

Thema Leichtbau

Weniger Eigenmasse, mehr Zuladung – das ist das Ziel von LMC. Der Hersteller beantwortet Fragen zum Thema, diesmal zu: **Hohe Zuladung bei hohem Komfort und Platz für bis zu sechs Personen.**

Ein Familiengrundriss mit viel Raum für bis zu sechs Personen, dazu aller Komfort, den sich Reisemobilisten heute wünschen, oder eine Zuladung, die zusätzlich zum Gepäck der gesamten Reisecrew auch noch Fahrräder oder eine schwere Sportausrüstung verkräftet. Diese Wünsche scheinen zu-



nächst kaum in einem Fahrzeug vereinbar.

Abhilfe schafft der von LMC weiterentwickelte Leichtbau, der bereits bei der Konstruktion von Chassis, Aufbau und Innenausbau eine wichtige Rolle spielt.

- So spart der Hersteller Material ein – jedoch nur, wenn es nicht zu Lasten von Stabilität oder Haltbarkeit geht.
- Gleichzeitig nutzt LMC neue Werkstoffe oder entwickelt sie weiter. Ein Beispiel hierfür sind Möbelklappen mit stabilem Wabenkern aus Pappe.
- Der Hersteller verwendet Dämmmaterial mit geringer Dichte und dennoch guten Isolationswerten.

Mit diesen Maßnahmen verringert LMC die Eigenmasse seiner Fahrzeuge und erreicht so höhere Zuladewerte – auch bei Reisemobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3.500 Kilogramm, die Camper auch mit dem Führerschein der Klasse B fahren dürfen.

TEC-Power macht dem Iveco-Daily Beine

Eco-logisch korrekt

Mehr Drehmoment, weniger Spritverbrauch: Tec-Power zivilisiert den Iveco-Diesel mit Agilis-Getriebe im Morelo.

Nicht unbedingt ein Kraftpaket: In Kombination mit dem Agilis-Getriebe programmiert Iveco das Common-Rail-Dieselaggregat auf 170 Pferdestärken mit 400 Newtonmeter Drehmoment – diese Motor-Getriebe-Kombination hat mit schweren Mobilen aber oftmals zu kämpfen. Mehr Drehmoment sei bei dem Agilis-Getriebe nicht drin, so Hersteller Fiat Power Train. Doch von der technischen Seite betrachtet, leuchtet diese Leistungsreduzierung nicht ein. Mit Schaltgetriebe dürfen im Iveco 205 PS und 470 Nm am Getriebe zerrn. Das Agilis-6-Gang-Getriebe ist vom Grundaufbau jedoch mit dem Schaltgetriebe identisch, nur schaltet hier eine von der Elektronik gesteuerte Hydraulik und nicht der Fahrer.

Und hier liegt der Hase im Pfeffer. Das Zusammenspiel vom vergleichsweise schwachen Iveco mit dem Agilis reduziert Fahrspaß und erhöht den Spritverbrauch. Eine Testfahrt mit 170-PS-Diesel in einem Morelo spiegelt genau dies wider: Durch die recht flache Drehmomentkurve gibt die Elektronik den Schaltimpuls erst bei hohen Motordrehzahlen. Das belastet die Ohren und treibt den Verbrauch nach oben.

„Das ist völlig unnötig“, erklärt Christian Urbanus von Tec-Power. „Der Motor ist auf die hohe Leistung ausgelegt, auch das Getriebe verkräftet das spielend.“ Der Fachmann für die Optimierung von Diesel-Motoren hat speziell für den Iveco eine Eco-Optimierung programmiert. Die spielt er bei einem Besuch in der Redaktion



Fotos: karsten kaufmann

von REISEMOBIL INTERNATIONAL direkt von seinem Laptop auf das Steuergerät des oben erwähnten Morelos. Laut Prüfstand-Protokoll entwickelt der Motor nun 183,5 PS und 458 Nm – weniger als die stärkste mögliche Version: Wer wünscht, erhält von Tec-Power sogar 208 PS und 479 Nm.

Auf der Testfahrt überzeugt die Eco-Optimierung. Der Motor schiebt bärig los und das drehmomentgesteuerte Agilis-Getriebe schaltet nun bei niedrigeren Drehzahlen sanft hoch. Ein enormer Komfortgewinn, der zudem Sprit spart – mindestens einen Liter auf 100 Kilometer, verspricht Christian Urbanus.

Morelo-Geschäftsführer Reinhard Löhner lobt das Motor-Tuning: „Wir bieten es zwar nicht ab Werk an, empfehlen es aber.“

kk
Tec-Power, Tel.: 02642/903872, www.tec-power.de

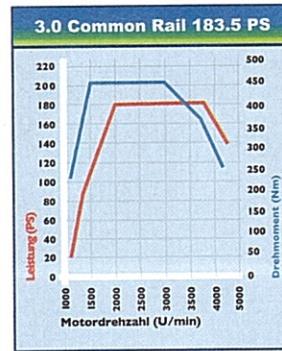
Morelo, Tel.: 08583/21300, www.morelo.eu

Fahrleistungen im Vergleich: Gleiches Fahrzeug, gleiche Strecke: Die Elastizität des Iveco-Motors mit und ohne Motoroptimierung von Tec-Power.

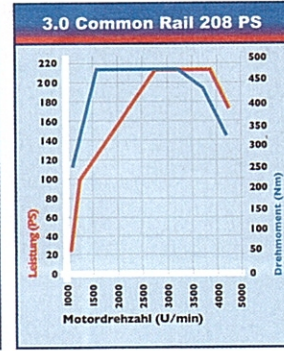
	170 PS/400 Nm	183,5 PS/458 Nm
von 50 auf 80 km/h	11,3 sec	9,7 sec
von 80 auf 100 km/h	12,9 sec	10,1 sec



170 PS / 400 Nm



183,5 PS / 458 Nm



208 PS / 479 Nm

Ein Motor, drei Charakteristiken: Je nach Programmierung der Motorkennfelder entwickelt der Common Rail Diesel völlig unterschiedliche seine Schubkraft.