



Iveco Stralis AT 440 S 36 T/P

Nutzlaststarkes Sparmobil

Weniger Gewicht heißt Nutzlast, die der 6,3 t leichte Iveco im Baustofftransport gewinnbringend einsetzt. Zur Effizienz soll auch der moderne 360-PS-Dieselmotor beitragen, der gestandene 40 t mit einem automatisierten Getriebe angemessen auf Trab bringen soll.

Was im Treibstoffgeschäft richtig ist, muss im Schüttgüter-Gewerbe nicht falsch sein. So oder ähnlich klang die Argumentation, mit der die Iveco-Verkäufer auf die Kunden losgelassen wurden. Ab Werk die Fahrt mit maximaler Kapazität, zurück geht es leer. Ins Gelände muss nicht jeder, wer Kies zum Asphaltwerk fährt, braucht weder

Allradantrieb noch schwere Offroad-Komponenten. Vielleicht eine Differenzialsperre an der Hinterachse, um an Steigungsstücken durchdrehende Räder zu bändigen – mehr bringt der leichte Iveco Stralis fürs Baugeschäft nicht mit.

Die Waage zeigt fahrfertige 6.350 kg, freilich können mit einer kurzen Nahverkehrskabine noch mal 110 kg gespart

werden. Wer jetzt einen Leichtbau-Auflieger dranhängt, kommt auf knapp 30 Tonnen Nutzlast – das heißt etwa drei Tonnen pro Fuhre mehr, die am Ende des Tages die Einsatzbilanz schönen. Selbstverständlich führt der Sattelzug kein Reserverad mit sich, schließlich bleibt er mit seinen Einsätzen im Einzugsbereich des Betriebes. Dafür sparen die Leicht-

Als Straßenroller der Nutzlastkönig – der leichte Stralis macht bis zu 30 t pro Fuhre möglich.



metallräder 96 kg und die direkt montierte Sattelkupplung noch mal 60. Weitere 40 kg gehen auf das Konto der Alu-Luftkessel. Was heute wie eine Provokation klingt: 360 PS für 40 t gab es früher mal. Im gewichtsoptimierten Stralis versteht ein 7,8 Liter kleiner Sechszylinder mit 680 kg Lebergewicht seinen Dienst,

der bis zu 1.500 Nm Drehmoment an das automatisierte Eurotronic-Getriebe mit seinen 12 Fahrgängen weiterreicht. Zusammen bringen beide knappe 300 Kilogramm weniger als der nächstgrößere Antriebsstrang auf die Räder, wobei die SCR-Abgasreinigung wieder 200 kg kostet. Aber wer verdienen will, muss rechnen. Da der Stralis bereits nach Euro 5 zertifiziert ist, spart er auf Autobahneinsätzen Maut – je mehr Kilometer, desto besser.

Ein Herz für Fahrer. Doch so weit, dass beim Fahrpersonal gespart wird, geht Iveco nicht. Schon beim Einsteigen nötigt der Deutsch-Italiener dem Fahrer ein anerkennendes Nicken ab. Die Türen gehen weit auf, man muss nicht weit nach oben steigen. Allerdings genügt leichter Gegenwind, um einem die Tür ins Kreuz zu schlagen. Der Fahrer wird durchaus mit

(Von links) Etwas Farbe im Alltag – ergonomisch einwandfreies Cockpit mit Funktionslenkrad und ohne Schaltkulisse.

Serviceklappe ohne Ölmesstab – die Füllstände werden per Display gecheckt.

Nicht allzu weit nach oben – bequemer dreistufiger Einstieg.

Annehmlichkeiten empfangen. Punkte sammelt der Iveco durch ordentliche Isri-Sitze, eine pneumatische Verstellung fürs grifffreundliche Multifunktionslenkrad und die Schaltautomatik. Die regelmäßige Füllmengenkontrolle verursacht keine Schmutzfinger mehr, Öl- und Wasserstand werden auf Knopfdruck im Display angezeigt. Die Bedienung gibt keine Rätsel auf, einfach einsteigen und losfahren. Die schmale Frontscheibe schränkt zwar die Sicht ein wenig ein, verhindert aber im Hochsommer eine massive Sonneneinstrahlung. Etwas üppig fürs Motorfor-



TECHNISCHE DATEN

Iveco Stralis AT 440 S 36 T/P:

Antriebsstrang

Motor: Reihensechszylinder Cursor 8 S 36, Pumpe-Düse-Einspritzung mit EDC-Motormanagement, VTG-Turbo-lader, Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, abgas-arm nach Euro 5 mit SCR-Kat. Hubraum 7.790 cm³, Nennleistung 265 kW/360 PS bei 1.690 – 2.400/min, Max. Drehmoment 1.500 Nm bei 1.125 – 1.675/min.

Kraftübertragung: Automatisierte Trockenkupplung, au-tomatisches 12-Ganggetriebe ZF 12 AS 1930 TD, Über-setzungen von 15,86 bis 1,0. Hypoidachse 400 TP mit Differenzialsperre, Übersetzung i = 3,70.1)

Fahrwerk

Achsen: vorn: Gekröpfte Faustachse mit 1-Blattparabel-federn, Stoßdämpfer; hinten: ECAS-Luftfederung mit 4 Bälgen und Stoßdämpfern, Stabilisator; Bereifung Test-fahrzeug: 315/70 R 22,5

Bremsen: Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektroni-scher Regelung (EBS mit ABS und ASR), Scheibenbrem-sen an allen Rädern, Iveco-Turbobrake als Dauerbremse



Ölmesstab für die Service-Crew, praktische Start-Stopp-Anlage für die Werkstatt.

Der Leichtathlet unter der Kabine – hochmoderner Cursor 8-Sechszylinder mit VTG-Lader, 1.500 Nm Drehmoment und 360 PS.

mat fällt der Motortunnel aus, wenigstens entfällt die Schaltkulisse und gibt den Weg zum Seitenwechsel frei. Die kräftig dimensionierten Außenspiegel wackeln nicht und bieten eine gute Sicht nach hinten. Ein wenig südländische Lebensfreude demonstriert der Klecks Farbe da und dort – das Rot der Sitze und die bunten Uhren im Zentralinstrument des Cockpits. Der Iveco fährt zwar keine Prestigepunkte ein, abseits irgendwel-

cher Premiumansprüche wirkt der Stralis aber grundsollide und ordentlich ver-arbeitet.

Leichtbau im Einsatz. Dass der Stralis kein Geländegänger ist, macht er gleich auf den ersten Metern klar. Beim Abbiegen auf einen Feldweg ohne Ladung ver-kürzt das rechte Hinterrad der Zugma-schine auf einer nassen Wiese den Radi-us und schon steht die leere Fuhre. Die Lehre daraus: Man muss seinen Fahrweg schon mit Bedacht wählen. Auf festem Grund zeigt sich die leichte Sattelzugma-schine als fleißiger Arbeiter. Der Auflie-ger darf diesmal etwas voller sein, was

den Laderfahrer sichtbar irritiert. Eine Schippe mehr darf es sein - der randvolle Sattelzug rollt mit 40 t von der Waage. Wie der Stralis Light die Beanspruchungen am Bau auf Dauer wegsteckt, steht auf einem anderen Blatt. Der leichte Nutz-lastkönig ist kein Kipper für jedermann - eher ein Flotten-Spezialist, der auf der Straße maximale Mengen legal anliefern.

Wie schlägt sich der knapp motori-sierte Stralis mit vollem Auflieger? Die Probe aufs Exempel bei der Fahrt zur Waage: In Fahrstellung D beschränkt sich der Aufwand für den Fahrer aufs Gasge-ben. Blitzschnell korrigiert der Getriebe-rechner den Anfahrangang - von vier bei

(Von links) Die Bodenfreiheit erlaubt keine Experimente im Gelände.

Weniger ist mehr – maßgeschneidert mit 300-l-Alutank und Behälter für 55 l Ad Blue



Leerfahrt jetzt auf zwei. Und schon die erste Steigung zeigt, wie engagiert der kleine Hochleistungsdiesel zu Werke geht. Der Motor spricht spontan auf den Gasbefehl an – keine Rede von Turboloch. Mit Drehzahlen bis 2.200 Umdrehungen stemmt sich der Cursor 8 in kleinen Gängen gegen den Sechszylinder. „Lass ihn drehen“, erklärt der Iveco-Instrukteur selbstbewusst, „der Cursor 8 reagiert auf hohe Drehzahlen nicht empfindlich. Ein Hinweis darauf ist das grüne Feld des Drehzahlmessers, das die wirtschaftlich nutzbaren Drehzahlen von 1.200 bis 1.900 Umdrehungen dokumentiert. Maximal 1.500 Nm Drehmoment werden von 1.125 bis 1.675 Umdrehungen geboten, die Leistungsspitze von 360 PS steht dem Fahrer von 1.690 bis 2.400 Umdrehungen zur Verfügung.“

Die Hand bleibt am Lenkrad. In der Regel verzichtet der Rechner in der Steigung aufs Hochschalten, um nicht den Kraftschluss zu verlieren. Einfache Topografien werden dagegen schwungvoll genommen, hier hilft die leistungsorientierte Abstimmung der Übersetzungen und die quicklebendige Arbeitsweise der Getriebekomponenten. 60 km/h auf Landstraßen erfordern im 12. Gang 1.200 Umdrehungen und bringen eine erhöhte Schaltaktivität mit sich. Die aber der Getrieberechner mit Pneumatikzylindern übernimmt, ohne den Fahrer zu manuellen Eingriffen zu nötigen. Für feinfühli-

ges Reversieren an einen Straßenfertiger gibt es den Rangiermodus. Dabei begrenzt der Rechner die Motordrehzahl auf maximal 1.000 Umdrehungen. Selbst fürs Freischaukel sieht das System einen Modus vor.

Unterwegs auf engen Landstraßen verzichtet man schon nach wenigen Kilometern auf die Schaltung von Hand – die zwar spielend mit einem kleinen Fingertipp am rechten Lenkerhebel leicht aus dem Handgelenk geht – besser als der Computer kann man es eh nicht. Als Resultat schlägt eine flüssige Fahrweise zu Buche. Man zählt mit 40 t über Land nicht zu den Schnellsten und auf schwierigen Topografien verliert man rasch ein paar Minuten. Beachtlich ist der gebotene Fahrkomfort: Auch bei hohen Drehzahlen bleibt der Sechszylinder unter dem Haus

kleine Diesel nur wenig Hubraum in den Ring zu werfen hat. Die Turbobrake macht den Unterschied – die Dekompressionsbremse nutzt den Turbolader zu höheren Füllungsgraden, die die Bremsleistung verstärken. Der Betriebsbremse vorgeschaltet wird das Befahren von Gefällen ein Kinderspiel – wird per Bremsbefehl eine Abwärtsgeschwindigkeit vorgegeben, reagiert die Turbobrake nach Maß – reicht die Bremsleistung nicht, schaltet der Getrieberechner zurück. Gefühlsecht verzögern die Scheibenbremsen, die den Bremsbefehl blitzschnell elektronisch an die Bremszylinder wei-

Mehr als 3 t pro Fuhre mehr sind ein gewichtiges Argument.



Spareffekte auch an der Tankstelle – der Stralis zählt zu den sparsamen Vertretern der Zutft.

angenehm leise und kultiviert. Das Straßenfahrwerk überzeugt mit guten Fahreigenschaften – mit prima Geradeauslauf und exaktem Kurvenlauf, wofür die ausgezeichnete Lenkung maßgeblich verantwortlich zeichnet. Der Stralis ist zwar keine Sänfte, aber ausgewogen gefedert. Nur auf harten Querfugen reagiert der Stralis etwas unwirsch, die dicke Einblattfeder an der Vorderachse spricht hier nicht so elegant wie die üblichen Mehrblattparabel-Federn an. Hohe Sicherheitsreserven bieten die Bremsen des Stralis. Schon die Motorbremse verblüfft mit starkem Einsatz, obgleich der

terreichen.

Weniger Pferde und weniger Gewicht – darf hier mit einem niedrigen Kraftstoffverbrauch gerechnet werden? Angesichts der ungünstigen Witterungsverhältnisse (weniger als 10 ° C, Regen) bleiben wir diesmal den Nachweis schuldig. Am Ende der Testfahrt folgt wie immer die Kontrolltanking – nur soviel zum Schluss: der Wert überraschte selbst den erfahrenen Iveco-Instrukteur positiv.

Fazit. Als Seiteneinsteiger am Bau ist der leichte Iveco vielleicht kein Idealtyp – Kritiker werden sich an der knapp bemessenen Motorleistung und den geringen Überlastreserven reiben. Auf der anderen Seite wiegt seine Transportleistung schwer. Mehr als drei Tonnen pro Fuhre mehr oder 3.000 Tonnen zusätzlich pro Jahr – macht eingesparte 75 eingesparte Einsätze ohne Kostenanfall. Mit 360 PS lässt sich leben, wenn dem Fahrer die Eurotronic-Automatik zur Verfügung steht. Die macht sich bezahlt, weil sich die Lebensdauer der Kupplung verlängert. Dass der Iveco Stralis technisch auf der Höhe der Zeit ist, zeigen auch die langen Serviceintervalle – mit 150.000 km im reinen Straßenbetrieb oder 80.000 km im gemischten Einsatz trägt er auch hier die Krone.

WOLFGANG TSCHAKERT

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

