

# Biogas als Alternative

**Iveco bleibt der alternativen Antriebsform Gas weiterhin treu. Aber auch bei den konventionellen Dieselmotoren bleibt der italienische Hersteller auf dem Gas.**

Iveco ist in Europa mit dem leichten bis mittelschweren Verteiler „Eurocargo“ sowie dem Fernverkehrsmodell „S-Way“ vertreten. Für spezielle bis grobschlächlige Einsatzzwecke hält das Programm außerdem die Modelle „X-Way“ und den auf den schweren Baueinsatz konfigurierten „T-Way“ bereit. Wie kein anderer Hersteller setzt und setzt Iveco auf das Thema Erdgas als alternative Antriebsquelle für die absehbare Zukunft. Vor allem der vermehrte Einsatz von Biogas soll in nächster Zeit klimaneutrale Transporte möglich machen. Ob Biogas oder herkömmliches Erdgas: Für den Fernverkehr mit hohen Kilometerleistungen empfehlen die Italiener die verflüssigte Variante (Liquefied Natural Gas, LNG). Dafür wird das Erdgas auf minus 162 Grad Celsius heruntergekühlt, wodurch es seinen Aggregatzustand von gasförmig auf flüssig wechselt. Im letzteren

Zustand weist das Gas nur noch ein Sechshundertstel der Dichte wie gasförmig auf. Dadurch lässt sich in einer Tankfüllung mehr Energie speichern, sprich, die Reichweite des Lastwagens erhöhen. Als Antriebsquelle bietet Iveco bei seinen Schwer-Lkw zwei Gasmotoren an. Dabei handelt es sich in beiden Fällen um Dieselaggregate, die mittels eines neuen Zylinderkopfs auf das Otto-Arbeitsprinzip umgerüstet wurden. Für regionale Einsätze mit eher geringer Ausladung empfiehlt sich der kompakte Cursor-9-Sechszylinder mit 8,7 Litern Hubraum, der es auf maximal 400 PS und 1.700 Newtonmeter Drehmoment bringt. Der Großteil der Iveco-Kunden greift allerdings zum voluminöseren Cursor-13-Sechszylinder, der mit 460 PS und 2.000 Newtonmetern Drehmoment aus 12,9 Litern Hubraum auch mit 40 Tonnen passabel klar kommt.

Selbstredend hat Iveco aber auch dem klassischen Diesel nicht den Rücken gekehrt und ändert hier aktuell seine Strategie. Bislang setzte der Hersteller bei Motorleistungen bis 480 PS auf seinen vergleichsweise kompakt bauenden Cursor-11-Motor. Der per variablem Turbolader beatmete Reihensechszylinder stößt mit seinen 11,1 Litern Hubraum allerdings an Grenzen, weil der Markt vermehrt extralange Hinterachs-Übersetzungen fordert. Mit diesen liegen bei Reisetempo von 85 km/h nur noch knapp über 1000/min an. Ein Drehzahlniveau, in dem der im Verhältnis hubraumschwache Cursor 11 wenig Reser-

Iveco setzt sowohl auf Dieselmotoren als auch auf Gas als Antriebskonzept.



Der T-Way ist für den schweren Baueinsatz konzipiert



ven bietet, weshalb schon an harmlosen Bergen viele steigungsbedingte Rückschaltungen fällig würden, die sich auf die Effizienz negativ auswirken würden. Daher wird Iveco in den nächsten Monaten seinen 12,9 Liter großen Sechszylinder (12,9 Liter Hubraum), der bislang den Leistungsvarianten von 490 bis 570 PS vorbehalten bleibt, auch auf die schwächeren Leistungseinstellungen übertragen. Im gleichen Zug will Iveco auch die Kabine seiner Schwermotore intensiv überarbeiten. Dabei wird unter anderem das bislang weitgehend ana-

loge Bedienkonzept einem digitalen weichen. In der TÜV-Bilanz muss Iveco im Vergleich zum Durchschnittswert der untersuchten Fahrzeuge Federn lassen. Bei den schweren Italienern liegen die Prozentzahlen, die mit geringen oder erheblichen Mängeln beim TÜV vorfuhren, vergleichsweise hoch. Vor allem bei Undichtigkeiten am Motor fielen Iveco-Fahrzeuge öfter negativ auf. Bei vier- bis fünfjährigen Ivecos waren die TÜV-Profis zudem mit dem Zustand der Bremscheiben überdurchschnittlich oft nicht einverstanden. ■■■

IVECO					
Alter in Jahren	1	2	3	4	5
Laufleistung in Tkm	87	149	189	252	300
Ohne Mängel	83,4%	74,8%	73,3%	67,5%	65,5%
Geringe Mängel	6,7%	11,4%	10,7%	13,2%	14,1%
Erhebliche Mängel	9,6%	13,5%	15,9%	19,1%	20,2%
Gefährliche Mängel	0,3%	0,4%	0,0%	0,1%	0,2%
Abblendlicht	0,6%	1,6%	3,3%	4,3%	3,9%
Beleuchtung vorn	0,2%	1,2%	1,7%	2,4%	1,6%
Beleuchtung hinten	2,0%	4,1%	5,7%	7,5%	7,0%
Blinker/Warnblinker	1,1%	3,3%	3,0%	3,0%	3,6%
Achsaufhängung	0,7%	1,1%	2,0%	2,9%	3,1%
Achsfedern/Dämpfung	0,2%	0,8%	1,3%	1,3%	1,6%
Antriebswellen	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
Lenkanlage	0,8%	1,1%	0,3%	0,1%	0,5%
Lenkgelenke	0,7%	0,8%	0,7%	2,5%	3,6%
Rost/Riss/Bruch	0,6%	0,8%	0,7%	1,3%	1,2%
Överlust Motor/Antrieb	1,9%	3,2%	4,5%	5,6%	6,5%
Motormanagement/AU	0,7%	1,1%	1,8%	2,0%	3,4%
Auspuffanlage	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,8%
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,7%	0,8%	0,5%	1,1%	1,1%
Funktion der Feststellbremse	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Bremsleitungen	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%
Bremsschläuche	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,3%
Bremstrommeln/-scheiben	0,1%	0,2%	0,4%	1,1%	1,7%

Iveco setzt wie kein anderer Hersteller auf das Thema Erdgas

## Typendarstellung und Modellpflege

**2002:** Zweite Generation Eurocargo in der Optik des Stralis MK1 – der löste EuroStar/Tech ab; neue 8-, 10- und 13-Liter-Cursor-Sechszylinder von 310 bis 560 PS; der Stralis wird „Truck of the Year 2003“

**2003:** Launch Trakker mit 8- und 13-Liter-Motoren mit 310 bis 500 PS

**2006:** Facelift Stralis mit neuer Optik, überarbeitetem Interieur, größerer (neues Hochdach) Kabine sowie Euro-5-Motoren

**2007:** Facelift Trakker, neue Euro-5-Motoren

**2008:** Umfassende Modellpflege Eurocargo mit Tector-4- und -6-Zylinder in Euro 5/EEV mit 130 bis 300 PS

**2012:** Große Modellpflege Stralis mit den Modellen Hi-Way, Hi-Road und Hi-Street; Euro 6 mit „SCR only“ ohne Abgasrückführung

**2013:** Überarbeitung Trakker, Eurocargo zu Euro 6; Stralis „Truck of the Year 2013“

**2015:** Einführung 11,1-Liter-Cursor mit 480 PS, ZF-Getriebe mit Speed-Shift

**2016:** Modellpflege Stralis „XP“ und Einführung „NP“ mit Erdgasmotor und 400 PS; Einführung aller Assistenzsysteme

**2017:** Stralis „NP“ mit Erdgasmotor und 460 PS, der Stralis X-Way wird als Alternative für spezielle Einsätze vorgestellt

**2019:** Großes Facelift der schweren Baureihe mit Modellbezeichnung „S-Way“; größeres Hochdach, optimierte Digital-Plattform, ident. Technik

**2021:** Einführung des Baustellenmodells T-Way

**2022:** Einführung der 490 PS starken Version des Cursor-13-Sechszylinders in Kombination mit einer langen 2,31er-Hinterachsübersetzung

**2023:** Einführung des Cursor 13 mit 530 PS