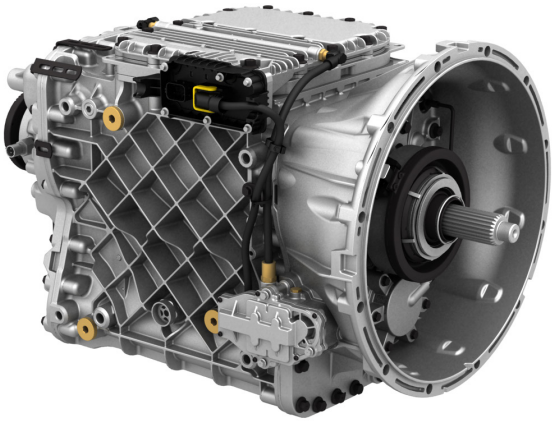
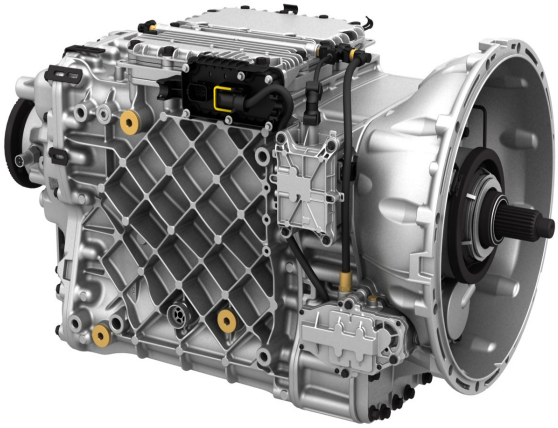
PRODUKTINFO

Getriebe ATO2612F



Automatisiertes 12-Gang-I-Shift-Getriebe.



I-Shift mit Kriechgängen. Besitzt ein Zusatzmodul zwischen Kupplung und Getriebe. Beinhaltet die Optionen ASO-C/ASO-ULC/ARSO-MSR.

I-Shift ATO2612F ist ein elektronisch gesteuertes 12-, 13- oder 14-Gang-Split-/Range-Getriebe mit Overdrive für automatische Schaltvorgänge, das auch von Hand geschaltet werden kann. Es ist für ein Motordrehmoment von 2.600 Nm dimensioniert.

I-Shift ist ein schnelles Gangwechselsystem mit sehr kurzen Drehmomentunterbrechungen beim Gangwechsel. Da das Getriebe eine große Spreizung besitzt, bietet es stets die passende Übersetzung für hohe Zugkraft beim Anfahren und für hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten. I-Shift ist mit neuester Software für optimal angepasste Gangwechselstrategien ausgestattet.

I-Shift ATO2612F ist für Gesamtzuggewichte von bis zu 100 Tonnen zugelassen. Damit eignet es sich für Fernverkehrs- und schwere Baustelleneinsätze sowie für regionale und städtische Transportaufgaben.

Das Getriebe ist für die Montage eines Ölkühlers, eines Nebenantriebs, eines Kompaktretarders und einer Notlenkpumpe vorbereitet. Mit dem zur Wahl stehenden Ölkühlerprogramm ist es möglich, die Kühlung an die Einsatzbedingungen und Straßenverhältnisse anzupassen.

Die langen Ölwechselintervalle von I-Shift ATO2612F begünstigen niedrige Betriebskosten und sorgen für weniger Umweltbelastung. Bei Verwendung von Spezialöl findet der Öl- und Filterwechsel nach maximal 450.000 km oder alle drei Jahre statt.

Dieses Getriebe kann auch in der verstärkten Variante TRAP-HD bestellt werden. Für Getriebe mit Kriechgängen ist TRAP-HD obligatorisch. Weitere Informationen sind der separaten Produktinfo für die Getriebeanwendung TRAP-HD zu entnehmen.

Optionale Varianten

ASO-ULC	Sehr kurzer Kriechgang
ASO-C	Kriechgang
ARSO-MSR	Mehrere Rückwärtsgänge

EIGENSCHAFTEN UND VORTEILE

- Ein vollautomatisiertes Schaltgetriebe bietet hohen Komfort und ermöglicht sparsames Fahren.
- Mit dem Overdrive im höchsten Gang kann der wirtschaftliche Drehzahlbereich des Motors besser ausgenutzt werden. Dies senkt den Verbrauch und führt zu mehr Laufruhe.
- Das Programmpaket passt die Gangwechselstrategie an die vorherrschenden Transportbedingungen an.
- Möglichkeiten zum manuellen Schalten und die Möglichkeit, den Gang zu halten, sorgen für hohe Flexibilität.
- Niedriges Gewicht durch Haupt- und Range-Gehäuse und Kupplungsglocke aus Aluminium
- I-Shift eignet sich für Transportaufgaben in allen Segmenten.

PRODUKTINFO

Getriebe ATO2612F

Elektronische Steuerung und gute Ergonomie

Hoher und sicherer Bedienkomfort durch im Fahrersitz integrierten Wählhebel. Der Wählhebel hat keinen mechanischen Kontakt zum Getriebe. Die Bewegungen des Hebels aktivieren stattdessen Positionsgeber im Wählhebel.

Auf Wunsch kann die Schaltung am Armaturenbrett angebracht werden. Sie ersetzt dann die standardmäßig am Sitz montierte Schaltung.





Schnelles Gangwechselsystem mit kurzer Drehmomentunterbrechung

I-Shift ist ein sehr flexibles Schaltsystem. Im A-Modus erfolgt das Schalten automatisch – auch bei aktivierter Geschwindigkeitsregelanlage.

Wenn die Fahrbedingungen es erfordern, kann der Fahrer in den M-Modus umschalten und so den eingelegten Gang sperren. In M-Modus schaltet der Fahrer manuell per Wählhebeltaste. Da die Kupplungsfunktion durch das Schaltsystem gesteuert wird, gibt es kein Kupplungspedal.

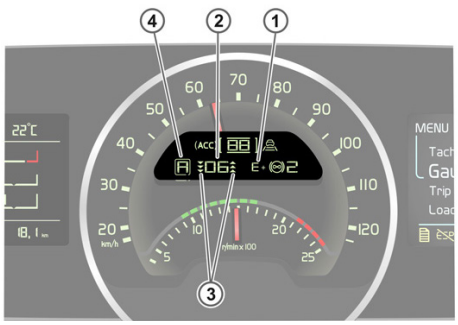
Schaltprogramm für größtmögliche Effizienz

Im Automatikmodus kann der Fahrer zwischen einem leistungsoptimierten Fahrmodus (Performance) und einem Sparmodus (Economy) wählen. Das Schalten der Gänge erfolgt über eine Taste am Wählhebel. Diese Funktion bietet unterschiedliche Gangwechselstrategien zur Anpassung an die jeweiligen Straßenverhältnisse. Der Economy-Modus sorgt für gute Verbrauchswerte. Im Performance-Modus erfolgen die Gangwechsel bei höheren Drehzahlen. Er wird verwendet, wenn zusätzliche Motorleistung benötigt wird.

Ist die Schaltung am Armaturenbrett angebracht, kann nicht zwischen Economy und Performance gewechselt werden und es gibt kein manuelles Schalten und keine Notlauffunktion.

Mit einem Programmpaket, das je nach Transportaufgabe ausgewählt wird, lassen sich die Eigenschaften und Funktionen des Getriebes über die Software optimieren. Die Programme sind so konzipiert, dass sie die beste Gangwechselstrategie für jede Situation ermöglichen. Außerdem erfolgen die Gangwechsel sehr schnell.

Weitere Informationen zu I-See sind der separaten Produktinfo für die I-Shift-Software zu entnehmen.



Anzeige auf dem Display: 1. Fahrprogramm, 2. gewählter Gang, 3. verfügbare Gänge (herunter/hoch), 4. Hebelstellung

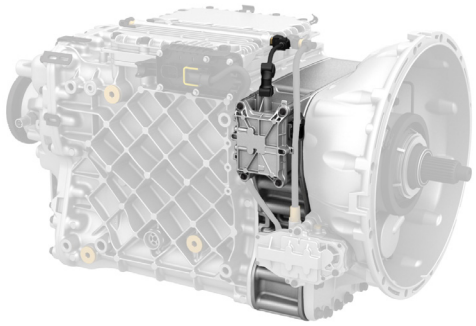
Drei Grundübersetzungen, Split-/Range-Getriebe und Rückwärtsgänge

Das Hauptgetriebe besitzt drei Grundübersetzungen, ein integriertes Split-Getriebe und einen Rückwärtsgang. Das Range-Gehäuse enthält ein Range-Getriebe in Planetenbauweise. Im Gegensatz zu den synchronisierten Split- und Range-Gängen ist das Grundgetriebe nicht mechanisch synchronisiert. Die Drehzahlen werden mit Hilfe der Steuergeräte für Motor und Getriebe synchronisiert, danach wird geschaltet.

Robuste und zuverlässige Komponenten

Sämtliche Wellen, Lager und Zahnräder sind zugunsten hoher Betriebssicherheit und Langlebigkeit robust dimensioniert. Alle Zahnräder bestehen aus einsatzgehärtetem Spezialstahl. Die Zahnräder im Hauptgetriebe und im Range-Getriebe sind schräg verzahnt, wodurch mehrere Zähne gleichzeitig im Eingriff stehen. Das Ergebnis: Laufruhe und hohe Betriebssicherheit.

Ein angeflanschter Kupplungsventilsatz und eine integrierte konzentrische Kupplungsbetätigung einschließlich Positionsgeber ersetzen den außen angebrachten Kupplungszylinder.



I-Shift mit Kriechgängen

I-Shift mit Kriechgängen besitzt ein Zusatzmodul zwischen Kupplung und Getriebe. Das Zusatzmodul beinhaltet die Optionen ASO-C/ASO-ULC und ARSO-MSR.

ASO-C – Kriechgang

Der Kriechgang ASO-C verbessert das Anfahrverhalten und langsame Fahrmanöver.

ASO-ULC – sehr kurzer Kriechgang

ASO-ULC bietet 2 zusätzliche Kriechgänge. Einen Kriechgang und einen sehr kurzen Kriechgang. Der sehr kurze Kriechgang sorgt für ein sehr gutes Anfahrverhalten und ermöglicht sehr langsame Fahrgeschwindigkeiten.

ARSO-MSR – mehrere Rückwärtsgänge

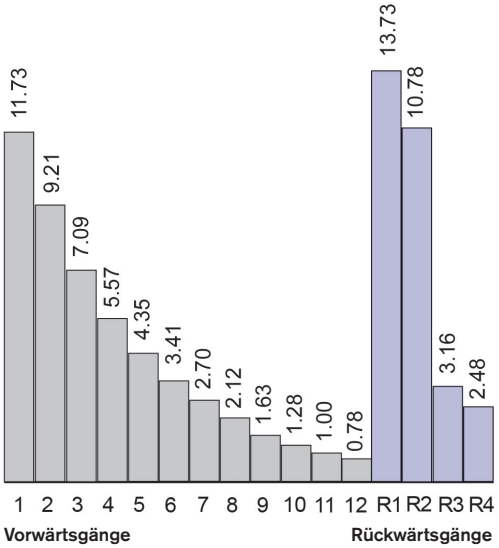
ARSO-MSR bietet 2 zusätzliche Rückwärtsgänge. Der kleinste Rückwärtsgang sorgt für ein sehr gutes Rückwärtsanfahrverhalten. Der andere zusätzliche Rückwärtsgang ermöglicht das Anfahren in der hohen Ganggruppe.
(ARSO-MSR erfordert ASO-C oder ASO-ULC.)

PRODUKTINFO

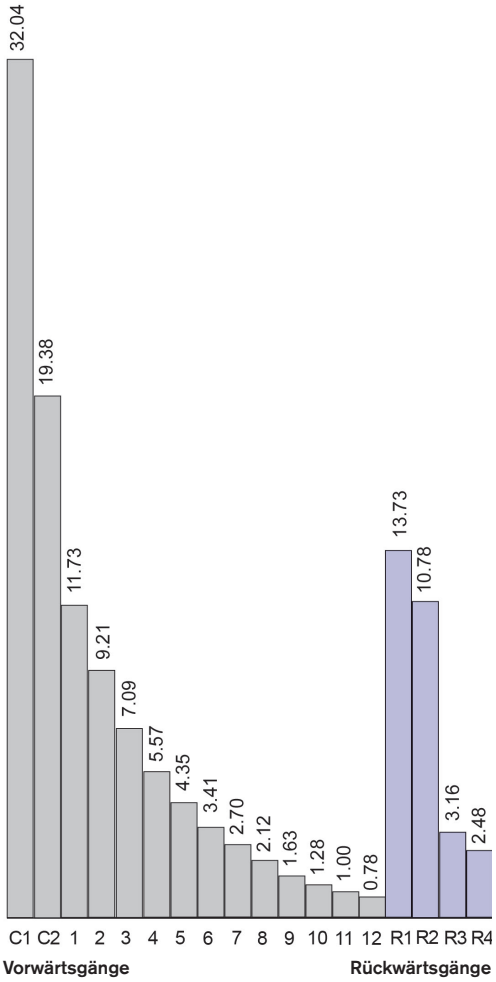
Getriebe ATO2612F

TECHNISCHE DATEN

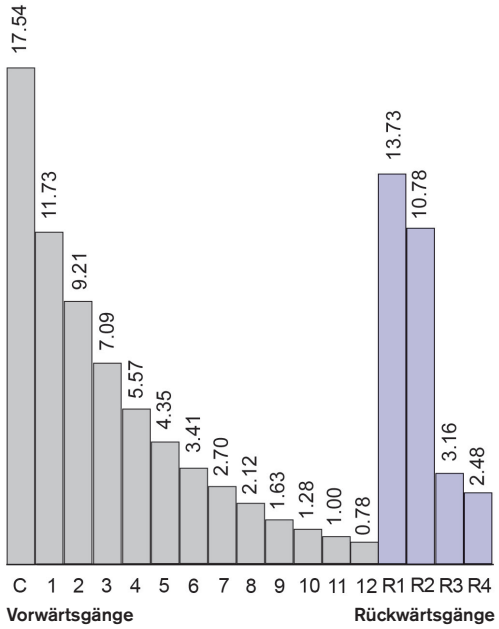
Typenbezeichnung	ATO2612F
Max. Eingangsdrehmoment	2600 Nm
Max. Gesamtzuggewicht	100 Tonnen
Trockengewicht Standardausführung	278 kg
Trockengewicht Kriechgangausführung	324 kg
Typ	Automatisiertes Split-/Range-Getriebe
Anzahl Vorwärtsgänge	12, 13 oder 14
Anzahl Rückwärtsgänge	4 oder 6
Wählhebelstellungen:	
R	Rückwärts
N	Neutral
A	Automatik
M	Manuell
Schaltprogramme (am Fahrersitz montierter Wählhebel):	
E	Wirtschaftlicher Bereich
P	Performance-Programm (volle Leistung)
B	Bremsprogramm (wahlweise)
L	Notlauf-Funktion
Ölwechselmenge Standardausführung	ca. 16 l
Standardausführung einschl. Ölkühler mit normaler Kapazität	ca. 16 l
Standardausführung einschl. Ölkühler mit hoher Kapazität	ca. 17 l
Ölwechselmenge Kriechgangausführung	ca. 17,6 l
Kriechgangausführung einschl. Ölkühler mit normaler Kapazität	ca. 17,6 l
Kriechgangausführung einschl. Ölkühler mit hoher Kapazität	ca. 18,6 l



Übersetzungen ATO2612F



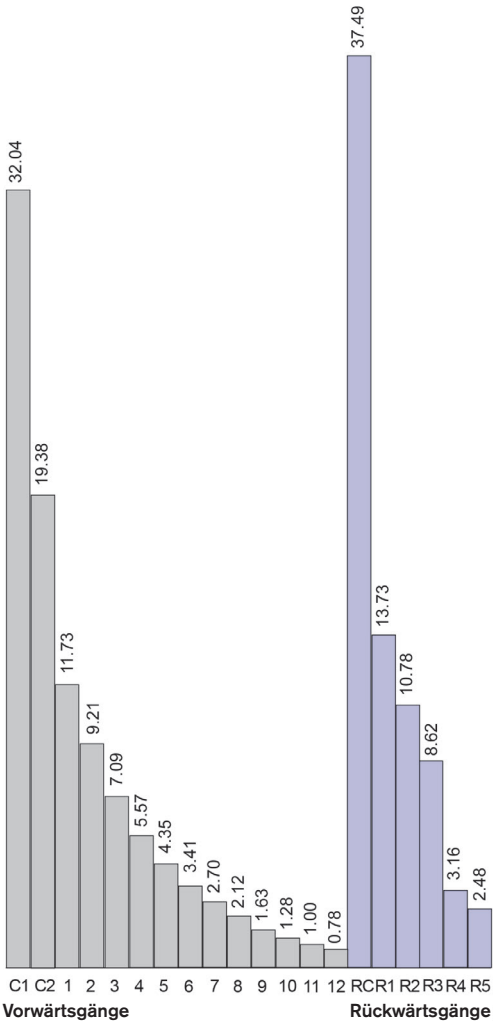
Übersetzungen ATO2612F mit ASO-ULC



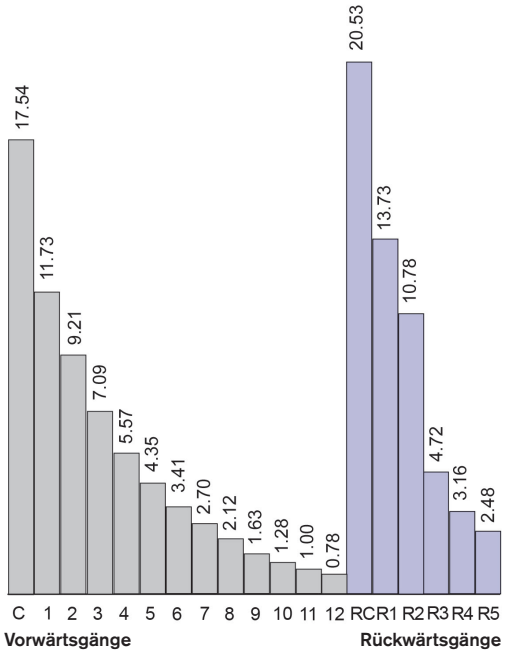
Übersetzungen ATO2612F mit ASO-C

PRODUKTINFO

Getriebe ATO2612F



Übersetzungen ATO2612F mit ASO-ULC und ARSO-MSR



Übersetzungen ATO2612F mit ASO-C und ARSO-MSR

VOLVO

Volvo Truck Corporation
www.volvotrucks.com

Volvo behält sich das Recht vor, Konstruktionen und technische Daten ohne vorherige Ankündigung zu ändern.