



Auf Wirtschaftlichkeit getrimmt

Die 430 PS starke Sattelzugmaschine Stralis AT 430 4x2 stellte sich als wirtschaftliche Fernverkehrslösung vor.

Der 430 PS starke Stralis AT 430 entpuppte sich beim Test als komfortables Arbeitstier.

Der Stralis AT 430 4x2 m mit Hochdachkabine Active Time (AT) vermittelt dank schmalere Silhouette und der etwas ausgestellten Radläufe einen sportiven Eindruck. Iveco hat nach dem Stralis AS – mit 2,49 m breiter Kabine Active Space (AS) für den internationalen Fernverkehr – erst im Vorjahr die Baumuster mit den 2,28 m breiten Kabinen Active Day (AD) und Active Time (AT) vorgestellt. Seitdem decken der AD mit 1,66 m kurzer Tageskabine sowie der AT mit 2,10 m langer Schlafkabine in Normal- und Hochdachversion die komplette

Mittelklasse im schweren Segment vom Verteiler- bis zum nationalen Fernverkehr ab.

Das Testfahrzeug powerte mit der stärksten Version des Cursor 10. Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor leistet als 10,3-l-Aggregat 430 PS bei 1.570 bis 2.100/min und gibt ein maximales Drehmoment von 1.900 Nm bei 1.050 bis 1.570/min ab. Für die AT- und AD-Baumuster stehen die Motoren Cursor 8 und Cursor 10 in einer Leistungsbandbreite von 310 bis 430 PS zur Verfügung. Das herausragende Merkmal der Cursor-Motoren ist der Turbolader

mit variabler Geometrie (VGT). Vor allem in unteren Drehzahlbereichen kann der Cursor 10 im Vergleich mit konventionellen 12-l-Aggregaten spielend mithalten. Selbst bei 800/min zog in Steigungen das Aggregat noch weiter.

Das 12-Gang-Schaltssystem Eurotronic 2 mit dem Automatik-Schaltgetriebe ZF 12 AS 2301 in 2-Pedaltechnologie und Fahrprogrammregelung beeindruckt: Der Fahrer muss nur den Anfahrang wählen und kann loslegen. Kuppeln und Schalten sowie Gangwahl werden von der Eurotronic erledigt.



Die neue Spoilerkante an der A-Säule hält die Seitenscheibe sauber.

Der Fahrerplatz mit in den Sitz integrierten Kopfstütze und Sicherheitsgurt ist in Ergonomie und Übersichtlichkeit vorbildlich gelungen.

Auf dem schwierigen Autobahnteilstück von Köln nach Frankfurt und zurück zeigte der Cursor 10 beachtliches Durchzugsvermögen. Schließlich standen bei 40 t Zuggesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von rund 10,8 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 47,5 Nm/t zur Verfügung. Vor allem auf dem Landstraßenabschnitt konnten Cursor 10 und Eurotronic punkten: Enge Landstraßen, knifflige Ortsdurchfahrten mit Schikanen sowie kurvenreiche Serpentinstraßen ließen sich bequem und gelassen bei voller Konzentration auf das Verkehrsgeschehen meistern.

Bei der ersten Auffahrt auf den 3,1 km lange und um etwa acht Prozent ansteigenden Serpentinabschnitt ging es im manuellen Modus und im 8. Gang bei überwiegend 1.700/min und etwa 50



Die Frontscheinwerfer in zeitgemäßer Klarglasoptik runden das frische Erscheinungsbild ab.

km/h voran. Es wurde dreimal geschaltet. Bei der zweiten Auffahrt wurde im Automatikmodus gefahren, und es ging teilweise auch im 9. Gang mit 1.350/min und etwa 41 km/h weiter aufwärts. Insgesamt schaltete die Eurotronic neunmal, darunter zwei Vorgaben vom voraussehenden Fahrer. Am Ende fuhr die Eurotronic 0,12 l sparsamer als der Fahrer im manuellen Modus, jedoch um nur fünf Sekunden langsamer auf dem Serpentinabschnitt nach oben. Umgerechnet auf den Durchschnittsverbrauch sind das immerhin 3,8 l/100 km weniger. Es war selbst bei die-

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km 377,0 km
 Verbrauch Ø 31,6 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 81,0 km/h
 davon: einfache Strecke A 4
 gefahrte km 34,2 km
 Verbrauch Ø 20,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 84,6 km/h

Landstraße

gefahrte km 70,4 km
 Verbrauch Ø 38,8 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 59,6 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge 3,1 km
 Verbrauch Ø 145,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 44,5 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km 447,4 km
 Verbrauch Ø 32,7 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 76,7 km/h

Wetter

sonnig/bewölkt/Niesel; Wind: 2-3/O-SO;
 +10 bis +12° C

Ø = Durchschnitt

Maße und Gewichte

Gesamtlänge.....	6.076 mm
Gesamtbreite.....	2.550 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach).....	2.820 mm
Radstand	3.610 mm
Wendekreisdurchmesser.....	14.230 mm
Zulässige Achslast vorn	7.100 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug gewogen ohne Fahrer mit vollem Tank.....	7.225 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge.....	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,50 m
Gesamtzughöhe.....	3,80 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

Antriebsstrang

Motor: Iveco Cursor 10: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Element-System (PDE) pro Zylinder; Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder; Bohrung/Hub: 125/140 mm; Hubraum: 10,3 l; Leistung: 430 PS (316 kW) bei 1.570/min bis 2.100/min; maximales Drehmoment: 1.900 Nm zwischen 1.000 und 1.570/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Iveco Eurotronic 2 mit ZF 12 AS 2301 DD: Automatik-16-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung u. anwählbarem Handschaltmodus über Joystick; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 12. Gang: 15,86:1 bis 1:1; zwei Rückwärtsgänge i= 14,86:1 und 11,41:1

Antriebs-Hinterachse: S 48: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 3,08:1; Gesamtauslegung: 1.248/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 7,1-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; Iveco-Turbo-Brake (ITB): Dekompressions-Motorbremse mit VGT-Unterstützung, Dauerbremsleistung: 367 PS (270 KW) bei 2.300/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder 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

TEST Iveco Stralis AT 430



Dank der auf dem Multifunktionslenkrad aufsteckbaren Unterlage lassen sich Schreibarbeiten problemlos erledigen.

Auf Wunsch lässt sich ab Werk eine auziehbare Kühltruhe ordern.

ser schwierigen Topographie kein Problem, mit 12 Fahrgängen wirtschaftlich voranzukommen.

Eine Besonderheit der Cursor-Motoren ist die VGT-unterstützte, elektronisch regelbare Dekompressions-Motorbremse ITB (Iveco Turbo Brake). Sie lässt sich bequem über einen Lenksäulen-Bedienhebel aktivieren und arbeitet äußerst leise: In der ersten Stufe kommen 50 Prozent der Motorbremsleistung zum Einsatz. In der zweiten Stufe wird die Motorbremsleistung durch den elektronisch geregelten VGT sanft auf die volle Leistung von 367 PS bei 2.300/min gebracht. Zusätzlich aktiviert die Eurotronic das Motorbremsprogramm und schaltet automatisch in einen Gang für effektivere Drehzahlen. Der Fahrer kann auch im Automatik-Modus weiter runterschalten, um die Motorbremsleistung besser nutzen zu können. Die Eurotronic erkennt jedoch nur Schaltbefehle an, die innerhalb des zulässigen Motor-Drehzahlbandes liegen.

Eurotronic 2 sorgt auch für geringeren Bremsbelagverschleiß durch die bessere Nutzung der Motorbremse und wesentlich verringerten Kupplungsverschleiß dank automatischer Betätigung. Außer-

dem wird der gesamte Antriebsstrang auf Grund der hohen Schaltqualität geschont.

Bequem gestuft und durch gut platzierte Haltegriffe gesichert geht es schnell nach oben in die AT-Kabine. Der Fahrerplatz zeichnet sich durch erstklassige Ergonomie und Übersichtlichkeit aus. Einfach funktionieren Lenkrad- und Sitzverstellung. Dank Multifunktionslenkrad mit Bedientasten sowie Bedienhebelschaltern an der Lenksäule kann der Fahrer alle elementaren Funktionen in unmittelbarer Lenkradnähe bedienen.

Positiv auch die großen Staufächer über der Windschutzscheibe und unterhalb der erhöhten Liege, die sich so auch zum Sitzen gebrauchen lässt. Unter dem Mittelteil war beim Testfahrzeug noch eine Kühltruhe (Sonderausstattung) eingeschoben. Die beliebten Außenstaufächer sind nicht besonders geräumig. Was noch fehlt, ist eine blendfreie Nachtbeleuchtung, die Mittelstellung der leichtgängi-



Der 430 PS starke Cursor 10 mit 10,3 l Hubraum besitzt einen starken Antritt und ein erstaunliches Durchzugsvermögen.

gen Lenkung könnte etwas besser gedämpft sein. Die Haltegriffe für die Windschutzscheibenreinigung am Frontaufstieg sind ziemlich versteckt angebracht und von außen nicht erkennbar.

Die Grundausführung des Stralis AT 430 4x2 Eurotronic mit Hochdachkabine steht mit 124.800 Euro in der „Brutto“-Nettopreisliste. Auf Grund der erfreulich kompletten Ausstattung ist die Liste der Sonderausstattungen beim Testfahrzeug mit Dingen wie oberes Bett für 500 Euro, Alu-Felgen für 2.570 Euro, klappbare Seitenverkleidungen für 2.000 Euro sowie Bordkühlschrank für 1.520 Euro und andere Dinge im Gesamtwert von 16.950 Euro ungewöhnlich kurz ausgefallen.

ADELBERT SCHWARZ