Mit einer wirkungsvollen Motorbremse kann der Fahrer völlig sicher operieren, gleichzeitig erhöht sich die Lebensdauer der Radbremsen. Auf diesem Gebiet verfügen Sie dank der Dekompressions-Motorbremse der Cursor-Motoren über ein hervorragendes Argument: die Iveco Turbo Brake, deren Wirksamkeit von allen Kunden anerkannt ist.

Bessere Effizienz dank des Turboladers mit variabler Geometrie, der die Bremskraft verstärkt. Bei den Cursor 13 mit 440 und 480 PS erreicht die Motorbremse im Dauereinsatz eine Bremsleistung von 408 PS (300 kW) bei 2200/min. Auch der Cursor 13 mit 380 PS, der zwar nicht über einen Turbolader mit variabler Geometrie, sondern über einen Wastegate-Lader verfügt, liefert dank seines großen Hubraums eine Bremsleistung von 367 PS (270 kW).

IHRE ARGUMENTE

- *Zwei Cursor-Motoren für die Baureihe Trakker:*
  - Der Cursor 8 für die „leichten“ Fahrzeuge mit dem wichtigen Faktor des reduzierten Leergewichts;
  - der Cursor 13 für schwere Fahrzeuge, der mit seinem Hubraum von 12,9 Litern und einem hervorragenden Drehmoment über einen großen Drehzahlbereich die von den Kunden verlangte Zuverlässigkeit unter immer anspruchsvolleren Einsatzbedingungen garantiert.
- *Fahrzeuge, die für hervorragende Anfahrleistungen am Berg entwickelt wurden (Motoren und Triebstrang-Übersetzung), für ein Baufahrzeug ein Kriterium von entscheidender Bedeutung.*
- *Hohe Drehmomente über einen großen Drehzahlbereich, was für größere Elastizität, höheren Fahrtkomfort, geringeren Kupplungsverschleiß und geringeren Öl- und Kraftstoffverbrauch sorgt.*
- *Elektromagnetisch gekuppelter Lüfter mit zwei Geschwindigkeiten für geringerer Öl- und Kraftstoffverbrauch.*
- *Dekompressions-Motorbremse: Die Iveco Turbo Brake, deren Effizienz von allen Kunden geschätzt wird und die für Sicherheit und einen geringeren Verschleiß der Komponenten der Bremsanlage sorgt.*

Anfahrleistung am Berg: Fundamentales Charakteristikum für ein Baufahrzeug

Die Käufer von Baufahrzeugen sind sehr gut vorbereitet und technisch wesentlich versierter als herkömmliche Kunden. Darüber hinaus stehen die technischen Kriterien in direktem Zusammenhang mit dem Einsatz der Fahrzeuge. Deshalb müssen Sie die Argumente, die Sie dem Kunden gegenüber vorbringen wollen, sorgfältig vorbereiten.
Ein fundamentales Charakteristikum für den Kunden ist zweifellos die Anfahrleistung am Berg. Hier geben die Hersteller meist die maximale Steigfähigkeit an. Dieser Wert ist zwar beeindruckend, spiegelt die wahren Bedürfnisse des Kunden aber dennoch nur teilweise wider. Sein Fahrzeug kann schließlich nicht an der maximalen Steigung stehen bleiben, ohne dort auch wieder anfahren zu können. Das einzig treffende Kriterium ist folglich die Anfahrleistung am Berg, definiert durch die maximal überwindbare Steigung mit schleifender Kupplung. Wenn ein Fahrer am Berg anfährt, lässt er die Kupplung in der Regel schleifen, bis die Geschwindigkeit des Fahrzeugs exakt mit der Motordrehzahl übereinstimmt. Dann schleift die Kupplung nicht mehr, sondern ist eingerückt und der Fahrer kann zur Beschleunigung zur vollen Leistung übergehen. Wenn die Leistung allerdings nicht ausreicht, bleibt der Motor stehen. Der Fahrer kann dies durch Steigerung der Motordrehzahl ausgleichen, allerdings zu Lasten der Kupplung. Je niedriger also die Einrückdrehzahl ist, desto weniger wird die Kupplung beansprucht. Liegt diese Drehzahl zwischen 800/min und 900/min, garantiert das eine lange Lebensdauer der Kupplung. Das heißt: Die Anfahrleistung am Berg ist um so höher, je höher das Motordrehmoment bei 900/min und je größer die Übersetzung im ersten Gang ist.
Auf diesem Gebiet stehen Ihnen mehr als genug Argumente zur Verfügung. Um ein Beispiel anzuführen: Der Cursor 13 mit 440 PS (Drehmoment 1970 Nm bei 900/min und Gesamtübersetzung im ersten Gang i = 58,4) verfügt über optimale Anfahreigenschaften im ersten Gang, mit:
- 54 % Steigung bei 40 t.
- 37 % Steigung bei 56 t.
Der Cursor 8 wird in der Regel wesentlich seltener unter schwierigen Baustellenbedingungen eingesetzt, eine Ausnahme bildet vielleicht die Version mit 350 PS. Und wenn sein Drehmoment (994 Nm bei 900/min) auch relativ bescheiden erscheinen mag, so wird das in Wirklichkeit durch eine Gesamtübersetzung von i = 77 ausgeglichen, was sich im ersten Gang in einer guten Anfahrleistung am Berg niederschlägt:
- 46 % Steigung bei 32 t.
- 33 % Steigung bei 40 t.

SCHALTGETRIEBE

Wahl zwischen manuell und automatisiert

Mit Ausnahme der Fahrgestelle 4x2 mit 270 bis 440 PS und des Lkw 4x4 mit 270 PS – die einen vernachlässigbar kleinen Marktanteil haben – können Sie die Kunden bei Ihrem Angebot zwischen dem manuellem Getriebe und der EuroTronic wählen lassen.

MANUELLE ZF-GETRIEBE

Der Getriebetyp und die Zahl der Gangstufen variiert je nach Motorisierung.

Cursor 8 ⇨ **9S 109**
16S 109
16S 151

Der höchste Gang dieser Getriebe ist i = 1 übersetzt.

Cursor 13 ⇨ **16S 151 OD**
16S 181 OD
16S 221 OD

Im Gegensatz zu den Trakker mit Cursor 8 verfügen die mit dem Cursor 13 verbundenen ZF-Getriebe über einen letzten Overdrive-Gang. Dieser dient dazu, die Fahrzeugleistungen zu optimieren und die mechanischen Beanspruchungen bei den Baustelleneinsätzen zu reduzieren, ohne dabei die Höchstgeschwindigkeit zu beeinträchtigen. Schließlich müssen diese Fahrzeuge häufig ziemlich lange Strecken zurücklegen. Von daher erklärt sich die Notwendigkeit einer angemessenen Höchstgeschwindigkeit. Selbstverständlich sind alle Ecosplit-Getriebe serienmäßig mit der Schalthilfe Servoshift ausgestattet. Während dieses System bei Straßenfahrzeugen vor allem einem besseren Fahrtkomfort zugute kommt, erhält es bei Einsätzen in Baustellen und Steinbrüchen eine erheblich größere Bedeutung. Die Gangwechsel werden nämlich nicht nur einfacher, sondern auch schneller, wodurch der Fahrer keine Gefahr läuft, dass die Drehzahl „in den Keller fällt". Gerade in Steigungen ist der Unterschied erheblich.

AUTOMATISIERTE GETRIEBE EUROTRONIC

Die automatisierten Getriebe EuroTronic sind auf Wunsch mit dem Cursor 8 – 310 PS und 350 PS – in der Version 12AS2301 mit 12 Gängen (letzter Gang als Direktgang) erhältlich.
Dem Cursor 13 ist jetzt ein Getriebe mit 12 Gängen zugeteilt: die EuroTronic 12 AS 2301 OD, mit Overdrive-Übersetzung im größten Gang.

Vorteile der EuroTronic: Fahrkomfort und Verbrauch

Im Bausektor ein Automatikgetriebe vorzuschlagen, mag ein wenig gewagt erscheinen. Dennoch sind die Kunden, die es ausprobiert haben, und noch mehr die, die es gekauft haben, die vehementesten Verfechter dieser Lösung. Die Gründe dafür sind vielfältig: In erster Linie ist hier der Fahrkomfort zu nennen. Im Automatikbetrieb kann sich der Fahrer völlig auf das Lenken konzentrieren. Darüber hinaus ist die Funktionsweise dieses Getriebes äußerst einfach. Zum Beispiel kann bei häufigen Gangwechseln auf unebenen Strecken ganz einfach die Halbautomatik eingeschaltet werden. Selbst die Kunden, die den Leistungen des EuroTronic-Getriebes auf lockerem Untergrund oder seinen Anfahrleistungen skeptisch gegenüberstanden, sind bei einer Probefahrt eines anderen belehrt worden.
Der zweite Punkt betrifft die Sicherheit. Der Fahrer muss sich weder auf die Gangwechsel konzentrieren, noch muss er ständig den Drehzahlmesser im Auge behalten. Folglich kann er sich vollständig auf das Lenken und auf die Tücken der Strecke konzentrieren.
Schließlich die möglichen Einsparungen. Einerseits durch die Reduzierung des Öl- und Kraftstoffverbrauchs, weil hohe Drehzahlen nicht mehr über längere Zeiten gehalten werden; andererseits durch den minimalen Verschleiß der Kupplung. Dies gilt vor allem bei Einsätzen auf Baustellen, wo die Kupplung sehr stark beansprucht wird und dies nicht immer unter den besten Bedingungen.

Getriebevefügbarkeit nach Modellen

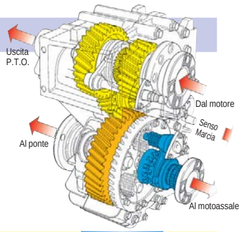
	Fahrgestelle						Sattelzugmaschinen			
	4x2	4x4	6x4	6x6	8x4	8x8	4x2	4x4	6x4	6x6
T27	9S 109									
T31	16S 109	9S 109 16S 109 12AS 2301								
T35	16S 151	16S 151 12AS 2301					16S 151			
T38	16S 151 OD	16S 151 OD 12AS 2301 OD					16S 151 OD 12AS 2301 OD			
T44	16S 181 OD	16S 181 OD 12AS 2301 OD								
T48			16S 221 OD 12AS 2301 OD		16S 221 OD 12AS 2301 OD				16S 221 OD 12AS 2301 OD	

N.B. : Bemerkung: Die Betonmischer-Fahrgestelle (6x4 und 8x4) können unabhängig von der Motorleistung nicht mit den EuroTronic-Getrieben ausgestattet werden.

Verteilergetriebe für die Allradfahrzeuge

Für die Modelle 4x4 und 6x6 sind zwei Arten von Verteilergetrieben (TC 1800 und TC 2200) verfügbar. Tatsächlich handelt es sich dabei um ein Getriebe, das je nach Leistung für unterschiedliche Eingangsdrehmomente ausgelegt ist.

Das Übersetzungsverhältnis beträgt im Geländegang 1:1,6.
Die Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse beträgt 31 : 69 für die Modelle 4x4 und 20 : 80 für die Modelle 6x6.



	TC 1800 270 PS - 310 PS 350 PS - 380 PS	TC 2200 440 PS - 480 PS
max. Eingangsdrehmoment (Nm)	18.000	22.000
max. Ausgangsdrehmoment pro PTO (Nm)	1.180	1.180
Straßenübersetzung (schnell)	1 : 1	1 : 1
Geländeübersetzung (langsam)	1 : 1,6	1 : 1,6
Drehmomentverteilung auf Vorder-/Hinterachsen: (4x4) %	31 / 69	31 / 69
Drehmomentverteilung auf Vorder-/Hinterachsen: (6x6) %	20 / 80	20 /80

IHRE ARGUMENTE

- *Getriebe-Angebot: Mechanische ZF-Direktgang- und Overdrivegetriebe mit 9 und 16 Gängen; Overdrive mit Schalthilfe Servoshift: Ein wertvolles Argument für die Baustelle, wo Gangwechsel häufig und schnell sein müssen. EuroTronic auf Wunsch: Alle Vorteile der EuroTronic (Fahrkomfort, niedrigerer Verbrauch und minimaler Kupplungsverschleiß) und darüber hinaus Halbautomatikbetrieb bei Bedarf.*
- *Größter Gang als Direktgang oder Overdrive: Hohe Leistungen, minimale mechanische Beanspruchungen und angemessene Geschwindigkeit auf der Straße.*

VORDER- UND HINTERACHSEN

Komplettangebot für jeden Einsatz

Wie schon zuvor festgestellt, sind die Einsätze der Baufahrzeuge sehr vielfältig, was auch die zahlreichen Konfigurationen (4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 und 8x8) erklärt. Darüber hinaus ist die Verwendung des Fahrzeugs bei derselben Konfiguration unterschiedlich. So legt der eine Kunde den Schwerpunkt auf das Leergewicht, der andere auf die zulässige Achslast.
Um all diese Bedürfnisse zu befriedigen, verfügen wir über eine breites Angebot an Vorder- und Hinterachsen sowie Tandemachsen. Dies ist das Ergebnis unserer großen Erfahrung und garantiert maximale Zuverlässigkeit.
Mit Ausnahme einiger speziellen Versionen sind alle Trakker mit Außenplaneten-Hinterachsen ausgerüstet:
ein zentrales Differenzial mit Teller- und Kegelrad (Übersetzung zwischen 1 : 1,3 und 1 : 1,5) sowie
Planetengetriebe in den Radnaben mit einer konstanten Übersetzung von 1 : 3,2.
Diese Konfiguration ist doppelt von Vorteil: Einerseits erhöht der geringere Durchmesser des Differenzialgehäuses die Bodenfreiheit ganz erheblich. Andererseits erfolgt die Übersetzung der Hinterachse im Wesentlichen in den Radnaben, weshalb die Antriebswellen weniger durch Drehmomentspitzen beansprucht werden.
Auch in diesem Fall besteht das anvisierte Ziel in der maximalen Lebensdauer.
Die Hinterachse der 4x2-LKW hat eine Tragfähigkeit von 13 t.
Für die Tandemachsen (Versionen 6x4, 6x6, 8x4 und 8x8) gibt es zwei Achstypen: Bei den leichten Modellen beträgt die Einzelachslast 10,5 t, was 21 t für das Tandemaggregat ergibt; die Hinterachsen der schweren Modellen verfügen über 16 t Einzelachslast, also 32 t pro Tandemachse.
Alle Achsen sind mit Quer-Differenzialsperren ausgestattet, das Differenzialgehäuse der ersten Achse im Tandemaggregat beherbergt außerdem die Längs-Differenzialsperre zwischen den Achsen.
Die vorderen Antriebsachsen der Modelle 4x4 und 6x6 sowie die Sonderausführung für das Modell 8x8 haben eine Tragfähigkeit von 9 t. Auch ihre Radnabenübersetzung beträgt 1:3,2.

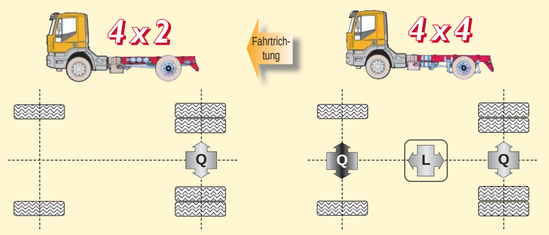
Ausnahme beim Betonmischer

Die einzige Ausnahme in der Baureihe Trakker besteht im Betonmischer-Fahrgestell 6x4, das mit einfach übersetzten Hinterachsen ausgestattet ist.
Der Grund: Das Leergewicht ist bei diesen Fahrzeugen nach wie vor das wichtigste Kaufkriterium. Es muss bei unverminderter Zuverlässigkeit so niedrig wie möglich sein. Und einfach übersetzte Hinterachsen sind leichter als Außenplanetenachsen. Ein Problem ergibt sich daraus nicht, denn diese Fahrzeuge sind in der Regel auf normalen Straßen unterwegs. Aus diesem Grund stellt auch die Bodenfreiheit keinen entscheidenden Kauffaktor dar.

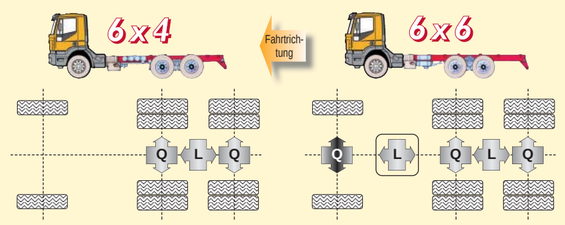
Differenzialsperren

Selbstverständlich sind alle Hinterachsen serienmäßig mit Quer-Differenzialsperren ausgestattet, ebenso wie die Längs-Differenzialsperren zwischen den Achsen serienmäßig zu den Versionen 6x4 und 8x4 gehören.
Für die Versionen mit Allradantrieb 4x4, 6x6 und 8x8 ist die Längs-Differenzialsperre serienmäßig vorgesehen, während das Sperrdifferenzial der Vorderachse(n) auf Wunsch erhältlich ist.

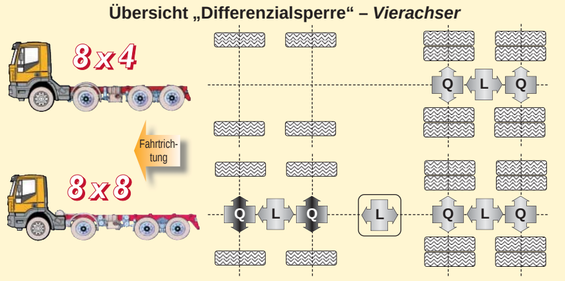
Übersicht „Differenzialsperre" - *Zweiachser*



Übersicht „Differenzialsperre" – *Dreiachser*



Übersicht „Differenzialsperre" – *Vierachser*



Q Quer-Differenzialsperre
L Längs-Differenzialsperre
T Differenzialsperre vorn Optional

DIE WAHL DER RICHTIGEN ACHSÜBERSETZUNG

Ganz sicher spielt die richtige Achsübersetzung bei Lkw für den Bau eine noch wichtigere Rolle als bei Straßenfahrzeugen. Denn davon hängt die Zufriedenheit des Kunden zum großen Teil ab. Beachten Sie deshalb besonders die Einsatzbedingungen: Wird meist auf Baustellen oder in Gruben gefahren? Wie oft kommen Straßenfahrten vor und wie schwer sind die Strecken?
Einsatzbedingungen ändern sich ständig. Strecken auf der Straße werden immer länger. Wenn Sie für überwiegende Straßenfahrten eine zu kurze Achse wählen, dann verringert sich nicht nur die Durchschnittsgeschwindigkeit, gleichzeitig steigt auch der Verbrauch an. Bei diesem Beispiel ist die richtige Wahl eher einfach. Aber es gibt Fälle, in denen Sie einen guten Kompromiss suchen müssen. Deshalb ist es so wichtig, dass Sie zusammen mit dem Kunden dessen Einsatzbedingungen exakt ermitteln, damit Sie die passende Achsübersetzung für ihn auswählen können. Je nach Version, Motorleistung und Zahl der Achsen stehen Ihnen fünf bis sieben Übersetzungen (3,79 bis 6,59) für die Außenplanetenachsen und drei bis vier Übersetuzungen (3,73 bis 4,89) für die einfach übersetzten Achsen zur Verfügung.
Benutzen Sie die Datenblätter, um die passende Übersetzung auszuwählen.

IHRE ARGUMENTE

- *Außenplaneten-Hinterachsen mit bemerkenswerter Bodenfreiheit und serienmäßiger Differenzialsperre.*
- *Hinterachsen mit einsatzgerechten Tragfähigkeiten:*
  - 13 t für die 4x2-Modelle
  - 10,5 t bei leichten Drei- und Vierachsern, was 21 t für die Tandemachse ergibt
  - 16 t bei den schweren Modellen (32 t für die Tandemachse)
- *Eine einfach übersetzte Hinterachse bei 6x4 Betonmischer-Fahrgestellen zur Reduzierung des Leergewichts.*
- *Eine breite Auswahl an Achsübersetzungen, um dem Kunden diejenige anzubieten, die dem Einsatz seines Fahrzeugs am besten entspricht.*

FEDERUNGEN

Parabel, Halbelliptik, Luft

Je nach Einsatz des Fahrzeugs, können Sie Ihrem Kunden dank der großen Palette an unterschiedlichen Federungen die bestmögliche Lösung anbieten:
- Parabelfedern zur Reduzierung des Leergewichts des Fahrzeugs,
- Halbelliptikfedern für anspruchsvollere Einsätze,
- Luftfederung für besseren Komfort.

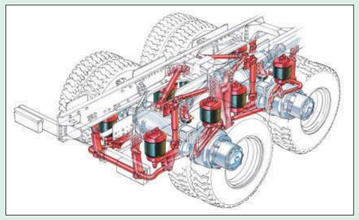
Im Vergleich zum EuroTrakker gibt es folgende zwei Neuheiten:
- Die Versionen 380 (6x4 und 6x6) sowie 410 (8x4 und 8x8) sind hinten nunmehr serienmäßig mit Parabelfedern ausgestattet, wodurch das Leergewicht des Fahrzeugs reduziert wird. Für schwierigere Einsätze sind auf Wunsch nach wie vor auch Halbelliptikfedern erhältlich. Als Folge davon werden Parabelfedern vorne und hinten zum Standard der gesamten Baureihe (4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 und 8x8), wobei hinten auf Wunsch stets Halbelliptikfedern eingebaut werden können.
- Ab sofort ist für die Außenplaneten-Tandemachsen (6x4 und 8x4) auch eine Luftfederung – mit vier Federbälgen pro Achse – verfügbar. Diese Federung garantiert einen größeren Komfort, ohne dabei die Stabilität des Fahrzeugs zu beeinträchtigen. Natürlich war die Nachfrage nach dieser Federung in der Vergangenheit nicht sehr groß. Wenn Sie aber die Bedürfnisse des Kunden analysieren, werden Sie feststellen, dass die Fahrzeuge bei einigen Einsätzen wesentlich mehr Zeit auf der Straße verbringen als auf der Baustelle. In diesen Fällen wird die Luftfederung zu einem Argument, das vorgebracht werden muss. Die Luftfederung ist auch für die Hinterachsen der 4x4-Modelle und für die Doppelachsen der 6x4-Sattelzugmaschinen erhältlich.

IHRE ARGUMENTE

- *Parabelfedern vorne und hinten zur Reduzierung des Leergewichts.*
- *Für anspruchsvollere Einsätze Halbelliptikfedern hinten auf Wunsch.*
- *Luftfederung hinten für die Tandemachse der 6x4- und 8x4-Modelle bieten größeren Komfort vor allem für Fahrzeuge, die mehr auf der Straße als auf der Baustelle eingesetzt werden.*

FEDERUNGS-ANGEBOT

Zusammengefasst untergliedert sich das Federungs-Angebot folgendermaßen:
Die Federung der leichten Trakker besteht serienmäßig aus Parabelfedern. Vorn beträgt ihre Tragfähigkeit bei einer einzelnen Achse 8 t und bei der Doppelachse des 8x4 2 x 8 t.
Auch hinten besteht die Federung serienmäßig aus Parabelfedern. Sie verfügen bei den 4x2-Modellen über eine Tragfähigkeit von 13 t und bei den Tandemachsen der 6x4, 6x6 und 8x4-Modelle von 21 t. Halbelliptikfedern sind auf Wunsch verfügbar. Das Angebot wird von den Luftfederungen vervollständigt. Für die Betonmischer mit ihrem hohen Schwerpunkt sind verstärkte Stabilisatoren für Vorder- und Hinterachsen auf Wunsch möglich.
Die Federung der schweren Trakker bietet mehr Auswahlmöglichkeiten: Vorn besteht die serienmäßige Ausstattung aus Parabelfedern mit einer Tragfähigkeit von 8 t. Es sind allerdings auf Wunsch auch Parabel- oder Halbelliptikfedern mit einer Tragfähigkeit von 9 t verfügbar (2 x 8 t oder 2 x 9 t Parabelfedern bei den 8x4).



Die Halbelliptik- oder Parabelfedern der Tandemachsen verfügen über eine Tragfähigkeit von 32 t. Es sind auch Versionen mit Luftfederung erhältlich.

BREMSANLAGE

Bewährt effizientes System

Bei den Bremsen sind keine Neuheiten zu verzeichnen. Die Trakker sind mit derselben Bremsanlage wie zuvor schon der EuroTrakker ausgerüstet, die sich bestens bewährt hat und von den Kunden geschätzt wird. Hier eine kurze Gedächtnisstütze:
Alle Trakker 4x2, 6x4 und 8x4 verfügen über Scheibenbremsen an den Vorderachsen, deren Vorteile bestens bekannt sind: Effizienz, Dosierbarkeit, Stabilität, Lenkbarkeit und reduzierte Wartungskosten.
Diese Fahrzeuge haben hinten Trommelbremsen.
Die Allradmodelle haben vorne und hinten Trommelbremsen.
Die Duo-Duplex-Trommelbremsen verfügen über zwei (statt einem) Radbremszylinder.
Dadurch werden die Bremsbeläge gleichmäßiger an die Trommeln angelegt, was durch geringeren Verschleiß die Lebensdauer um rund 60 %verlängert.
Und noch ein wichtiges Argument für Baufahrzeuge: Das EBL (Electronic Braking Limiter) ist ein lastabhängig elektronischer Bremskraftregler. Mit dem EBL entfallen die mechanischen Systeme mit den entsprechenden Gestängen, die eine Quelle für häufige Einstell- und Wartungsprobleme darstellten.
Das EBL ist also nicht nur wartungsfreundlicher, sondern auch sicherer und zuverlässiger.
Schließlich erinnern wir daran, dass die Druckluft zur Verbesserung der Luftqualität der Bremsanlage am Ausgang der Druckluft-Regeleinheit A.P.U. (Air Processing Unit) gesteuert wird.
Was die Sicherheit angeht, können Sie auf die Wirksamkeit unserer Motorbremse ITB verweisen. Cursor 8: im Dauereinsatz 229 kW (310 PS) bei 2800/min. Cursor 13-440 und 480: im Dauereinsatz 300 kW (408 PS) bei 2400/min (257 kW bei 2400/min bei Cursor 13-380).
Ein unbestreitbar großer Vorteil der Dekompressions-Motorbremse gegenüber einer Auspuffklappenbremse: Die oberen Teile des Motors werden nicht überhitzt, weil der Großteil der Wärme durch die Abgase abgeleitet wird. Die Wirkung unserer ITB wird durch den Turbolader mit variabler Geometrie verstärkt. Das ersetzt in Baustellen nicht zwangsläufig den Retarder, ermöglicht es aber bei Gefällen oftmals, eine angemessene und sichere Geschwindigkeit beizubehalten.

IHRE ARGUMENTE

- *Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten bei den Modellen 4x2, 6x4 und 8x4 für wirkungsvolles und absolut stabiles Bremsen.*
- *Trommelbremsen vorne und hinten bei Fahrzeugen mit Allradantrieb (4x4, 6x6 und 8x8).*
- *Duo Duplex-System bei Trommelbremsen und EBL für gleichmäßigeren Verschleiß der Bremsbeläge.*
- *Dekompressions-Motorbremse (ITB), die vor allem beim Cursor 13 für ihre Wirksamkeit bekannt ist.*

RAHMEN

Zwei Stärken für jeden Einsatz

Die Rahmen der EuroTrakker sind aus zwei Gründen berühmt: Wegen ihrer Robustheit und wegen ihrer Elastizität. Dadurch können sie sowohl schwere Lasten tragen als auch auf schwierigem und oftmals unregelmäßigem Gelände eingesetzt werden.
Klar, dass die neuen Trakker diese doppelt gekröpften Rahmen aus Stahl FeE 490 mit hoher Streckgrenze (490 N/mm²) beibehalten.
Bei den Sattelzugmaschinen 4x2 und 6x4 ist das hintere Ende abgeschrägt, um das Aufsatteln zu vereinfachen.
Bei allen anderen Trakkern unterscheiden sich die Rahmen lediglich durch die Dicke der Längsträger:
7,7 mm bei den leichten Trakkern, auch hier wieder zwecks Reduzierung des Leergewichts;
10 mm bei den Schweren, die für wesentlich anspruchsvollere Einsätzen bestimmt sind, bei denen es vor allem auf die Robustheit ankommt.
Die Betonmischerfahrgestelle verfügen über einen längeren hinteren Überhang.

Aufbaumontage vereinfacht

Die umfangreiche Aufbauvorbereitung erleichtert die Arbeit der Aufbauhersteller Sie spart Zeit, indem grundsätzliche Umbauten des Fahrzeugs zur Anpassung an An- und Aufbauten samt Zubehör vermieden und damit Installationskosten eingespart werden;
verbessert die Zuverlässigkeit des Endprodukts und vermeidet die Notwendigkeit von Eingriffen an der elektrischen Verkabelung oder in kritischen Bereichen des Rahmens.
An den Längsträgern sind Platten und Konsolen zur Befestigung von Hilfsrahmen für Aufbauten verschiebbar befestigt.
Die elektrische Anlage der Trakker umfasst auch eine abgesicherte 21-Pin-Schnittstelle im Fahrerhaus und ein zweipoliges Kabel entlang des Rahmens, das den Verteilerkasten und eine unabhängige Plusklemme mit der Batterie verbindet. Auch die elektronische DMI-Steuerung (Data Management Interface), die bis zu drei Nebenabtriebe verwaltet, muss unbedingt erwähnt werden (vgl. speziellen Abschnitt zum Multiplex-System).
Zu den ab Werk angebotenen Sonderausstattungen gehören Luftfilter, die so geformt und angebracht sind, dass sie Raum für die Stützen von Ladekran oder Betonpumpe lassen, ebenso wie senkrechte Auspuffrohre und Nebenabtriebe an Schalt- oder Verteilergetrieben.
Sie sollen das Fahrzeug konfigurieren und seine Ausstattung in enger Zusammenarbeit mit dem Aufbauhersteller und dem Kunden exakt bestimmen. Diese Anstrengungen führen nicht nur zu einer zuverlässigen Montage, sondern auch dazu, dass Zeit gespart wird und Aufbaukosten reduziert werden.

IHRE ARGUMENTE

- *Rahmen aus Stahl mit hoher Streckgrenze.*
- *Zwei Profilstärken bei Längsträgern:*
  - 7,7 mm beim leichten Trakker → niedriges Leergewicht.
  - 10 mm beim schweren Trakker → größere Robustheit für schwere Einsätze.
- *Konsolen und Platten für Aufbaumontage.*
- *Eine elektrische Vorverkabelung sorgt zu Gunsten der Zuverlässigkeit und der Sicherheit dafür, dass der Aufbauhersteller hier keine Arbeiten mehr ausführen muss.*
- *Umfangreiche vom Werk angebotene Sonderausstattungen sorgen für eine einfache Aufbaumontage.*

MULTIPLEX

Eine bewährte und geschätzte elektrische Anlage

Die Trakker sind mit den Stralis-Fahrerhäusern AT/AD ausgestattet. Und verfügt deshalb auch über das Multiplex-System das alle Fahrzeugfunktionen elektronisch steuert.
Das System erlaubt den Einsatz des DMI (Data Management Interface). Diese Steuerung ist mit Hilfe des Diagnose-Systems Modus programmierbar. Es steuert den Motor in Abhängigkeit des Leistungsbedarfs von bis zu drei Nebenabtrieben und diese (ein motor- und zwei getriebeabhänge) selbst.
Darüber hinaus ist ein Interface für die Aufbauhersteller vorhanden, in der sich die Klemmen für den Anschluss der Beleuchtung, der Nebenabtriebs-Steuerung und der Versorgung der entsprechenden Kontrollleuchten im Instrumententräger befinden.
Der CAN-Bus ist in vier Kabelstränge unterteilt: Fahrgestell und Aggregate, Fahrerhaus, Bordinstrumente, Autoradio und Kommunikationsanlagen. Der Multiplex-CAN-Bus des Fahrgestells war der erste, der in Iveco-Fahrzeuge (1999 EuroStar Cursor 10 und 2000 EuroTrakker Cursor) eingebaut wurde. Diese Leitung verbindet den Motor, das Automatikgetriebe, den Intarder, die EBL-Bremsanlage, die Diebstahlsicherung und den Sensor des Fahrtschreibers.
Wie Sie wissen, stößt die Elektronik immer noch auf Skepsis, vor allem bei den Kunden im Baubereich. Auch wenn sich die Zeiten ändern – mittlerweile hat die Elektronik auch auf den Baustellen Einzug gehalten – verfügen Sie über handfeste Argumente, die Sie Ihren Kunden gegenüber vorbringen können: Fünf Jahre Erfahrung haben die Vorteile dieser Technologie und vor allem ihre Zuverlässigkeit bewiesen.

IHRE ARGUMENTE

- *Multiplex: Eine elektrische/elektronische Anlage, die ihre Zuverlässigkeit bestens unter Beweis gestellt hat.*
- *Ein Interface für elektrische Anschlüsse am Fahrgestell, um den Aufbauherstellern die Arbeit zu erleichtern und die Zuverlässigkeit zu erhöhen.*
- *Die Steuerung DMI (Data Management Interface) ermöglicht die Steuerung von bis zu drei Nebenabtrieben (PTO) am selben Fahrzeug.*

MULTIPLEX: WIE FUNKTIONIERT'S?

Die Steuerbefehle von Schaltern und Tastern wie auch die Informationen von Sensoren werden in elektronischen Steuerungen aufgefangen, die diese dann in digitale Signale umwandeln. Diese Signale durchlaufen ein einziges Kabel, den CAN-Bus (Controller Area Network), und gelangen zu den die Befehle ausführenden Geräten oder den Anzeigen (Kontrolllampen, analoge Geräte oder digitale Anzeigen). Die Verwendung des CAN-Busses ermöglicht die Erweiterung der Funktionen (zum Beispiel Informationen über den Betriebszustand des Fahrzeugs, die Geschwindigkeit oder den Verbrauch), wobei gleichzeitig die Menge der Kabel, der Sicherungen und der Relais halbiert wird. Auch die Möglichkeiten der Diagnose werden dadurch erheblich gesteigert.

TRAKKER: EINE UMFASS ENDE BAUREIHE FÜR ALLE AN SPRÜCHE

Im Hoch- und Tiefbaus gibt es zahlreiche unterschiedliche Bedürfnisse. Schließlich versteht es sich von selbst, dass ein einfacher Maurer ganz andere Bedürfnisse hat als ein großer Bauunternehmer oder ein Transportunternehmer, der Baustellen mit Fertigbeton und Baumaterialien beliefert.

Unsere neue Baureihe Trakker wurde entwickelt, um all diese Bedürfnisse zu befriedigen; sie umfasst 77 Modelle:
- 60 Fahrgestelle 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 und 8x8, von denen 18 ausdrücklich für Betonmischer entwickelt wurden;
- 17 Sattelzugmaschinen 4x2, 4x4, 6x4 und 6x6

Darüber hinaus gibt es die Drei- und Vierachser in zwei Versionen.
- Die so genannten leichten Ausführungen sind auf das höchste zulässige Gesamtgewicht nach EU-Richtlinie abgestimmt, also auf 26 t für die 3-Achser und 32 t für die 4-Achser, die im Wesentlichen auf der Straße oder auf Baustellenzufahrten eingesetzt werden.
- Die verstärkten Ausführungen sind für den überwiegenden Einsatz auf Baustellen vorgesehen. Hier wird die technisch maximal erreichbare Transportleistung der Fahrzeuge ausgeschöpft: Das sind 38 t für die 6x4- und 6x6- sowie 41 t für die 8x4-Modelle. Diese Fahrzeuge sind auch für Länder geeignet, deren Straßenverkehrsvorschriften höhere Gesamtgewichte zulassen als die EU.

Die Fahrgestelle 4x2

Die Fahrgestelle 4x2 sind mit einem 7,7 mm starken Rahmen (leichte Reihe) und Cursor-8-Motoren mit 270, 310 und 350 PS sowie Cursor-13-Motoren mit 380 und 440 PS ausgestattet. Es stehen vier Radstände zur Verfügung: 3,80 m – 4,20 m – 4,50 m – 5,10 m.

Die Fahrgestelle 4x4

Die Fahrgestelle 4x4 gibt es mit denselben Motorleistungen und drei Radständen: 3,80 m – 4,20 m – 4,50 m. Luftfederung der Hinterachse ist möglich. Für den Winterdienst ist die wichtigste Zusatzausstattung der 4x4-Modelle erhältlich. Diese Fahrzeuge tragen Schneepflug und Salzstreuer. Deshalb sind Vorderachsfederung, Reifen und Lenkung für neun und zehn Tonnen Achslast verstärkt.

Die Fahrgestelle 6x4

Mit dem Cursor 8 stehen zwei Leistungsstufen (310 und 350 PS) und mit dem Cursor 13 drei Leistungsstufen zur Verfügung (380, 440 und 480 PS). Für diese Modelle steht die Luftfederung der Tandemachse zur Verfügung. In diesem Fall und mit dem langen Hochdach-Fahrerhaus wird der Trakker zu einem großartigen Zugfahrzeug für Schwertransporte. Die 6x4-Modelle gibt es mit sechs Radständen von 3,20 + 1,38 m bis 4,80 + 1,38 m. Diese Fahrzeuge gibt es auch als Betonmischer-Fahrgestelle. Der Rahmen misst in der schweren Ausführung 10 mm. Gleichzeitig werden auch die Anlenkpunkte der Federung verstärkt. In diesem Fall beträgt die Tragfähigkeit der hinteren Tandemachsen 32 t, während das technisch zulässige Gesamtgewicht 38 t beträgt.

Die Fahrgestelle

Leichte Reihe		4x2	4x4	6x4	6x4 betonmischer	6x6	8x4	8x4 betonmischer	8x8
Cursor 8	270 PS	AD/AT190T27	AD/AT180T27W						
	310 PS	AD/AT190T31	AD/AT190T31W AD/AT190T31W/P	AD/AT260T31	AD/AT260T31B AD260T31B/P				
	350 PS	AD/AT190T35	AD/AT190T35W AD/AT190T35W/P	AD/AT260T35	AD/AT260T35B AD260T35B/P	AD/AT260T35W	AD/AT340T35	AD/AT340T35B AD/340T35B/P	
Cursor 13	380 PS	AD/AT190T38	AD/AT190T38W	AD/AT260T38 AD/AT260T38/P		AD/AT260T38W	AD/AT340T38 AD/AT340T38/P	AD/AT340T38B AD/340T3 8B/P	
	440 PS	AD/AT190T44	AD/AT190T44W	AD/AT260T44 AD/AT260T44/P		AD/AT260T44W	AD/AT340T44 AD/AT340T44/P	AD/AT340T44B	
	480 PS			AD/AT260T48 AD/AT260T48/P					
Schwere Reihe									
Cursor 8	350 PS			AD/AT380T35	AD/AT380T35B	AD/AT380T35W	AD/AT410T35		
Cursor 13	380 PS			AD/AT380T38	AD/AT380T38B AD/AT380T38/P	AD/AT380T38W	AD/AT410T38 AD/AT410T38/P	AD/AT410T38B	
	440 PS			AD/AT380T44	AD/AT380T44B AD/AT380T44/P	AD/AT380T44W	AD/AT410T44 AD/AT410T44/P	AD/AT410T44B	AD410T44W
	480 PS				AD/AT380T48 AD/AT380T48/P		AD/AT410T48 AD/AT410T48/P		

Die Sattelzugmaschinen

		4x2	4x4	6x4	6x6
Cursor 8	350 PS	AD/AT400T35T			
Cursor 13	380 PS	AD/AT400T38T	AD/AT400T38WT	AD/AT440T38T AD/AT440T38T/P AD/AT720T38T AD/AT720T38T/P	AD/AT720T38WT
	440 PS	AD/AT400T44T	AD/AT400T44WT	AD/AT440T44T AD/AT440T44T/P AD/AT720T44T AD/AT720T44T/P	AD/AT720T44WT
	480 PS			AD/AT720T48T AD/AT720T48T/P	

Die Fahrgestelle 6x6

Die Fahrgestelle 6x6 verfügen über Motorisierungen von 350 bis 440 PS. Der permanente Allradantrieb umfasst neben den Antriebsachsen ein Verteilergetriebe mit integrierter schaltbarer Geländeübersetzung und Differenzial zur Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachsen. Das Differenzial kann bei schlüpfrigem Untergrund gesperrt werden.

Das Fahrgestell 8x8

Das Fahrgestell 8x8, ursprünglich für den deutschen Markt entwickelt, findet auch einige spezielle Anwendungsbereiche in anderen Ländern. Die Verteilung des Drehmoments zwischen den beiden Vorderachsen wird durch ein sperrbares Längsdifferenzial gewährleistet, das sich an der zweiten Achse befindet.

Die Fahrgestelle 8x4

Die Palette der 8x4-Fahrgestelle entspricht – bis auf einen kleinen Unterschied in Bezug auf die verfügbaren Leistungen – dem Angebot an 6x4-Modellen. Wegen des in Italien zulässigen Gesamtgewichts von 40 t und von nur 32 t im restlichen Europa ist die kleinste Motorisierung der Cursor 8 mit 350 PS. Es stehen vier Radstände von 4,25 + 1,38 m bis 5,82 + 1,38 m zur Verfügung. In zahlreichen europäischen Ländern haben die 8x4 den größten Teil des Marktes für Betonmischer übernommen.

Die Trakker-Sattelzugmaschinen

Die Trakker-Sattelzugmaschinen gibt es in den Konfigurationen 4x2, 6x4, 4x4 und 6x6. Die 4x4-Zugmaschinen sind auf dem deutschen und dem spanischen Markt sehr gefragt. Die Zugmaschinen vom Typ AD/AT440T... haben ein auf 44 t begrenztes technisches Gesamtzuggewicht, während die AD/AT720T... mit einem stärkeren Rahmen (10 mm) über ein potentielles Gesamtzuggewicht von 72 t verfügen und als Sattelzugmaschinen mit luftgefederten Hinterachsen besonders für Spezialtransporte geeignet sind.

RAHMEN, KONFIGURATION, LEISTUNG: DIE RICHTIGE VERSION AN BIETEN

Bisher wurden alle Baufahrzeuge in einer einzigen Kategorie zusammengefasst. Heutzutage führen diese Fahrzeuge relativ unterschiedliche Einsätze aus, die sich nicht ausschließlich auf Baustellen beschränken. Folglich haben auch die Kunden unterschiedliche Bedürfnisse. Darüber hinaus können auch Produktivitätsvorgaben und Streckenbeschaffenheit bei einem Einsatz die Wahl des Modells beeinflussen. Dazu kommt noch, dass diese Kunden in der Regel technisch versiert sind und sehr präzise Vorstellungen haben. Für Sie als Verkäufer ist dies also die beste Gelegenheit, mit Ihren professionellen Qualitäten zu punkten und die Bedürfnisse des Kunden sowie den Einsatz des Fahrzeugs sorgfältig zu untersuchen, um dann das Fahrzeug anzubieten, das sich im Hinblick auf Robustheit, Leistung, Produktivität, Rentabilität usw. jeweils am besten eignet.

Um das richtige Fahrzeug anbieten zu können, stehen Ihnen zur Verfügung:

- eine komplette Palette an Antriebskonfigurationen: 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4, 8x8;
- sechs Leistungsstufen von 270 bis 480 PS mit zwei Motoren (Cursor 8 und 13), von denen jede einzelne unterschiedliche Bedürfnisse befriedigt;
- zwei unterschiedliche Rahmenstärken.

Je nachdem, ob es Ihrem Kunden mehr auf die Robustheit ankommt, um mit schwierigen Einsatzbedingungen fertig zu werden, oder auf die Nutzlast oder auch auf völlig andere Kriterien – Sie haben immer genau die richtige Lösung für ihn.

Pritsche, Viehfutteraufbau, Baustofftransporte, Viehtransporte

Als Pritschenwagen für Baustoff- oder Futtertransporte können Sie die leichte Baureihe anbieten, bei der Sie vom Argument der größeren Nutzlast profitieren können. Die 4x2-Modelle sind im Wesentlichen für kleinere Bauunternehmen und Baustofflieferanten bestimmt. Gegenüber einem herkömmlichen Lkw bieten sie den Vorteil einer doppelt übersetzten Hinterachse, die für eine größere Bodenfreiheit und bessere Leistungen bei schwierigen Zufahrtsbedingungen sorgt.
Die Modelle 6x4 und 8x4 sind für den schweren Baustofftransport direkt auf die Baustelle bestimmt und verfügen vor allem über große Nutzlast. Genau aus diesem Grund schlagen Sie in der Regel auch den Cursor 8 vor. Und weil die auf normalen Straßen zu bewältigenden Strecken in diesem Sektor immer länger werden, können Sie außerdem auf den Komfort hinweisen, der dem unserer Stralis-Modelle in nichts nachsteht.
Unter den Anwendern der leichten 6x4-Modelle finden wir auch Kunden, die Viehfutter, Dünger, landwirtschaftliche Produkte oder Vieh transportieren. Diese Kunden legen in der Regel beträchtliche Strecken zurück, weshalb sie leistungsstarke, leichte und bequeme Fahrzeuge brauchen.
In Ländern, in denen ein höheres Gesamtgewicht zulässig ist, sollte zu Gunsten der Robustheit die schwere Baureihe mit einem 10 mm dicken Rahmen vorgeschlagen werden. Die Wahl zwischen den Modellen 6x4 und 8x4 wird im Wesentlichen durch Produktivitätskriterien und in zweiter Linie durch Abmessungskriterien bestimmt. Beispielsweise kann ein 8x4-Modell im Vergleich zu einem 6x4-Modell zwischen 3 und 4 m^3 mehr Ladung aufnehmen. Wenn regelmäßige Touren gefahren werden, ist ein 8x4-Modell produktiver, da es im Laufe des Tages größere Materialmengen ausliefert (also auch mehr Ladung in Rechnung gestellt wird) und sich so die Anzahl der Touren, die für dieselbe Warenmenge nötig sind, reduziert.

Aushub- und Grubeneinsätze, Steinbrucheinsätze, Bauarbeiten

Bei Fahrzeugen, die in Baustellen, Sand- und Steinbrüchen oder bei Aushubarbeiten eingesetzt werden, ist die Robustheit das allerwichtigste Auswahlkriterium der Kunden. Darüber hinaus bewegen sich diese Fahrzeuge oftmals voll beladen in schwierigem Gelände, manchmal bei lockerem Untergrund. Dadurch erklärt sich die unbedingte Notwendigkeit, die schwere Baureihe in der 6x4 oder der 8x4-Version anzubieten, die sich durch einen stärkeren Rahmen und verstärkte Federungen auszeichnet. Diese Eigenschaften können ein besseres Verhalten an längs befahrenen Hängen gewährleisten.
Die Wahl der Leistung hängt vor allem von der Beschaffenheit der üblichen Strecke und vom transportierten Gewicht ab.
Bei wirklich anspruchsvollen Baustellen bieten Sie Fahrzeuge mit Allradantrieb (6x6 und 8x8) an.

Betonmischer

Bei Betonmischern besteht das wichtigste Auswahlkriterium fast immer in einem geringen Leergewicht, damit mehr Beton oder Mörtel transportiert werden kann. Aus diesem Grund bieten wir serienmäßig einige Sonderausführungen mit Cursor-8-Motor (zur Reduzierung des Leergewichts) oder mit Cursor-13-Motor (wenn es stärker auf die Leistung und vor allem auf das Drehmoment ankommt) an. Andere Baugruppen, wie die – ebenfalls leichteren – einfach übersetzten Hinterachsen, stehen je nach Modell entweder serienmäßig zur Verfügung oder sind auf Wunsch erhältlich. In diesem Sektor gilt dieselbe Überlegung, wie zuvor bei den Pritschenwagen: Aus Gründen der Produktivität können Sie statt des 6x4-Modells das 8x4-Modell vorschlagen. Heutzutage besteht der Großteil der Betonmischer übrigens aus 8x4-Fahrzeugen.

Sattelzugmaschinen

Die 4x2-Sattelzugmaschinen sind im Wesentlichen für Kunden bestimmt, die sehr großvolumige Waren transportieren. Den Kunden, die unter schwierigeren Bedingungen arbeiten (Beispiel: Baustellenzufahrten), sollten Sie 6x4-Sattelzugmaschinen empfehlen oder sogar die 4x4- und 6x6-Modelle für extreme Einsatzbedingungen.

Für Schwertransporte können Sie die 6x4-Sattelzugmaschine vorschlagen, deren technisch zulässiges Gesamtzuggewicht 72 t erreicht, und als Motorisierung den Cursor 13 mit 380, 440 oder 480 PS.

Winterdienst

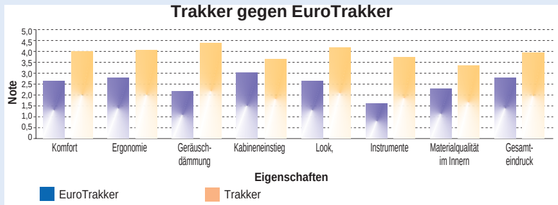
Schließlich haben Sie insbesondere in Regionen mit häufigen Schneefällen noch die Winterdienst-Varianten zur Verfügung. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge mit Allradantrieb (hauptsächlich 4x4 oder 6x6-Modelle), die mit Schneepflug und Salzstreuer ausgestattet werden und deshalb über erhöhte Vorderachslast verfügen.

DER NEUE TRAKKER IM VERGLEICHZUM EUROTRAKKER

Die Leistungsfähigkeit des EuroTrakker und seine Qualitäten in puncto Robustheit und Zuverlässigkeit wurden von allen Anwendern anerkannt. Allerdings kritisierten sie das Fahrerhaus als zu hart gefedert.
Mit der neuen Kabinenfederung und der verbesserten Geräuschdämmung bietet der neue Trakker die Lösung für diese Kritik. Ohne auch nur in geringster Weise die Qualitäten des EuroTrakker zu mindern. Um das zu verifizieren, hat die zentrale B.U. Anfang Juni auf der Teststrecke Markbronn bei Ulm für die Vertriebs- und Marketing-Verantwortlichen der B.U.s in den einzelnen Märkten einen Vergleich der beiden Modelle organisiert.
Und so wurde getestet:

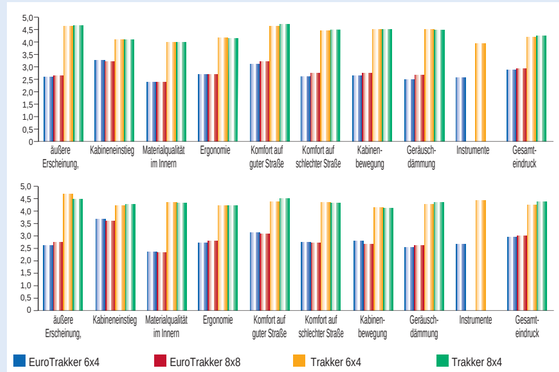
- Eine Straßenpiste in schlechtem Zustand und mit tiefen Querrillen ermöglichte die Bewertung des Komforts und der Geräuschdämmung
- Auf einer sehr schwierigen Geländestrecke mit steilen Anstiegen und Abfahrten wurde die Steigfähigkeit getestet.

Die Tests umfassten die Vergleiche von Geräuschdämmung, Kabineneinstieg, Ergonomie, Look, Instrumententräger, Materialqualität im Innern sowie Gesamteindruck beider Fahrzeuge.



Die Ergebnisse sprechen für sich. Der neue Trakker platzierte sich in allen Bereichen vor dem EuroTrakker, insbesondere was Komfort und Geräuschdämmung betraf. Kein Wunder, denn das waren die Schwachpunkte des EuroTrakker. Und das sollten Sie hervorheben, wenn Sie den Trakker anbieten! Lassen Sie die Kunden selbst „erfahren“, dass dies jetzt zu den Stärken des Trakker gehört.

Ende Juli hatten die Zuständigen der verschiedenen Märkte eine weitere Gelegenheit zu testen, diesmal in zwei Gruppen. Jede gewünschte Variante wurde durchgespielt, vom Fahren auf guten und schlechten Straßen bis zum Test der Kabinenbewegungen. Diesmal wurden die Tests mit 6x4- und 8x4-Modellen gefahren.



Und wieder waren die Ergebnisse eindeutig. Besonders groß waren die Unterschiede zugunsten des Trakker bei Komfort (speziell auf schlechten Straßen), Geräuschdämmung, Materialqualität im Innern und beim äußeren Erscheinungsbild.

Die Testfahrzeuge

Gelände-Test				
AD380T48 mit 12-Gang-EuroTronic	gegen	MP380E44H mit manuellem Getriebe		
AD190T35W mit manuellem Getriebe	gegen	MP190E35W mit EuroTronic		
Straßentest				
AD410T44, 8x4x4	gegen	MP410E44H, 8x4	gegen	MP410E44W 8x8
AD720T38H mit Sattelanhänger				
Statische Fahrzeuge (ohne Aufbau)				
AD190T31 - AD380T38 - AD410T48 - AD380T38W				

DAS BESTE DER BAUREIHE STRALIS

Die Anfang des Jahres 2002 erfolgte Einführung des Stralis Active Space stellt zweifellos einen wichtigen Moment für uns alle und für die Geschichte Ivecos dar. Dies umso mehr, als dass der Stralis einen unmittelbaren Erfolg feierte, und zwar vor allem bei den Fahrern, bei denen wir nicht im besten Ruf standen.
Selbstverständlich ist das kein Zufall, immerhin wurde der Active Space nach zahlreichen Umfragen unter Fahrern entwickelt. Dank seines großzügigen Innenraums und seiner Modularbauweise wurde er für den schweren Straßentransport sofort wegweisend. Die Fahrerhäuser Active Day und Active Time – die für lokale und regionale Touren bestimmt sind – haben das Angebot später dann vervollständigt. Heute wird dieses Angebot dank des Stralis „Executive Space“, der zum Aushängeschild der Baureihe Stralis wird, noch weiter ausgebaut.
Der „Executive Space“ besticht in erster Linie durch seinen ausgeprägten „High Tech“-Stil, seine luxuriöse Innenausstattung und seine reichhaltige Serienausstattung, die zum Teil ausschließlich im Fahrerhaus „Executive Space“ zur Verfügung steht.
Darüber hinaus wird der Stralis „Executive Space“ ausschließlich als Sattelzugmaschine 4x2 oder 6x2 und nur mit der Motorisierung Cursor 13 mit 480 und 540 PS angeboten.
Auch die fünf Fahrerhausfarben – alle metallic – werden ausschließlich für den Stralis Executive Space angeboten: blau, rot, anthrazit, grün und schwarz. Der Rahmen ist schwarz.

IHRE KUNDEN

Sie werden auch nach dieser kurzen und knappen Beschreibung bereits verstanden haben, an welche Zielgruppe sich der Stralis Executive Space richtet und welchen Kunden Sie ihn zuerst anbieten sollten. Es handelt sich um die selbst fahrenden Unternehmer und um all jene, die sich für schöne Lastwagen begeistern, sich gern von anderen abheben und stolz darauf sind, ein außergewöhnliches Fahrzeug zu fahren. Für sie alle bedeutet ein Lkw wesentlich mehr als nur ein einfaches Arbeitsmittel. Der Lastwagen dient hier gleichzeitig als Zuhause und als Büro, wo diese Menschen einen Großteil ihres Lebens verbringen. Aus diesem Grund suchen sie auch nach der bestmöglichen Umgebung.

Der Stralis Executive Space ist ein absoluter Blickfänger mit einem gewinnenden Flaggschiff-Look. Das Fahrerhaus ist komplett lackiert, das gilt auch für die Einzelteile aus Kunststoff, wie zum Beispiel die Türschweller, den unteren Rand und die Kanten der Stoßfänger, die Spoiler und die Seitenverkleidungen. Radkappen, Türgriffe und Kühlergrill sind matt verchromt (ebenso das Stralis-Logo). Das unterstreicht die besondere Ästhetik des Grills und versieht das Fahrzeug mit einem Hauch von Eleganz. Die Rückspiegel sind metallic-schwarz.

Das Innere steht dem Äußeren in keiner Weise nach: Sitze in Leder und Alcantara; zweifarbiges Lederlenkrad; Armaturenbrett mit Soft-Touch-Bezug; Mittelkonsole, zwei obere Teile des Armaturenbretts und Umrandung der Instrumente sind matt verchromt; zweifarbige Fußmatten mit Stralis-Logo.

WAS DEN STRALIS EXECUTIVE SPACE KENNZEICHNET

AUSSEN

- *Metallic-Lackierung in exklusiven Farben.*
- *Rahmen und Komponenten in Schwarz.*
- *Kühlergrill und Türgriffe matt verchromt.*
- *Zweifarbige Sonnenblende.*
- *In Kabinenfarbe lackierte Stoßfänger, einschließlich Unterkante und Ecken.*
- *Schmutzabweiser und andere Einzelteile aus in Kabinenfarbe gefärbtem Kunststoff.*
- *Dachspoiler.*
- *Lackierte Seitenverkleidung.*
- *Verchromte Radkappen.*
- *Luftdruckhörner auf dem Dach des Fahrerhauses.*
- *Zusatzfern- und Nebelscheinwerfer.*
- *Scheinwerfer-Waschanlage.*
- *Elektrisch verstellbare und beheizbare Rückspiegel.*
- *Weitwinkelspiegel auf Beifahrerseite.*
- *Kraftstofftanks (800 l) und Luftbehälter aus Aluminium.*
- *Äußeres Staufach unter der Kabinenboden auf Beifahrerseite.*
- *Batterie 220 Ah.*

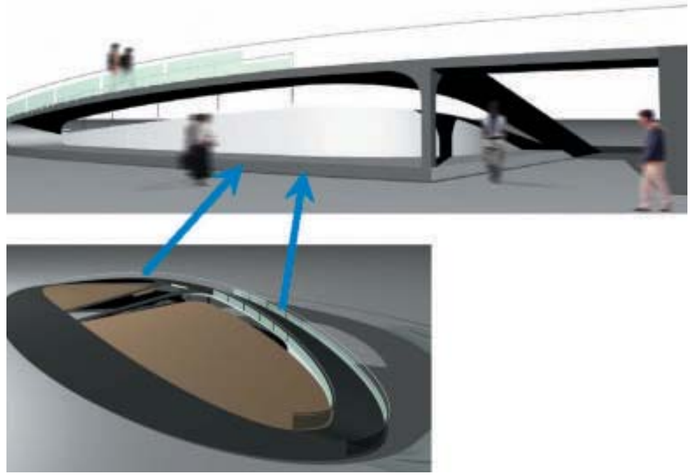
INNEN

- *Instrumententräger mit neuem, weicherem und widerstandsfähigerem Bezug.*
- *Bordinstrumente mit matt verchromten Profilen.*
- *Mittelkonsole mit matt verchromten Oberfläche.*
- *Heizbare Sitze mit Leder-/Alcantara-Bezug (Beifahrersitz drehbar).*
- *Lederlenkrad.*
- *Innen- und Türverkleidungen aus Mikrofaserstoff in Alcantara-Look.*
- *Zweifarbige Fußmatten mit Stralis-Logo.*
- *Klimaautomatik.*
- *Zusatzheizung.*
- *Kühlschrank.*
- *Liege oben und Schutz für untere Liege.*
- *Sonnenblenden-Rollos an den Türen.*
- *Autoradio Iveco mit Schaltern auf dem Lenkrad.*
- *Telefonvorbereitung samt Handyhalterung.*
- *Zentralverriegelung mit Fernbedienung.*

IVECO AUF DER IAA IN HANNOVER

Ein Stand mit beeindruckendem Look: innovatives Design, natürliche Materialien wie Holz, Präsentationen auf großen Bildschirmen. Auf der IAA in Hannover setzt Iveco alle Kommunikationsmittel ein, um sein neues Gesicht vorzustellen: Das Gesicht eines „Global Players“ mit unterschiedlichsten Produkten, das in der Lage ist, den Ansprüchen der gesamten Transportwelt zu genügen.

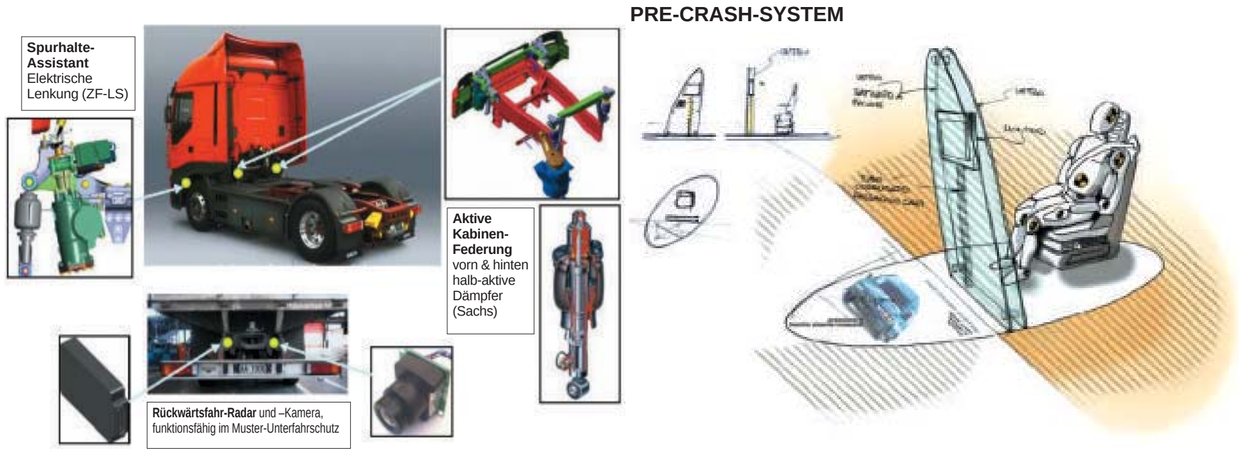
Über fünftausend Quadratmeter Ausstellungsfläche werden von einem ellipsenförmigen Laufsteg umgrenzt. Für den Aufbau verwendet wird Holz, um damit den Schutz der Umwelt zum Ausdruck zu bringen. Mit Computern werden auf großen Bildschirmen die Produkte und Technologien erläutert. So sieht in wenigen Worten zusammengefasst der Stand von Iveco auf der IAA in Hannover (23. – 30. September 2004), dem auf europäischer Ebene wichtigsten Termin der Branche, aus. In diesem Jahr ist dieser Termin für Iveco ganz besonders wichtig, weil wir zum ersten Mal als „Global Player“ auftreten, der nicht nur Fahrzeuge herstellt, sondern sich um alles kümmert, was in irgendeiner Art und Weise mit dem Transport zusammenhängt. Und der sich mit seinem ganzen Können präsentiert, Technologien und Innovation voranzutreiben sowie seinen Kunden einen lückenlosen Kundendienst anzubieten.
Der Stand wurde als Ellipse entworfen, ein Zeichen für Perfektion und Dynamik, das einem Unternehmen gut steht, das auf technologische Qualität und auf Erneuerung setzt.
Die grundlegende Botschaft ist dabei folgende: Das Produkt Iveco ist nicht nur das einfache Fahrzeug, sondern das gesamte Drumherum.
Sicherheit, Innovation, Rentabilität und Umwelt sind die Leitfäden und starken Botschaften, die sich wie ein roter Faden durch den gesamten Stand ziehen. Von der Technologie, die in großem Maße eingesetzt wird, um Leistungen und Sicherheit zu gewährleisten, bis zur Produktivität der Fahrzeuge; vom Umweltschutz, der durch die ständige Forschung an immer umweltfreundlicheren Motoren verkörpert wird, über den Dienst am Kunden, von der Anschaffungsfinanzierung bis zum Kundendienst über das flächendeckend über den Kontinent ausgedehnte Händlernetz von Iveco.
Auf dem Stand angekommen, kann man den äußeren Laufsteg entlanggehen und die Fahrzeuge betrachten, die entlang der Ellipse nach Produktreihen unterteilt (Spezialfahrzeuge, Eurocargo, Daily, Irisbus, Iveco Motors, Stralis und Trakker) ausgestellt sind. Daneben befindet sich der Bereich des Customer Service.
In der Mitte der Ausstellungsfläche befindet sich die „technologische“ Plattform, eine weitere kleinere Ellipse, die in zwei Bereiche unterteilt ist: die eine für die Produktneuheiten, die andere für Sicherheit, Umwelt und Telematik. Im ersten Bereich sind die Spitzenvariante der Stralis-Baureihe, ein Trakker 8x4, der für den Daily bestimmte 3-Liter-Motor HPI/HPT und ein Daily mit automatisiertem Getriebe ausgestellt. Im zweiten Bereich ist eine Reihe innovativer Einrichtungen ausgestellt, die in den Iveco-Fahrzeugen von morgen und auch in fernerer Zukunft zur Anwendung kommen werden. Dazu zählt auch das beim Stralis ausgestellte Pre-Crash-System, das alle passiven Sicherheitsvorrichtungen aktiviert, wenn der mit einem Radar verbundene Computer einen unvermeidlichen Aufprall erkennt. Oder auch die Infrarot-TV-Kamera, die auch nachts und im dichtesten Nebel eine Fern-„Sicht“ ermöglicht.
Der ellipsenförmige Laufsteg, der die Ausstellungsfläche begrenzt, beherbergt zahlreiche „Iveco Showroom“-Standorte. Dagegen wurde der darunter liegende Bereich zur Ausstellung der Spitzenmotoren des Unternehmens verwendet, vom Cursor 13 bis zum gigantischen Railway Power Pack.
Neben der großen Ellipse sind auf zwei Stockwerken ein Erholungsbereich, Büros, VIP-Räume und ein Bereich für den Kundendienst angeordnet.
Außen finden wir einen Ausstellungsbereich für Spezialfahrzeuge: Vom Eurocargo der Deutschen Post über den Ferrari-Stralis bis zum Bus GX117.
Das alles demonstriert das große Engagement eines Unternehmens, das dem Kunden ein neues Bild von sich vermitteln will: Ein Konzern, der innovative Produkte vorstellt, die allen Ansprüchen der Transportwirtschaft genügen und zur Rentabilität eines jeden Kundentyps beitragen können.



Links ein Modell des Iveco-Stands in Hannover.
Der Konzern präsentiert sich zum ersten Mal als “Global Player“, der nicht nur Fahrzeuge baut, sondern alles anbietet, was mit dem Transport zusammenhängt.

Die Abbildung oben zeigt ein Detail des ellipsenförmigen Laufstegs.

Die Abbildung unten zeigt einige Innovationsbeispiele, die im mittleren Teil ausgestellt werden



EXECUTIVE space

DAS BESTE DER BAUREIHE STRALIS