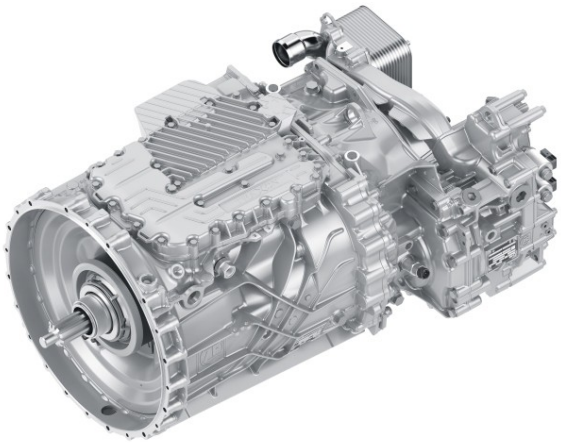
»ZF TraXon 2 Coach« mit Intarder startet im HINO S’elega

Artikel vom **9. September 2026**
Fahrzeugtechnik

ZF liefert für den neuen HINO S’elega in Japan das Busgetriebe »ZF TraXon 2 Coach« mit integriertem Intarder. Ergänzend kommen Brems-, Fahrwerks- und Fahrerassistenztechnologien zum Einsatz, die Komfort, Sicherheit und Effizienz im Reisebus unterstützen.



ZF TraXon 2 mit Intarder unterstützt reibungslose Schaltvorgänge, einen effizienten Betrieb und verschleißfreies Zusatzbremsen in Reisebusanwendungen. (Bild: ZF Friedrichshafen AG)

Der neue HINO S’elega ist in Japan erstmals mit dem automatisierten 12-Gang-Schaltgetriebe »ZF TraXon 2 Coach« und integriertem Intarder verfügbar. Der Premium-Reisebus nutzt damit eine Getriebelösung, die auf sanfte Schaltvorgänge, effizienten

Betrieb sowie hohen Fahrkomfort im Personenfernverkehr ausgelegt ist. Der Einsatz erweitert die bisherige Zusammenarbeit zwischen HINO und ZF vom Lkw-Segment auf das Premium-Reisebussegment. Das automatisierte Schaltgetriebe basiert auf der aktuellen Generation der TraXon-Plattform für schwere Lkw und Reisebusse. Es verfügt über ein elektronisches Steuergerät und Schaltaktuatoren, die eine optimierte Gangwahl und präzise Schaltvorgänge ermöglichen. Dadurch soll die Beschleunigung gleichmäßiger erfolgen, was Fahrern und Fahrgästen zugutekommt. Ein Mikroprozessor der nächsten Generation und ein integriertes Sicherheitsmodul verbinden höhere Rechenleistung mit erweiterten Cybersicherheitsfunktionen. Softwarefunktionen für das Zusammenspiel mit dem Bremssystem unterstützen zusätzlich Leistung und Effizienz des Antriebsstrangs. **Zusatzbremswirkung für anspruchsvolle Strecken** Für Reisebusanwendungen wird das Getriebe mit einem integrierten hydrodynamischen Retarder kombiniert. Dieser Intarder ist für Anwendungen mit begrenztem Bauraum ausgelegt und stellt unabhängig von der Motordrehzahl eine verschleißfreie Zusatzbremswirkung bereit. Das unterstützt eine stabile Verzögerung auf langen Gefällestrecken und bei Autobahnfahrten. Zugleich kann der Retarder den Einsatz der Betriebsbremsen deutlich reduzieren. Das kann Wartungsintervalle verlängern, Instandhaltungskosten senken und Bremsstaubemissionen verringern. Nach Angaben des Herstellers kann die aktuelle Getriebegeneration je nach Anwendung und Einsatzbedingungen den Kraftstoffverbrauch und die CO?-Emissionen gegenüber der vorherigen Generation um bis zu 1,7 Prozent senken. Damit adressiert die Technik Anforderungen von Reisebusbetreibern, die Komfort, Betriebseffizienz und geringere Emissionen miteinander verbinden wollen. **Brems-, Fahrwerks- und Assistenztechnik im Fahrzeug** Neben dem Antriebsstrang ist der neue HINO S’elega mit weiteren Systemen des Technologiekonzerns ausgestattet. Dazu zählen das Elektronische Bremssystem, die kontinuierliche Dämpferregelung Continuous Damping Control mit Electronic Shock Absorber Control sowie die elektronisch geregelte Luftfederung OptiRide. Diese Komponenten sollen Fahrzeugstabilität und Fahrkomfort im Reisebusbetrieb unterstützen. Auch bei den Fahrerassistenzsystemen kommen Komponenten aus demselben Portfolio zum Einsatz. Nahbereichsradarsensoren unterstützen Funktionen wie Blind Spot Information System, Blind Spot Warning Detection und Front Cross Traffic Alert. Sie tragen dazu bei, Fahrer, Fahrgäste und weitere Verkehrsteilnehmer im Umfeld des Fahrzeugs besser abzusichern. **Einsatz auch im ISUZU Gala** Über J-Bus, das Joint Venture von HINO und ISUZU, werden die im neuen S’elega eingesetzten Nutzfahrzeugtechnologien auch im ISUZU Gala genutzt. Das Projekt zeigt damit zugleich, wie vorhandene Lösungen für regionale Marktanforderungen im japanischen Reisebussegment adaptiert werden.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag