

LKW-Test

Der Stralis AS 500 Euro 5 präsentiert sich als starkes Zugpferd mit geringem Verbrauch.



Iveco Stralis AS 500 Euro 5

Beim Test beeindruckte der 500 PS starke Stralis AS 500 Euro 5 mit Sparwerten, Leistungsstärke und Komfort.

Starkes Sparschwein

Iveco sitzt seit 2007 noch sicherer mit der neuen Stralis-Generation im Sattel der Premiumklasse. Vor allem der Stralis AS (Active Space) für den internationalen Fernverkehr findet große Anerkennung – sowohl auf der Unternehmenseite als wirtschaftliches Flottenfahrzeug als auch auf der Fahrerseite als komfortables und rundum erfreulich komplett ausgestattetes Premiumgefährt.

Die 500 PS starke Test-Sattelzugmaschine Stralis AS 500 Euro 5 4x2 ist Ive-

cos Eintrittskarte in die Königsklasse ab 500 PS. Beim Blick auf die Top-Klasse mit Motorleistungen bis 680 PS ist das Testfahrzeug weniger beeindruckend. Allerdings zeigte sich beim Test sehr deutlich, dass 500 PS Motorpower für einen 40-t-Lastzug mehr als genug sind. Außerdem steht noch die 560-PS-Version des Cursor 13 zur Wahl.

Der Stralis AS 500 Euro 5 bringt seine Motorpower mit Sparwerten und hohen Transportleistungen auf die Straße. Im-

merhin leistet der Cursor-Diesel beachtliche 500 PS schon bei 1.525 bis 1.900/min und stellt dem Fahrer sein starkes maximales Drehmoment bereits bei 1.000 bis 1.525 zur Verfügung. Insgesamt ein bemerkenswert breites Drehzahlband von 1.000 bis 1.500/min, in dem der 12,9-l-Reihendiesel den 40-t-Sattelzug wirtschaftlich nach vorne treibt. Die Motoren-Hightech sorgt dank Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) und elektronisch geregeltem Pumpe-Düse-Element-



Der Arbeitsplatz in der AS-Kabine ist Iveco ziemlich perfekt und in befreienden Dimensionen gelungen.



Der Aufstieg in die AS-Kabine ist bequem und sicher gestaltet.



Dank dreiteiliger Liege mit integriertem Klapptisch und optionalem Beifahrerdrehsitz lässt sich eine gemütliche Sitzgruppe gestalten.

System pro Zylinder für einen fülligen, linearen Antritt noch unterhalb der 1.000er-Drehzahlmarke bis in den Bestbereich. Der Cursor 13 im Stralis 500 AS

Der Stralis AS 500 Euro 5 sorgt für Sparwerte und hohe Transportleistungen auf der Straße.

Euro 5 kann bei 40 t Zuggesamtgewicht mit einem Leistungsverhältnis von 12,5 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 57,5 Nm/t recht kräftig die Muskeln spielen lassen.

Der Sparmeister. Beim Test-Sparergebnis des AS 500 stellen sich die Verbrauchswerte in den Vordergrund: Immerhin

konnte das Testfahrzeug ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnitts-Dieserverbrauch von 33,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,7 km/h erzielen und so als Sparmeister das Siegerpodest in der 500-PS-Klasse erklimmen. Und mit einem Diesel-Verbrauch von 30,4 l/100 km bei 78,9 km/h schrammte der Stralis AS 500 beim Autobahnverbrauch im Tiefflug über die 30-l-Marke hinweg. Allerdings muss noch der Ad-Blue-Verbrauch von jeweils 3,9 Prozent hinzugerechnet werden.

Im Vergleich zum Stralis AS 450 Euro 5 mit dem 10,3-l-Motor Cursor 10 (450 PS und 2.100 Nm), der im Vorjahr getestet wurde und einen Autobahnverbrauch von 32,2 l/100 km bei 78,5 km/h sowie ein Gesamtergebnis von 36,3 l/100 km bei 69,8 km/h erzielte, kann sich der Stralis AS 500 Euro 5 mit deutlichem Vorsprung

TECHNISCHE DATEN

Iveco Stralis AS 500 4x2 Euro 5:

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,55 m breiten und 3,98 m (Dachspoilerkante Zugfahrzeug) hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgederter Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamischen Sonderausstattungen

Maße und Gewichte:

Länge: 6,26 m; Breite (Active-Space-Kabine): 2,55 m; Höhe (Kabinendach): 3,67 m; Radstand: 3,79 m; Wendekreisdurchmesser: 14,73 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 400-l-Diesel- und 55-l-Ad-Blue-Tank): 7.030 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/zulässiges Zuggesamtgewicht: 18/40 t

Antriebsstrang:

Motor: Iveco Cursor 13 Euro: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Zylinderfüllung: Abgasturbolader mit variabler Geometrie VGT und Ladeluftkühlung; Hochdruckdirekteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder; Ventilttechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 135/150 mm; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 500 PS (368 kW) bei 1.525 bis 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.525/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatischer Betätigung; selbstnachstellend
Getriebe: Iveco Eurotronic 2 mit ZF 12 AS 2330 TD: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und anwählbarem Handschaltmodus; Übersetzungsverhältnisse: 1. bis 12. Gang von 15,86:1 bis 1:1; zwei Rückwärtsgänge: 14,86:1 und 11,41:1

Antriebs hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre; Übersetzung: 2,85:1; Gesamtauslegung: circa 1.160/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk:

Federung: vorn: starre Lenkachse; Blatt-Parabelfederung; Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: Antriebs-Starrachse; ECAS-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsensystem mit EBS (elektronisches Betriebsbremsensystem) und druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktionen sowie ESP und Rollsperr; Iveco-Turbo-Brake (ITB): Dekompressions-Motorbremse mit VGT-Unterstützung; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicherbremszylinder auf Hinterräder wirkend

Reifen: Zugfahrzeug: 315/80 R 22,5 Michelin Energy 2; vorn XZA, hinten XDA; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin Energy 2 XTA

absetzen. Dabei sind jedoch ungünstigere Witterungsbedingungen beim Stralis AS 450 zu berücksichtigen. Trotzdem: Der Stralis AS 500 zeigte auf der recht schwierigen Teststrecke den geringeren Durst. Ein Zeichen, dass bei hügeliger Topographie und überwiegenden Fahrten mit auf 40 t voll ausgelasteten Lastzügen der Cursor 13 wahrscheinlich die bessere



Der Nachfüllbehälter für das Scheibenwasser ist gut erreichbar platziert.

wächter neueste Sicherheits- und Assistenzsysteme zu bieten.

Einfaches Handling. Weiterhin zeichnet sich der Stralis AS 500 Euro 5 durch seine ausgezeichneten Fahreigenschaften und komfortable Fahrwerksabstimmung aus. Hinzu kommt ein erstklassiges Lenkverhalten für ein zielgenaues Fahren mit gut gedämpfter, doch direkt ansprechender Mittelstellung sowie hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf.

Auch der Arbeitsplatz ist im Stralis ziemlich perfekt gelungen. Alle erstrangigen Fahrzeugfunktionen wie Motorbremse, Tempomat/Bremsomat und die manuelle Gangwahl der Eurotronic 2 lassen sich in unmittelbarer Lenkradnähe über

TESTERGEBNIS	
Autobahn	
gefahrte km	115,6 km
Verbrauch Ø	30,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	78,9 km/h
davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 37,8 l/100 km bei 79,1 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 23,7 l/100 km bei 78,7 km/h	
Mischstrecke	
55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn	
gefahrte km	65,4 km
Verbrauch Ø	39,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	61,7 km/h
Bergwertung	
A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung	2,0 km
Verbrauch Ø	134,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	55,4 km/h
Gesamt	
65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke	
gefahrte km	181,0 km
Verbrauch Ø	33,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	71,7 km/h
Ad-Blue-Verbrauch Ø	3,9 % je l/100 km
Wetter	
bewölkt/heiter; trocken; Wind: 2 bis 3 aus S bis SO; Temperatur +19 bis +22° C	

KOSTENRECHNUNG
Iveco Stralis 500 Euro 5 SCR
Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,9/5000
Zulässiges Zuggesamtwicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] ¹	1.420,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] ¹	375,00
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] ²	37,50
Testverbrauch Autobahn [l/100 km]	33,50
Verbrauch „Ad-Blue“ [Euro/100 km]	1,50
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	34,30
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	11,00
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	40,20
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,90
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] ³	8,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	49,90
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.040,00
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	4.500,00
Reifen [Jahr]	450,00
Versicherung, Steuern, sonst. Fixkosten [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	29.916,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	124,65
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.040,00
Wartung und Reparatur [Euro/Jahr]	4.500,00
Reifen [Euro/Jahr]	450,00
Kraftstoffe (Diesel und Ad-Blue) [Euro/Jahr]	59.184,00
Maut [Euro/Jahr]	12.672,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	101.772,00
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100 km = ct/km]	20,78
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	49,90
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	70,68

Sattelzugmaschine einsatzfertig: u. a. mit Fernverkehrskabine „Active Space“, Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „Eurotronic“ ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 7-fach 315-22,5 Michelin Energy

¹ Quelle Iveco Magirus AG, Unschleißheim

² 6 Reifen à 300 Euro nach 300.000 km

³ Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Fahrleistung

Kostenrechnung Hans-Jürgen Wildhage

Wahl ist. Auf die Eurotronic 2 mit dem 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe ZF 12 AS 2330 TD in 2-Pedal-Technologie sollte bei der Ausstattung nicht verzichtet werden. Der Fahrer braucht nur noch Gas zu geben, alles andere wie die Gangwahl sowie das Kuppeln und Schalten übernimmt die Eurotronic 2 überaus wirtschaftlich, antriebsstrangschonend und komfortabel. In Verbindung mit den übigen Motor-Leistungsdaten ist für eine hohe Fahrharmonie in allen Lebenslagen gesorgt. Auch bei der Rampenanfahrt gibt es jetzt mit dem feinfühligem Rangiermodus keine Probleme.



Außerdem arbeitet die Eurotronic bei aktivierter Motorbremse mit einem speziellen Schaltprogramm für effektive Motordrehzahlen. Immerhin kann die ITB (Iveco Turbo Brake) als Dekompressions-Motorbremse eine Verzögerungsleistung von rund 415 PS auf die Straße bringen, und das auch noch dank VGT-Unterstützung retarderähnlich sanft ge-

regelt. Der Fahrer kann auch im Automatikmodus die Motordrehzahl und damit auch die Verzögerungsleistung einfach durch Antippen der Schaltwippe an der Lenksäule beeinflussen. Die ITB ersetzt jedoch beim Abstandsregeltempomat/Bremsomat (ACC) nicht den Retarder. Auf langgezogenen Gefällen besteht die Gefahr eines stetigen Eingriffs über die Betriebsbremse bei der Abstandshaltung. Das kann zu Überhitzung und erhöhtem Verschleiß führen. Deshalb gehört beim ACC der Retarder zur Pflichtausstattung. Doch auch ohne ACC und Retarder hat das Testfahrzeug mit Scheibenbremsen rundum, EBS mit integrierten ASR- und ABS-Funktionen sowie ESP und Spur-




Was der Tester sagt


Fahrerhaus

-  Günstige Einstiegssituation, vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; senkrecht an die Rückwand klappbares Bett oben und großzügige Aufstiegsleiter; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür
-  Tempomat/Bremsomat-Aktivierung etwas ungünstig platziert, keine Kleider- und Handtuchhalter


Antriebsstrang

-  Geschmeidige Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie umgesetzter Leistungsüberschuss; sehr sparsame Verbrauchswerte


Fahrwerk

-  Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität


Aktive/passive Sicherheit

-  Breites Sonderausstattungsprogramm von Automatik-Schaltgetriebe Eurotronic 2 bis ZF-Intarder sowie mit EBS, ESP, ACC (abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat) und Spur-Assistent neueste Assistenzsysteme verfügbar; Sicherheitspaketpreis für ESP, ACC und Spurassistent mit Sonderbonus

Routine-Check/Wartung

-  Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel wie Motorölstand; lange Wartungsintervalle bis circa 150.000 km im Fernverkehr; einfacher Birnenwechsel

Service

-  Umfassendes Portfolio aus einer Hand: von Finanzierung und Leasing über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz

Das vollständig an die Kabinenrückwand anklappbare obere Bett sorgt für ein großartiges Raumgefühl in der Kabine. Ein ganz dickes Plus verdient die bequeme Aufstiegsleiter zur oberen Kojе.

Lenksäulenhebel oder über die Bedientasten am Multifunktionslenkrad aktivieren. Vorbildlich ist auch das Kombiinstrument mit besonders gut ablesbaren Rundinstrumenten und farbigem Multifunktionsdisplay für die Fahrerinformation gelungen.

Die neue Topkabine AS überrascht mit jeweils 10 cm mehr Stehhöhe (jetzt 2,10 m) und 10 cm mehr Tiefe. Das bringt rund 1,8 m³ mehr Innenraumvolumen. Außerdem sorgt das neue Interieur mit unterpolsterten Oberflächen sowie hochwertigen Materialien und dezenter Farbwahl für eine ausgesprochen angenehme Wohlfühlatmosphäre. Das obere Bett lässt sich dank ausgetüftelter Hebelkinematik mit unterstützenden Gasdruckzylindern ohne großen Kraftaufwand vollständig senkrecht an die Fahrerhausrückwand anklappen, samt großzügiger Ausziehleiter für einen bequemen und sicheren Aufstieg. So steht dem Fahrer das Kabinenvolumen fast ohne Einschränkungen zur Verfügung. Das ist besonders praktisch, wenn das untere dreiteilige Bett mit integriertem Klapp Tisch als gemütliche Sitzgruppe genutzt wird.

Außerdem ist für reichlich Stauraum gesorgt. Iveco hat das Angebot um 15 Prozent auf insgesamt 480 l vergrößert. Da gibt es zunächst die unteren Großstau-

fächer, die sich sowohl von innen über die dreiteilige Liege als auch von außen über groß dimensionierte Klappen erreichen lassen. In der Mitte lässt sich auf Wunsch eine ausziehbare Kühlbox integrieren. Über der Windschutzscheibe sind weitere Großstaufächer installiert. Hier findet sich sogar ein Platz für den Mikrowelleneinbau.

Der Stralis AS präsentiert sich außerdem in einem überaus attraktiven Outfit. Das wuchtige Antlitz mit tief in die Stoßstange eingezogenem Kühlergrill sorgt für mehr Anerkennung bei den Kollegen und Respekt im Straßenverkehr. Markant sind auch die Scheinwerfergruppen in zeitgemäßer Klarglasoptik. Auffällig ist auch das neue Seitendesign mit vier Staufachklappen: je Seite ein Großfach und kleineres, zum Innenraum abgetrenntes Staufach unterhalb des Kabinenbodens.

Fürs Premiumsegment. Mit einem Preis – laut verhandelbarer Nettopreisliste – von 177.000 Euro, plus 2.990 Euro für die Euro-5-Ausstattung, markiert Iveco das erfreulich komplett ausgestattete Grundmodell Stralis AS 440 S 50 T/P Eurotronic 2 fürs Premium-Segment. Da bleibt noch

Iveco bietet Sicherheits-Hightech zu einem günstigen Paketpreis für Stralis-Sattelzugmaschinen an.

Spielraum für Investitionen in Hightech-Sicherheitsysteme wie vor allem ESP für 3.130 Euro, Spurassistent für 2.970 Euro oder ZF-Intarder für 7.960 Euro und ACC für 5.040 Euro.

Auch Iveco geht seit Juli dieses Jahres mit gutem Beispiel voran und bietet die Sicherheits-Hightech zu einem bemerkenswert günstigen Paketpreis für die Stralis-Sattelzugmaschinen an: So gibt es ACC, ESP und Spurassistent für zusammen 3.900 Euro. Allerdings nur in Verbindung mit Eurotronic – beim Testfahrzeug bereits im Grundpreis enthalten – sowie ZF-Intarder und Rollsperr (Hillholder: 460 Euro). Das macht zusammen 12.320 Euro für das Komplett-Paket. So lässt sich im Vergleich zu den Einzelpreisen viel Geld sparen.

ADELBERT SCHWARZ