



Iveco Stralis AS 450 Euro 5

Der Aufsteiger


Der neue Stralis AS 450 Euro 5 punktete beim Test mit neuem Design und bewährter Technik.

Mit dem neuen Stralis will Iveco weiter in die Premiumklasse aufsteigen. Dieses Mal stehen die Designer im Vordergrund, denn unterm Kleid arbeitet im Wesentlichen bewährte Technik. Beim Testfahrzeug, Stralis AS 450 Euro 5, zum Beispiel der bekannte 10,3-l-Dieselmotor Cursor 10 in der stärksten Leistungsversion mit 450

PS und 2.100 Nm maximales Drehmoment. Dazu kommt noch die ideale Kombination mit dem 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic in 2-Pedal-Technologie und Eurotronic-Fahrprogrammregelung. Mit neuer AS-Topkabine 300 l Diesel und 100 l Ad-Blue an Bord, jedoch ohne Fahrer, bringt das Testfahrzeug noch ein günstiges

Kampfgewicht von etwa 7.260 kg auf die Waage.


Das neue Antlitz des Stralis AS beeindruckt schon auf dem ersten Blick: Es wirkt im Vergleich zum Vorgänger wesentlich wuchtiger. Besonders markant ist das v-förmig tief in die Stoßstange eingezogene Kühlergrill. Die Designer haben hier deutliche Signale für mehr Respekt und Anerkennung gesetzt. Das gilt für alle Fahrerhaus-Varianten der Stralisbaureihe mit dem markanten Kühlergrill als gemeinsame „Corporate Identity“. Weitere gemeinsame Merkmale sind die Scheinwerfergruppen in zeitgemäßer Klarglasoptik und eine verbesserte Aerodynamik, die sich zum Beispiel beim Stralis AS durch einen um zwei Prozent verbesserten



Der Arbeitsplatz im Stralis AS ist Iveco im Wesentlichen vorbildlich gelungen.



Beim Test präsentierte der Stralis AS 450 Euro 5 sein neues Design für mehr Respekt und Anerkennung in der Premiumklasse.



Gut gesichert und bequem gelangt der Fahrer in die Kabine.

funktionsdisplay ist besonders gut lesbar. Die neuen Komfortsitze sind noch bequemer und der Fahrersitz verfügt nun über eine auf 220 mm erweiterte Längsverstellung. Bezüge aus Baumwolle und Mikrofasern erhöhen sowohl den Komfort als auch die Langlebigkeit.

Bewährte Technik. Da warten nach dem Aufstieg in die Kabine angenehme Überraschungen auf den Fahrer. Und er kann sich auf die bewährte Technik darunter verlassen. Iveco kann schließlich als einer der ersten europäischen Hersteller bereits seit September 2005 gängige Leistungsvarianten und seit Mai 2006 das komplette Motorenprogramm Cursor 8, Cursor 10 und Cursor 13 in einer Leistungsbreite von 310 bis 560 PS gemäß Euro 5 mit SCR-Technologie und Ad-Blue liefern. Da braucht es vorerst keine Neuerungen beim Antriebsstrang.

Der Stralis AS 450 Euro 5 ist mit 40 t Zuggesamtgewicht sowie 450 PS bei 1.550/min und einem maximalen Dreh-

Auf den Fahrer warten nach dem Aufstieg in die Kabine angenehme Überraschungen.

moment von 2.100 Nm bei 1.055 bis 1.550/min mit einem ansprechenden Leistungsverhältnis von 11,3 PS/t und einem maximales Drehmomentniveau von 52,5 Nm/t unterwegs. Da sitzt eine Menge Power hinter dem vergleichsweise kleinvolumigen Motor. Hightech vom Feinsten – wie ein Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) – sorgt hier schon im unteren Drehzahlbereich für einen starken Antritt und eine erstaunlich hohe Motorelastizität.

Hinzu kommt die Eurotronic, die mit intelligenter Gangwahl für eine hohe Fahrharmonie in allen Einsatzbereichen sorgt. Der Fahrer braucht nur noch Gas geben und alles andere wie Gangwahl, Kuppeln und Schalten wird automatisch, schnell und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung erledigt. Da fährt es sich mit aktiviertem Tempomat auf der Autobahn superbequem und auf der Landstraße kann sich der Fahrer voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren.

Luftwiderstandsbeiwert bemerkbar machen soll. Insgesamt fünf Fahrerhausvarianten stehen zur Wahl: Die 2,46 m breite und 2,22 m lange Schlafkabine AS (Active Space) sowie die 2,28 m breite Schlafkabine AT (Active Time) – jeweils in Hoch- und Normaldachausführung – sowie die 2,28 m breite und 1,66 m kurze Tageskabine AD (Active Day).

Neue Top-Kabine. Vor allem das Testfahrzeug, Stralis 450 AS Euro 5, mit der neuen Top-Kabine für den schweren internationalen Fernstreckenverkehr hat viel zu bieten. Im Vergleich zum AS-Vorgänger gibt es rund 1,8 m³ mehr Kabinenvolumen dank rund 10 cm mehr Stehhöhe und etwa 10 cm mehr Tiefe.

Auffällig ist auch das neue Seitendesign mit vier Staufachklappen: Je Seite ein Großfach, das auch von innen zugänglich ist, und darunter ein kleineres Staufach, das unterhalb der Bodengruppe zum Innenraum abgetrennt ist. Insgesamt ist beim Stralis AS das Staufachvolumen um 15 Prozent auf jetzt 480 l angewachsen. Das Cockpit wurde praktisch 1:1 vom Vorgängermodell „Baumster 2006“ übernommen. Doch das Interieur wurde nochmals grundlegend überarbeitet. Unterpolsterte Oberflächen sowie eine hochwertige Material- und dezente Farbwahl vermitteln jetzt eine echte Wohlfühlatmosphäre.

Bemerkenswert ist auch der neue Arbeitsplatz: Das Kombiinstrument mit Rundinstrumenten und farbigem Multi-

TECHNISCHE DATEN

Iveco Stralis AS 440 S 45 4x2 T/P

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,55 m breiten und etwa 3,80 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische 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 300-l-Tank und 100 l Ad-Blue): ca. 7,3 t; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t;

Antriebsstrang

Motor: Iveco Cursor 10: Euro-5-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgassturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Element-System (PDE) pro Zylinder; Ventilvertechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder; Bohrung/Hub: 125/140 mm; Hubraum: 10,3 l; Leistung: 450 PS (331 kW) bei 1.550 bis 2.100/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm zwischen 1.050 und 1.550/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Iveco Eurotronic 2 mit ZF 12 AS 2330 TD: Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung u. anwählbarem Handschaltmodus; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 12. Gang: 15,86:1 bis 1:1; zwei Rückwärtsgänge i= 14,86:1 und 11,41:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 2,85:1; Gesamtauslegung: ca. 1.240/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 7,5-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: ECAS-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Betriebsbremssystem) und druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktion sowie ESP und Rollsperr; Iveco-Turbo-Brake (ITB); Dekompressions-Motorbremse mit VGT-Unterstützung; ZF-Intarder (Sonderausstattung); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: Zugfahrzeug: 315/70 R 22.5 Michelin Energy 2; vorn XZA, hinten XDA; Auflieger: 385/65 R 22.5 Michelin



Erfreulich ist das neue Seitendesign mit vergrößerten Außenstauklappen.

Auch bei den Verbrauchswerten hat sich der Stralis AS 450 Euro 5 bei einem Gesamtergebnis (Einzelergebnisse: siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 36,3 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 69,8 km/h wacker geschlagen. Auf dem Autobahnabschnitt konnte das Testfahrzeug mit 32,2 l/100 km bei 78,5 km/h gute wirtschaftliche Werte bei hohen Transportleistungen erzielen. Auf dem sehr anspruchsvollen Mischstreckenabschnitt flossen allerdings umgerechnet 43,5 l/100 km bei 58,3 km/h aus dem Tank. Aufgrund der neuen Teststrecke mit dem stark verkürzten Autobahn- und modifizierten Landstraßenabschnitt ist dieses Ergebnis jetzt stärker als zuvor in der Gesamtrechnung präsent. Natürlich muss noch jeweils der Ad-Blue-Verbrauch von etwa 2,0 l/100 km hinzugerechnet werden.

Die hohen Transportleistungen sind zum Teil auch ein Verdienst der für den kleinvolumigen 10,3-l-Motor hohen Motorbremsleistung von immerhin 384 PS. Der VGT macht's möglich und obendrein auch noch regelbar. Hinzu kommt noch die Integration in das Bremsenmanagement mit EBS und Eurotronic.

Sobald die Motorbremse aktiviert ist, sorgt ein spezielles Motorbremsschaltprogramm für effektive Drehzahlen. Außerdem kann der Fahrer überaus einfach auch im Automatik-Modus die Drehzahl und Leistung durch eine manuelle

Gangwahl weiter steigern. Allerdings ist im Schubtrieb sowohl das Motorbrems- als auch das Fahrprogramm der Eurotronic auf eine deutliche Unterstützung durch den Fahrer in vorausschauender Fahrweise ausgelegt. So geht unbeabsichtigt selten Schwung verloren.

Eine ECO-Rollfunktion mit Neutral-schaltung bei gering talwärts geneigter Topographie ist bei Iveco nicht zu haben. Es gibt jedoch eine programmierte Schwungunterstützung durch Hochschalten ab 70 km/h für den Autobahneinsatz, hier kommt sie jedoch selten zum Einsatz, weil ja schon meist in der

TESTERGEBNIS

Autobahn
 gefahrene km 115,6 km
 Verbrauch Ø 32,2 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 78,5 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 39,5 l/100 km bei 78,3 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 25,5 l/100 km bei 78,6 km/h

Mischstrecke
 55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km 65,4 km
 Verbrauch Ø 43,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 58,3 km/h

Bergwertung
 A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung ... 2,0 km
 Verbrauch Ø 148,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 45,3 km/h

Gesamt
 65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km 181,0 km
 Verbrauch Ø 36,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 69,8 km/h

Ad-Blue-Verbrauch: (5,3 %) ... 2,0 l/100 km

Wetter
 bewölkt/heiter; teilw. Regen; Wind: 3 bis 4 aus SSW; Temperatur +15 bis +19° C

Ø = Durchschnitt





Den Routinecheck erledigt die Bordelektronik, alle Nachfüllpunkte sind einfach zu erreichen. In die Bugschürze integrierte Haltegriffe und rutschhemmende Tritte sorgen für einen sicheren Stand. Der klappbare Spoiler links vereinfacht den Aufliegerwechsel und den Zugang zum Kühlaggregat bei Kühlzügen.

höchsten Gangstufe gefahren wird. Beim Test zeichnete sich der Stralis AS 450 Euro 5 auch durch sein bemerkenswert einfaches Handling aus. Alle erstrangigen Fahrzeugfunktionen wie Motorbremse, Retarder (falls vorhanden), Tempomat-/Bremsomat und bei der Eurotronic auch die manuelle Ganganwahl lassen sich in unmittelbarer Lenkradnähe über Lenksäulenhebel beziehungsweise übers Multifunktionslenkrad bedienen. Hinzu kommt eine gute Rundschau auf das Verkehrsgeschehen. Weitere Pluspunkte sind ausgezeichnete Fahreigenschaften und komfortable Fahrwerksabstimmung bei hoher Fahrstabilität. Erstklassig auch das Lenkverhalten für ein zielgenaues Fahren mit gut gedämpfter Mittelstellung, hohen Rückstellkräften und treuem, spurrillenimmunen Geradeauslauf.

Guter Wurf. Iveco ist mit dem Stralis AS 450 Euro 5 ein guter Wurf für den schweren Fernverkehr geglückt. Der Cursor-10-Diesel in der 450-PS-Version zeigt sich jeder Aufgabenstellung in diesem Bereich gewachsen. Der Preis für das rundum komplett ausgestattete Testfahrzeug von etwa 155.100 Euro, laut verhandelbarer Nettopreisliste, bewegt sich allerdings in der oberen Premiumklasse. Dafür sind bereits die Aufpreise für das Automatik-Schaltgetriebe Eurotronic (4.900 Euro), die Regelautomatik für die serienmäßige Klimaanlage (1.460 Euro)

sowie 2.900 Euro für die Euro-5-Ausstattung und Aufpreise für andere Details wie Standheizung, Spoiler und Seitenverkleidungen enthalten. Außerdem ist jetzt für den Stralis neueste Sicherheits-

Hightech verfügbar, wie ESP für 3.040 Euro, ACC (abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat) für 4.890 Euro und Spurwächter für 2.880 Euro. Hier wäre im Interesse einer stärkeren Marktdurchdringung der Sicherheitssysteme ein günstiges Gesamtpaket von Vorteil.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

Licht und Schatten

Fahrerhaus. Positiv: vorbildliche Fahrerplatz-Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegs-situation; überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür
Negativ: Tempomat-Ein/Ausschalter am Lenksäulen-Kombihebel ungünstig platziert, fehlende Flaschenhalter, keine Kleiderhaken und Handtuchhalter, fehlender Sicherheitsbügel bei Abstieg aus oberem Bett

Antriebsstrang. Für die Hubraumklasse hohe Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie umgesetzte Motorleistung; wirtschaftliche Verbrauchswerte

Fahrwerk. Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit. Positiv: Breites Sonderausstattungsprogramm neuester Assistenzsysteme von Automatik-Schaltgetriebe Eurotronic mit ZF AS-Tronic bis ESP und ACC (abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat) sowie Spurwächter
Negativ: kein Sicherheitspaketspreis mit Sonderbonus

Routine-Check/Wartung. Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel wie Motorölstand; lange Wartungsintervalle: bis circa 150.000 km im Fernverkehr

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