

# Flotte Dreier

Anlässlich der Jubiläumsausgabe schauen wir einmal genauer hin, was die sieben europäischen Lkw-Hersteller in puncto dreiachsiger Sattelzugmaschinen zu bieten haben.

Text: Herbert Schadowald, Bilder: Hersteller



**S**chwerlasttransporte benötigen natürlich die entsprechende Zugtechnik. Diese muss nicht nur kraftvoll und robust, sondern möglichst auch gelenkig und somit wendig sein. Im Dreiachsbereich gibt es von den Herstellern bereits vielfältige Lösungen „von der Stange“, wie die nun folgende Marktübersicht beweist.

## Daimler

Mit den SLT-Modellen von Actros und Arocs definierte Daimler den Schwerlasttransport neu. Denn diese Versionen sind wahre Spezialisten für dieses besondere Logistiksegment – mit perfekt aufeinander abgestimmten Komponenten. Gleichzeitig gibt es ein breites Produktprogramm, das jeden Einsatzzweck optimal abdeckt. So ist beispielsweise der luftgefederte Actros SLT als 6x4- und der stahlgefe-



Der 6x4-SLT-Dreiachser von Daimler.



derte Arocs SLT als 6x4- sowie als 6x6-Variante erhältlich.

Beim Actros betragen die Radstände 3.400 mm oder 4.000 mm. Der 6x4-Arocs wird mit einem Radstand von 3.300 mm oder 3.900 mm angeboten. Das 6x6-Modell verfügt über einen Radstand von 3.900 mm.

Hinter dem kraftvoll wirkenden SLT-Design sorgt ein Reihensechszylinder (OM 473) mit 15,6 l Hubraum für die erforderliche Antriebskraft. Dieses Aggregat gibt es in drei Leistungsstufen: 380 kW, 425 kW und 460 kW. Bereits knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl stehen durchweg rund 2.500 Nm Drehmoment an. Außergewöhnlich niedrig ist die Nenndrehzahl von nur 1.600 U/min.

Ein technisches Sahnehäubchen ist die Turbocompound-Technologie. Da ist nämlich eine zweite Turbine dem Abgasturbolader nachgeschaltet. Diese nutzt die nach dem Abgasturbolader weiterhin vorhandene Abgasenergie zu einer weiteren Effizienzsteigerung. Die für



Der 6x6-SLT-Dreiaxser ...



... von Daimler.

den Schwerlastverkehr bedeutende Dekompressions-Motorbremse erreicht mit bis zu 475 kW eine beeindruckende Leistung.

Die Kraftübertragung erfolgt durch das Mercedes-Getriebe G 280-16 mit PowerShift-Schaltautomatik. Es ist das einzige automatisierte Getriebe mit 16 Gängen in einer Schwerlastzugmaschine. Dabei sind die unterschiedlichen Fahrprogramme und -modi exakt auf den SLT-Einsatz ausgelegt. So kann zwischen „Power“ und „Heavy“ gewählt werden, wobei innerhalb dieser jeweiligen Programme unterschiedliche Fahrmodi verfügbar sind.

Zu den besonderen SLT-Merkmalen gehört auch die Turbo-Retarder-Kupplung. Sie kombiniert eine hydraulische Anfahrkupplung und einen Retarder – als höchst leistungsfähige Dauerbremse. Sie ermöglicht gleichzeitig ein feinfühliges, verschleißfreies Anfahren als auch ein Rangieren bei niedrigen Geschwindigkeiten. Beim Bremsen funktioniert diese Turbo-Retarder-Kupplung als Primärretarder mit einer Bremsleistung von maximal 350 kW. Um das Getriebe zu schonen, wurde die Summe der SLT-Hochleistungsbremsen auf eine Systembremsleistung von 720 kW begrenzt.

Die SLT-Antriebsachsen sind extrem robust und stammen aus eigener Daimler-Fertigung. Bis zu 16 t beträgt die technisch zulässige Achslast. Während die Actros-Hinterachsen luftge-

federt sind, ist der Arocs mit Parabelfedern an allen Achsen ausgestattet. Identisch für beide Modelle sind die scheibengebremsen Vorderachsen – mit einer wahlweisen Tragfähigkeit von 7,5 t, 8 t oder 9 t.

Zu den besonderen Schmankerln der beiden Daimler-Modelle gehört ein optional verfügbares Stoßfänger-Mittelteil mit einem Anbaudock für eine Schwerlastkupplung im Schubbetrieb. Dafür sind dort auch Hydraulik- und Bremsanschlüsse ebenso vorgesehen wie Trittstufen.

Der verstärkte Rahmen wurde speziell für die SLT-Mobile entwickelt. So sind die Längsträger ungeschweißt und bestehen aus kalt verformtem Feinkornstahl. Gleichzeitig sind unterschiedliche Sattelkupplungen verfügbar, die optional durch eine Verschiebeeinrichtung ergänzt werden kann. So können je nach Beladung die Achslasten optimiert werden.

## DAF

Ihre Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr gehören zweifellos zu den Zugpferden des niederländischen Lkw-Produzenten. Die europäische Absatzzahlenbilanz beweist dies. Doch seit Ende der 2010er Jahre wird im Konzernstammhaus Eindhoven nach neuer Marktpräsenz auch auf anderen Frachttransportgebieten gestrebt.



Den DAF CF gibt es auch als dreiachsige Sattelzugmaschine.

Dafür wurden beispielsweise neue Achsen entwickelt. Keine wirkliche Überraschung, denn DAF entwickelt und fertigt bereits seit 1958 eigene Achsen. Sie sind nicht nur auf die jeweiligen Fahrgestellvarianten zugeschnitten, sondern zeichnen sich unter anderem durch hohe Zuverlässigkeit und lange Lebensdauer aus.

Die 2019 entwickelte starre 7,5-t-Nachlaufachse ist vor allem für die 6x2-Zugmaschinen der Modellreihen XF und CF besonders nützlich, wenn Tieflader aufgesattelt werden, die ein Zuggesamtgewicht von 44 t überschreiten. Mit mehr Traktion bei den 6x4-Modellen XF und CF gibt es beispielsweise die 9-t-Tandemachse SR1132T mit Einfachuntersetzung. Für schwerere Einsätze verfügt DAF über 21- und 26-t-Versionen der Tandemachse SR1360T, die in den dreiachsigen Sattelzugmaschinen zum Einsatz kommen.

Für einen günstigen Kraftstoffverbrauch bei optimaler Traktion zeichnen zehn wähl-

bare Hinterachsübersetzungen verantwortlich. Je nach Tandemachse reicht die Übersetzungsspanne von 3,46:1 bis zu 7,21:1. Für ein maximales Drehmoment bei niedriger Drehzahl sorgt die neueste Generation der Paccar-Antriebsstränge. So erreichen die robusten 10,8-l-MX-11- und 12,9-l-MX-13-Motore mit Leistungen von 220 bis 390 kW maximale Drehmomentspitzenwerte bereits bei unter 1.000 U/min. sowohl beim XF als auch beim CF. Übrigens ist der DAF CF mit einem 6,7-l-PX-7-Motor erhältlich, der 172 kW bis 239 kW leistet.

Im Oktober beginnt die Produktion der neuen DAF-Generation XF, XG und XG+. Hinter dem edlen Truckdesign dieser völlig neu konzipierten Modelle steckt mehr als nur eine optische Aufhübschung. So sind die Fahrzeuge nicht nur leichter und sparsamer im Verbrauch, sondern auch komfortabler und sicherer. Gleichzeitig schaffen die Niederländer mit der XG-Offerte ein neues Oberklassesegment, das die



Der dreiachsige XG+ wird ab Oktober produziert.

EU-Vorschriften für Maße und Gewichte optimal ausnutzt. Die wichtigsten Ziele waren die neuen Branchenstandards in puncto Effizienz, Sicherheit und Fahrkomfort. Und das, ohne bei der Langlebigkeit und Zuverlässigkeit Abstriche zu machen. So konnte unter anderem der Kraftstoffverbrauch um bis zu zehn Prozent verringert werden. Die XF-Sattelzugmaschine wiegt nur 6.912 kg. Außerdem wurden neue Antriebsstränge entwickelt, die auf modernste Motoren- und Getriebetechnologie sowie innovative Hinterachsen aufbauen.

Optimiert wurde auch die Verbrennung der beiden Motorversionen: 10,8-l Paccar MX-11 und 12,9-l Paccar MX-13. Darüber hinaus werden die neuen Modellen XF, XG und XG+ mit einem automatisierten TraXon-Getriebe bestückt, das eine automatisierte Gangwahl beim Anfahren sowie verbesserte vorausschauende Funktionen umfasst. Um die Effizienz des Antriebsstranges zu maximieren, werden Hinterachsen mit einem reduzierten Ölstand und neue Ritzellager verwendet.

Optional sind für die Trucks der neuen DAF-Generation Kameraspiegelsysteme verfügbar. Damit wird die Direktsicht erweitert. Denn das Kamerabild folgt in Kurven dem Aufliegerheck. Außerdem werden zusätzliche Informationen eingeblendet, die das Manövrieren erleichtern.

Da die Fahrerhausfront um 160 mm verlängert wurde, musste DAF ein neues Fahrgestell für den XF, den XG und den XG+ konstruieren. So sorgen nun die versteiften Querträger sowie der vordere Unterfahrschutz aus Aluminium für eine verbesserte Torsionssteifigkeit. Gleichzeitig konnte das Gewicht um etwa 38 kg verringert werden. Eine neue Fahrerhausfederung mit neuem Dämpferdesign und integrierten Crash-Trägern erhöhen den Fahrkomfort.

Neu konzipiert wurde auch die Hinterachsaufhängung, um eine bessere Geometrie sowie eine andere Sattelkupplungsposition zu ermöglichen. Dadurch verlängerte sich der Radstand des XG und des XG+ im Vergleich zum neuen XF von 3.800 mm um 200 mm auf 4.000 mm.

Mit dieser Truckperspektive fühlen sich die Niederländer gut für die Transportzukunft gerüstet.

## Iveco

S-, T- und X-WAY sind die Basismodelle, von denen auch dreiachsige Sattelzugmaschinen für den Schwerlastverkehr in verschiedenen Ausführungen erhältlich sind.

Die Sattelzugmaschine vom S-WAY gibt es in drei Grundvarianten: 6x2C – mit Diesel und LNG-Antrieb (NP) – sowie 6x2P (Twin). Alle können mit Hoch- oder Niedrigdachkabinen bestückt werden. Während der Flüssiggas S-WAY NP nur mit Radständen von 4.000 mm angebo-



Iveco X-WAY mit 6x4-Antrieb.



ten wird, gibt es für die Dieselmotore zwei Varianten: Beim 6x2C betragen sie 3.800 mm bis 4.000 mm und beim 6x2P (Twin) 3.200 mm bis 3.800 mm.

Alle verfügen über das 12-gängige Automatikgetriebe HI-TRONIX mit elektronisch geregelter Kupplung. Dessen Technologie sorgt für ein optimales Drehmoment-Gewichts-Verhältnis und lange Ölwechselintervalle.

Für die S-WAY-Diesel gibt es zwei Ausführungen: Cursor 11 und 13. Der kleine Motor mit 11,1 l ist in drei Leistungsstufen verfügbar: 309 kW (2.000 Nm bei 870-1.475 U/min.), 338 kW (2.150 Nm bei 925-1.500 U/min.) und 353 kW (2.300 Nm bei 970-1.465 U/min.). Die 12,9-l-Maschine wird mit 375 kW (2.300 Nm bei 900-1.560 U/min.) sowie 420 kW (2.500 Nm bei 1.000-1.605 U/min.) angeboten. Beim Gasantrieb kommt der Cursor 13 NP zum Einsatz. Dieser 12,9-l-Motor leistet 338 kW (2.000 Nm bei 1.100-1.600 U/min.). Sämtliche Antriebsvarianten entsprechen der Euro-6d-Norm.

Beim T-WAY sind zwei Sattelzugmaschinen mit mittelhoher oder niedriger Kabine im Programm: 6x4PWD (Radstand: 3.300 mm) und 6x6AWD (Radstand: 3.500 mm). Bei ihnen kommt jeweils der 12,9-l-Cursor-13 zur Wirkung. Dieses Euro-6-Kraftwerk gibt es in drei Leistungsstufen: 301 kW (2.100 Nm bei 900-1.370 U/min.), 331 kW (2.200 Nm bei 970-1.440 U/min.) und 375 kW (2.300 Nm bei 900-1.560 U/min.).

Kombiniert sind die Dieselmotore mit dem automatisierten 16-gängigen HI-TRONIX-Getriebe, das über zahlreiche Funktionen wie Rocking-, Offroad- und Creep-Modus sowie vier Rückwärtsgänge verfügt.

Beim X-WAY ist eine 6x4-Sattelzugmaschine (Radstand: 3.200 mm) verfügbar. Dafür kann sie in allen drei Kabinenvarianten bestellt werden. Bei den mittelhohen und niedrigen Fahrerhäusern kommt der Cursor-11-Motor (11,1 l) zum Einsatz. Er ist in drei Leistungsstufen verfügbar: 309 kW (2.000 Nm bei 870-1.475 U/

min.), 338 kW (2.150 Nm bei 925-1.500 U/min.) und 353 kW (2.300 Nm bei 970-1.465 U/min.). Sie können mit dem 12-gängigen Automatikgetriebe HI-TRONIX oder auch dem 16-gängigen Schaltgetriebe ECOSPLIT kombiniert werden.

Bei der Hoch- und Mitteldachversion ist der Dieselmotor Cursor 13 wirksam. Die 12,9-l-Maschine bietet über 375 kW (2.300 Nm bei 900-1.560 U/min.) oder 420 kW (2.500 Nm bei 1.000-1.605 U/min.). In dieser Ausstattung wird ausschließlich die 12-Gangautomatik verbaut. Und natürlich verfügen alle Motorausführungen auch beim X-WAY über den Euro-6d-Standard.

## MAN

Im Vorjahr präsentierten die Münchener ihre umfassend neu entwickelte Lkw-Generation. Sie wurde konsequent an den sich ändernden

Bedürfnissen der Transportbranche ausgerichtet und setzt seither neue Maßstäbe. So beispielsweise durch geringen Verbrauch und damit deutlich reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bereits 2019 hatte MAN seine Euro-6d-Motorenpalette vorgestellt, die nun mit der neuen Fahrzeuggeneration ihr volles Effizienzpotenzial entfaltet. Denn das perfekte Zusammenspiel der Aggregate mit weiteren, neu entwickelten verbrauchsreduzierenden Antriebsstrang- und Softwarekomponenten, verleiht dieser Baureihe eine wegweisende Wirtschaftlichkeit.

Vor allem wurde damals der Sechszylinderdiesel D26 vollständig überarbeitet. Durch zahlreiche Detailverbesserungen wurde er nicht nur 70 kg leichter, sondern bringt auch mehr Leistung. So entwickelt die 12,4-l-Maschine nun 316 kW (2.200 Nm), 346 kW (2.400 Nm) und 375 kW (2.600 Nm). Diese Drehmomente stehen zwischen 930 U/min. und 1.350 U/min. zur Verfügung.



Speziell für das Schwertransportsegment: MAN D38.

Ebenfalls überarbeitet wurde der 9-l-Diesel D15. Dieser Sechszylinder leistet 243 kW, 265 kW oder 294 kW. Schon bei Drehzahlen zwischen 1.600 U/min. und 1.800 U/min. generiert er ein maximales Drehmoment.

Speziell für das Schwertransportsegment ist der Sechszylinder D38 als Topmotorisierung im TGX geeignet. Dieser 15,2-l-Diesel leistet 397 kW, 427 kW oder 470 kW. Das Drehmoment beträgt bei diesen Versionen 2.900 Nm (427 kW) und 3.000 Nm (470 kW).

Ab Werk sind die D26- und D38-Motore mit Leichtlauföl gefüllt. Denn dieses Motorenöl 5W-20 (MAN-Norm 3977) trägt ebenfalls zur Kraftstoffeinsparung bei. Die speziellen Additive reinigen außerdem die technisch komplexen Schlüsselkomponenten des Motors, verhindern Ölschlamm- und -ablagerungen und reduzieren die Reibung, was einem vorzeitigen Verschleiß vorbeugt. Außerdem vergrößern sich gleichzeitig die Ölwechselintervalle dieser beiden Motoren. So sind nun ein Zeitintervall von bis zu 18 Monaten oder ein Streckenintervall von bis zu 140.000 km möglich. Das maximale Reinigungsintervall des Dieselfußpartikelfilters kann jetzt beim D26 bis zu 900.000 km und beim D38 bis zu 800.000 km betragen.

Für die vier Baureihen – TGL (7,5 t-12 t), TGM (12 t-26 t), TGS (18 t-41 t) und TGX (18 t-41 t) – gibt es acht Kabinengrößen – von Compact bis Großraum. Die TGM-, TGS- und TGX-Version wird auch als dreiachsige Version angeboten. Während beim kleinen TGM der Sechszylinder D08 (mit 184 kW, 213 kW oder 235 kW) eingesetzt wird, sind es beim TGS die schon beschriebenen D15- und D26-Diesels. In der Schwerlastklasse TGX steht darüber hinaus auch noch der bereits erwähnte D38 zur Auswahl.

Gerade für den Schwerlasttransport empfiehlt MAN in dem dreiachsigen Segment den 6x4-TGX 33 mit den größeren Motoren (427 kW oder 470 kW). Diese sind mit einem ZF-12-TX-Getriebe kombiniert und ermöglichen ein zulässiges Gesamtgewicht bis zu 180 t.

## Renault

Dreiachsige Sattelzugmaschinen bieten die Franzosen in ihren Baureihen: C, K und T (High). Für Schwerlasteinsätze eignen sich besonders die 6x4-Ver-



Den Renault K-Truck gibt es mit 6x4- oder 6x6-Antrieb.

sionen der C- und K-Baureihen. Sie sind mit DTI11- oder auch DTI13-Motoren bestückt. Dabei leistet der 10,8-l-Sybschzylinder 279 kW (1.800 Nm), 316 kW (2.050 Nm) oder 338 kW (2.200 Nm). Der ebenfalls aus sechs Zylinder bestehende 12,8-l-Diesel bringt 324 kW (2.200 Nm), 353 kW (2.400 Nm) oder 382 kW (2.550 Nm) auf die Straße. Diese beiden Antriebsaggregate werden auch beim 6x6-Truck der K-Baureihe verwendet.



Der Renault T (High)-Truck 6x2 kann sowohl mit dem DTI11- als auch dem DTI13-Motor geordert werden.

In der T-Baureihe gibt es die Dreiaxser auch in 6x2-Versionen. So ist beispielsweise der T (High) sowohl mit Nach- als auch mit Vorlaufachse und dem DTI13-Motor verfügbar. Identisch ist die T-Version, nur dass dort auch noch zusätzlich der DTI11-Motor gewählt werden kann. Aber für beide T-Modelle sind Low-Varianten möglich.

Gerade für den Schwerlasteinsatz empfiehlt Renault die Optidriver-Extended-Getriebe – mit oder ohne Overdrive. Für den K 6x6 sind die Getriebevarianten ATO 2613F (das O steht für Overdrive) sowie AT 2614F verfügbar. Denn diese beiden Getriebe können nur bei Allradfahrzeugen eingesetzt werden. Für die 6x4-Sattelzugmaschinen gibt es das AT 2613F. Abgesehen von den unterschiedlichen Übersetzungsverhältnissen sind diese drei Getriebe ziemlich identisch. Während ATO und AT 2613F über 12 Vorwärts- und einen Kriechgang verfügen, hat das AT 2614F ebenfalls 12 Vorwärts- aber zwei Kriechgänge. Alle drei haben fünf Rückwärtsgänge und je einen Kriechgang sowie

ein maximales Drehmoment von 2.550 Nm. Das maximale zulässige Gesamtgewicht beträgt jeweils 120 t.

Ein elektronisches Getriebe- und Schaltsteuerungsmodul (TECU, GCU) verbessern die Schaltvorgänge. Eine Software reguliert außerdem die Getriebetemperatur. Die Getriebetechnologie ermöglicht sehr langsame Geschwindigkeiten zwischen 1,5 km/h und 2 km/h. Außerdem wird die Antriebskraft und die Leistung beim Anfahren auch unter extremen Bedingungen verbessert, was gleichfalls deutlich den Kupplungsverleiß reduziert. In Kombination mit einer entsprechenden Übersetzung der Hinterachse, die das System bei hohen Geschwindigkeiten optimiert, reduziert sich der Kraftstoffverbrauch.

## Scania

Für die Schwertransportbranche hat Scania 6x2- und 6x4-Sattelzugmaschinen im Programm mit Radständen von 3.900 mm und 4.100 mm. Das Standardachslastverhältnis beträgt bei der 6x2-Ausführung 7,5 t bzw. 8,5 t und 11,5 t. Dieses Fahrgestell besteht aus einer angetriebenen Hinter- sowie einer lenk- und liftbaren Vorlaufachse. Hierbei sind bis zu 80 t zulässiges Gesamtgewicht realisierbar. Für höhere Transportlasten ist die 6x4-Version ausgelegt, die auch über eine hohe Geländegängigkeit verfügt. Bis zu 180 t kann das gesamte Transportgewicht betragen. Das Achslastverhältnis ab Werk beträgt jeweils 9,5 t. Für die luftgefederte Variante kann es auf jeweils 13 t und für die blattgefederte Version sogar auf jeweils 16 t vergrößert werden.

Weniger für den Straßenverkehr als vielmehr für das schwere Gelände ist die 6x6-Konfiguration geeignet, mit der auch abseits von Asphalt oder Beton große technische Lasten bewegt wer-



Der Scania R770 – ein Gigant unter den Dreiachsern – mit 566 kW.

den können. Obwohl eine Luftfederung optional erhältlich ist, sind diese speziellen Zugmaschinen vorwiegend blattgefedert.

Bewegt werden die Scania-Dreiachser durch die neuen V8-Motore, die 390 kW (2.800 Nm bei 925-1.325 U/min.), 434 kW (3.050 Nm bei 925-1.350 U/min.), 485 kW (3.300 Nm bei 950-1.400 U/min.) oder gar 566 kW (3.700 Nm bei 1.000-1.450 U/min.) leisten. Zusammen mit dem neuen Opticruise-Getriebe beträgt der Kraftstoffverbrauch bis zu sechs Prozent weniger als bei den bisherigen Maschinen. Erreicht wurde das vor allem durch aktualisierte Turbolader und clevere Nebenaggregate sowie ein optimales Abgasnachbehandlungssystem. Nach Werksangaben ergeben sich bei einer Laufleistung von 150.000 km Dieseleinsparungen von bis zu 4.000 l.

## Volvo

Bei den dreiachsigen Sattelzugmaschinen (6x4) bietet Volvo Besonderheiten an, die auf

dem Markt einzigartig sind. Dazu gehören unter anderem Crawler und Ultra Crawler mit einer mechanischen Übersetzung von bis zu 37:1, eine liftbare zweite Antriebsachse für Leerfahrten und Teilbelastungen sowie eine Aufsattelhöhe von 1.250 mm. Gerade die Dreiachser verfügen über einen extrem kurzen Radstand von 2.900 mm inklusive Crawler und Retarder. Für den Auflieger gibt es eine Impulsstreckbremse und bis zu 325 t ist keine zusätzliche Kühlung per Hydrostat notwendig. Bei dem FH16 mit 550 kW ist ein X-Track hydraulischer Vorderradantrieb lieferbar. Eine Exter-Schnittstelle ermöglicht, das Fahrzeug von außen per Fernbedienung bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h zu steuern.

Gerade im Schwerlastbereich kann je nach Anwendungszweck zwischen den vier Bauweisen – FH16, FH, FM und FMX – gewählt werden. Und für exklusive Lösungen in dem Transportsegment kooperiert der schwedische Truckproduzent mit der Popp Fahrzeugbau GmbH in Nürnberg. In diesem Zusammenspiel ist es möglich, individuell auf den Kunden-

wunsch zugeschnittene und somit perfekt angepasste Lösungen zu kreieren. So beispielsweise eine schwere Sattelkupplung mit Verschiebeeinrichtung auf einem Hilfsrahmen oder auch eine Registerkupplung mit Licht-, Luft- und Hydraulikanschlüssen für den schweren Einsatz. Auch eine heckseitige Anhängerkupplung mit Sondertraversen und den entsprechenden Anschlüssen sind realisierbar.

Für solche und andere spezielle Umbauten wird vorwiegend der FH16 mit 480 kW (3.150 Nm bei 950-1.450 U/min.) und 550 kW (3.550 Nm bei 950-1.400 U/min.) genutzt. Dabei wird generell das Volvo-eigene 12-gängige I-Shift-Getriebe mit automatisiertem Gangwechselsystem in verstärkter Bauweise und mit echten Kriechgängen (Übersetzungen bis 32:1) sowie mit einer speziellen Programmierung für den Schwerlastverkehr genutzt. Denn die Kriechgänge ermöglichen eine einfache Handhabung von Gesamtzuggewichten bis zu 325 t.

Von dem I-Shift-Getriebe gibt es drei Varianten: AT2812F mit 2.800 Nm Motordrehzahl und einem zulässigen Gesamtgewicht von 60 t, ATO3112F (O steht für Overdrive) mit 3.150 Nm und 100 t zulässiges Gesamtgewicht sowie ATO3512F mit 3.550 Nm und ebenfalls 100 t zulässiges Gesamtgewicht.

Für ein kurzmöglichstes Fahrzeug ist der Radstand ab 3.450 mm mit A-Maß 4.865 mm darstellbar. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 35 t und einem Eigengewicht von etwa 13 t (je nach Ausstattung) ist eine Sattelast von bis zu 22 t möglich.

## Ausblick

In der nächsten Ausgabe werden wir uns speziell den Vierachsern im Sattelzugbereich widmen. Allerdings sei schon verraten, dass nicht alle sieben Lkw-Hersteller in diesem Segment präsent sind.



Holztransport mit dem Volvo FH16 750.