

Ring frei für 40-Tonner

Für Gesprächsstoff sorgt derzeit Volkswagens Constellation Titan Tractor 320. Ein 40-Tonner von Volkswagen? Da reiben sich selbst gestandene Lkw-Fahrer ungläubig die Augen. Ja, es gibt ihn wirklich. Oft wird man ihn allerdings noch nicht zu Gesicht bekommen. Ein Exemplar ist derzeit in Europa unterwegs. Als Pace-Car der Truck-Race-Events ist das Schwergewicht von Volkswagen, das in Brasilien gefertigt wird, auf den Rennstrecken Europas unterwegs.

Den „Roll out“ hat das Fahrzeug schon hinter sich. Der Constellation, ein neuer Truck auf den Pisten dieser Welt, hat bis zu seiner Einführung eine der härtesten Erprobungen hinter sich. Auf Schlaglochpisten Südamerikas und Afrikas testeten die VW-Ingenieure den Fernverkehrs-Laster – quasi unter Ausschluss der europäischen Öffentlichkeit.

Volkswagen Nutzfahrzeuge hat mit der Vorstellung der Baureihe Constellation die Bühne der Schwergewichte im Lkw-Bau betreten. Das neue Fahrzeug mit 320 PS, über 8 l Hubraum, 16-Gang-Getriebe in der Version des Titan 320 soll das mehr als deutlich signalisieren. Außerdem soll er die Kompetenz von VW beim Bau von schweren

Nutzfahrzeugen ins rechte Licht rücken. Denn was hierzulande wenig bekannt ist: Schon seit 25 Jahren produziert Volkswagen in Südamerika Lkw bis zu 40 t Zuggewicht.

Im fernen Brasilien gehören die Fahrzeuge längst zum Straßenbild. Gut 30.000 lieferte das Unternehmen allein im letzten Jahr aus. Sie sicherten mit 33 % Marktanteil nach Unternehmensangaben die ununterbrochene Marktführerschaft in Brasilien seit 2003.

Wie man bei Volkswagen betont, spielt der Constellation aber in einer anderen Liga. Seine Kabine entstand am selben Ort wie auch der VW Crafter, der jetzt in Deutschland seine Marktein-



In Spanien auf dem Circuit de Catalunya kam der Constellation als Pacetruck zum ersten Mal zum Einsatz.

führung feiert. Ähnlichkeiten der beiden Fahrzeuge sind kein Zufall. Das Fernverkehrsfahrerhaus des großen Lkw entstand nach gleichen Zielvorgaben wie das des europäischen Transporters. Der Aufbau des Innenraums, die Gestaltung nach ergonomischen Gesichtspunkten, passive Sicherheitsmerkmale, Bedienelemente kommen von ein und derselben Entwicklungs-Abteilung.

Synergie-Effekte für den Crafter

Auch äußerlich ist erkennbar, dass die Fahrzeuge sozusagen aus dem gleichen Stall kommen. Das Design des Constellation vereint Anklänge an amerikanische Truck-Klassiker mit europäischer Geradlinigkeit. Die hoch aufragende Front mit großem Kühlergrill prägt das Fahrzeug. Die Scheinwerfer-Einheiten setzen einen markanten Akzent, den auch der Crafter mit auf den Weg bekam.

Die VW-Design-Abteilung zeichnet für das Design beider Fahrzeuge verantwortlich. Der Constellation zielt freilich auf die Bedürfnisse im Fernverkehrseinsatz. Eine hohe Kabine, die dem Fahrer auf langen Touren gleichzeitig



Imposante Erscheinung: der neue Constellation von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf „heißem“ Asphalt.

Wohnraum bieten muss, erlaubt aufrechtes Stehen bis 1,95 m Körpergröße. Das Schlafabteil im Fond erfreut den Fahrer mit einer großen Liegefläche und den erforderlichen Arrangements für lange Touren.

Wärmedämmendes Glas gehört zur Standardausstattung. Besonderer Wert wurde auch auf die Geräuschdämmung zum Innenraum gelegt. Ein ganz wichtiger Aspekt auf langen Fahrten, denn ein hoher Geräuschpegel ermüdet und verringert die Konzentration des Fahrers. Schon die standardmäßige Ausstattung besitzt wie der Hersteller betont,

„Full Size“ – Charakter, lässt sich aber durch Klimaanlage und weitere Optionen zusätzlich aufwerten.

Truck-Rennen: der Constellation Titan als Pace-Car

Der erste große offizielle Auftritt des Constellation in Europa wurde mit Spannung erwartet: Als Pace-Car der europäischen Truck-Rennen zeigte sich der Debütant erstmals der breiten Öffentlichkeit. Das Auftaktrennen in Barcelona am 9. April 2006 wurde auch für VWs großen Truck somit zur Premiere.

Angetrieben wird der Lkw von einem Cummins-Diesel mit rund 8,3 l Hubraum und sechs Zylindern in Reihe. Das Getriebe mit 16 Gängen liefert der deutsche Hersteller ZF, der noch weitere Komponenten beisteuert, die Kupplung kommt aus dem Hause Sachs. Die Hinterachse trägt das Symbol der Firma Meritor. Die pneumatische Anlage besteht aus Komponenten von Wabco und Knorr.

Der Motor des Constellation Titan 320, der seine Maximalleistung bei 2.000 Umdrehungen pro Minute erbringt, wird über ein elektronisches Motormanagement mit Treibstoff versorgt. Die Common Rail-Einspritzung sorgt für günstige Abgaswerte. Auch bei der Common Rail-Einspritzung werden Parallelen zum Crafter deutlich. Die Fünfzylinder-Reihenmotoren des kleineren Transporters arbeiten nach dem gleichen Prinzip und erfüllen hierzulande mit Partikelfilterung höchste Anforderungen.

Der Constellation Titan 320 soll wie auch die schwächer motorisierten Varianten mit 250 PS für Volkswagen neue Märkte erschließen. In der Südhalbkugel, so genannten „Emerging Markets“, soll das Nutzfahrzeug verkauft werden.

Produktionsstandort ist zunächst das brasilianische Resende, unweit der Hauptstadt Rio de Janeiro.

Noch in diesem Jahr soll ein weiteres Montagewerk in Südafrika folgen. Dass er in Europa noch eine Weile zu den Ausnahmereisnerungen zählen wird, scheinen einige Kunden offenbar zu bedauern. Denn wie man bei Volkswagen Nutzfahrzeuge betont, gehen schon jetzt Nachfragen europäischer Interessenten ein.

STM

NOOTEBOOM

TELETRAILER®

125 1881-2006 125 YEARS OF NOOTEBOOM


WWW.NOOTEBOOM.COM

Royal Nootboom Trailers B.V. - Nieuweweg 190 - Postfach 155 - 6600 AD - Wijchen - Niederlande +31 (24) 6488864 - info@nootboom.com

EUROTRAILER - MULTITRAILER - BALLASTTRAILER - SUPERTRAILER - TELETRAILER - MODULARTRAILER