



Iveco Trakker AT 260 T 50

## Mit Power in der Grube

Der pragmatische Iveco-Kipper kann auch anders, mit 500 PS spielt er in der Hochleistungsliga. Das großzügige AT-Fahrerhaus macht in der Kipperbranche was her. Lohnt sich die Investition?

**Z**u viel, meinen die einen – 500 PS für den Kipper –, andere vertreten eine konträre Meinung. „Drehmoment kann man gar nicht genug haben“, bringt es beispielsweise der Erdbauunternehmer Johann Ettengruber aus Dachau auf den Punkt. Er rüstet seinen Fuhrpark mit

starken Maschinen hoch, um die Durchlaufgeschwindigkeiten zu erhöhen. Er spricht von größeren Reserven im Antriebsstrang und von zusätzlicher Motivation für seine Fahrer. Auch der italienische Truckbauer Iveco möchte hier nicht zurückstehen und bietet seinen

Trakker als Spezialisten fürs Grobe jetzt mit prestigeträchtigen 500 Pferdestärken. Der eher vernunftorientierte Kipper wird so zum Flaggschiff, rollt mit großer Active-Time-Kabine und polierten Alcoa-Rädern vor. Kann er damit dem Actros und dem TGS Paroli bieten?



**Stark motorisiert, flexibel im Einsatz: Iveco Trakker 260 T 50. Kleine Bilder (von oben): Geringe Verschränkung mit Luftfederung an den Hinterachsen; der Verzicht aufs Reserverad spart 100 kg; Zeitgewinn mit Bordmatic für Truck und Trailer – einfach abkippen ohne auszusteigen**



Zuerst die Datenlage: Er ist kein Fall für jedermann. Mit 12,6 t Leergewicht samt Meiller-Dreiseitenkipper ist der Dreiaxser aus Ulmer Fertigung kein Leichtgewicht, immerhin 100 kg gehen auf das Konto des langen Active-Time-Fahrerhauses. Der Fliegl-Tandemhänger schlägt mit 4.370 kg zu Buche, so bleiben nur 23 t Nutzlast – das kann jeder Kipp-sattelzug besser. Doch der klassische Dreiaxser mit zwei angetriebenen Achsen hat nach wie vor seine Qualitäten: Er zeigt sich flexibel, fährt solo kleinere Volumen und kann samt Anhänger auf einer Fuhre zwei Sorten Schüttgüter verklappen. Die beiden Hinterachsen rollen luftgefedert, die elektronische Niveauregulierung sorgt leer wie beladen für eine

konstante Rahmenhöhe. Damit eignet sich der Iveco vorzüglich für den Winterdienst – die Streugutausbringung bleibt bei vollem oder halbleerem Salzstreuer auf der Brücke konstant.

**Südländisch farbenfroh.** Vor Arbeitsbeginn geht es hoch hinauf, genau 1,46 m muss der Fahrer erklettern, bis er hinter sich die Tür schließen kann. Im farbenfrohen Innenraum wird er von üppigem Lebensraum verwöhnt – statt der knapp 1.400 mm Innenlänge im Nahverkehrs-haus sind es jetzt fast 2 m. Das attraktiv eingerichtete Active-Time-Fahrerhaus hat eine Pausenliege und brauchbaren Stauraum darunter zu bieten – zu beladen ist dieser auch von außen, verschließt Hand-

schuhe, Stiefel und Werkzeug geruchsdicht. Zwei Schächte für Kleinzeug findet der Fahrer griffbereit rechts neben seinem Sitz, optional komplettiert ein kleiner Kühlschrank die Ausstattung – wenn dann noch die Standheizung an Bord ist, steht einem Übernacht-Einsatz nichts mehr im Wege.

Das Cockpit für den Fahrer präsentiert sich tiptop, sieht man von den Schaltern in der Armaturenbrett-Mitte ab – zum Aktivieren des Nebenabtriebs ist stets eine veritable Verbeugung fällig. Gute Noten verdient sich der Drehschalter für die Traktionshilfen: überlegt angeordnet, intuitiv Schritt für Schritt schaltbar – erst die Längssperre, dann die Quersperren. Der Aufstieg zum Aussichtspunkt gleich

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor**

Reihensechszylinder Iveco Cursor 13 mit VTG-Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Einspritzung über Pumpe-Düse-Elemente, 4 Ventile pro Zylinder, Iveco Turbobrake-Motorbremse, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Kat.  
 Hubraum 12.880 cm<sup>3</sup>  
 Nennleistung 368 kW/500 PS bei 1.525–1.900 U/min  
 Max. Drehmoment 2.300 Nm bei 1.000–1.520 U/min

**Antriebsstrang**

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, 16-Gang-Getriebe ZF 16 S 2.520 TO mit Servoshift-Schaltheife, Spreizung  $i = 13,8$  bis  $0,84$ . Tandem-Außenplaneten-Achsen mit Sperrdifferential und Längssperre;  $i$ -gesamt =  $4,23$  (1.300/min bei 85 km/h)

**Fahrwerk**

Vorderachse als Faustachse mit 3-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; 2 angetriebene Außenplaneten-Achsen mit 2 Rollbälgen pro Seite, Stoßdämpfer, Stabilisator.  
 Bereifung vorn 385/65 R 22,5, hinten 315/80 R 22,5  
 Fabrikat Michelin XZY

**Bremsen**

Zweikreis-Druckluftbremse, elektronisch gesteuert mit EBS-System, Scheibenbremsen an der VA, Trommelbremsen an den HA, Dauerbremsen: Iveco Turbobrake mit 416 PS Bremsleistung, Intarder.

**Maße und Gewichte**

Länge x Breite x Höhe... 7.849 x 2.550 x 3.105 mm  
 Radstände... 3.000/1.390 mm  
 Bodenfreiheit v/h... 320/324 mm  
 Wattiefe... 543 mm  
 Tankinhalt... 300 l + 55 l Adblue  
 Achslasten VA/HA... 8,0 t + 2 x 9,5 t  
 Leergewicht... 12.580 kg  
 zulässiges Gesamtgewicht... 26.000 kg  
 Testgewicht... 40.080 kg

rechts neben der Fahrertür spricht ebenfalls für die Kipperkompetenz des Hauses: Der Blick auf die Beladung ist jetzt bestens gesichert – mit einer breiten Stehfläche und einer massiven Reling auf dem Dach.

Auch sonst geht der Iveco prima zur Hand. Die Verstellbereiche des Lenkrads und des Fahrersitzes stellen große und kleine Kipperfahrer zufrieden, der feine Lederbesatz des handsamen Funktionsvolants kostet freilich Aufpreis. Ohne Aufgeld gibt es die perfekte Pedalerie, die sich wirklich mühelos bedienen lässt. So verwundert es nicht, dass sich schon auf den ersten Metern Fahrspaß einstellt. Der starke Trakker folgt seiner erstklassigen Lenkung exakt, fast leichtfüßig. Trotz Luftfederung an den Hinterachsen ist der



Moderne Optik und gute Ergonomie, die Schalter rechts sind allerdings nur schwer zu bewegen. Unten links: Großzügige Platzverhältnisse. Unten rechts: Praktisches Staufach unter der Kojе.



Trakker kein Softie. Leer rollt er steifbeinig und kopiert die Fahrbahnebenenheiten. Grobe Schläge steckt er weg, reagiert nur etwas poltrig – ein richtig straßenfeines Fahrzeug will der Trakker auch nicht sein.

Beladen ändert sich das Bild, jetzt federt der Trakker ganz manierlich. Ob es an den hohen Reserven liegt? „Die beiden luftgefederten Hinterachsen vertragen bis zu 13 Tonnen“, verrät der begleitende Techniker. Im Geländebetrieb ist unser Dreiaxser nur zweite Wahl, die luftgefederten Außenplanetenachsen des Iveco lassen nur geringe Verschränkung zu, auch wenn die Federbälge und Schubstreben der Antriebsachsen einem Geländeeritt nicht im Wege stehen. Gegen Bodkontakte schützt ein massives Stahlgitter den teuren Kühler, die Ölwanne des Motors bleibt schutzlos. Wer einen klassischen 6x4 sucht, der solo tief in die Baugrube muss, ist mit hoher Bauweise und Parabelfedern ohnehin besser bedient.

**Mit 500 PS unterwegs.** Die Erfahrung vieler Tests zeigt: Hohe Motorleistung lässt sich im Gelände kaum zeit- und gewinnbringend einsetzen. Auf der Straße

schon eher, beispielsweise auf schwieriger Topografie oder mit schwerem Tieflader im Schlepp. Von einer anderen Seite betrachtet relativiert sich das Bild: Mit 12,5 PS pro Tonne kommt der 40-Tonner aus Ulm auf das Leistungsgewicht eines mit 400 PS nur durchschnittlich dynamischen Vierachsers. Unter dem Fahrerhaus sitzt die Iveco-Einheitsmotorisierung für den Bau, der Cursor 13-Sechszylinder – mit 500 PS ist er der stärkste Kippermotor der Marke. Und dennoch kein Überflieger, maximal 2.300 Nm Drehmoment bekommt man woanders in Kombination mit 460 PS geboten.

Aber im Fahrbetrieb zeigt sich der moderne 13-l-Diesel von seiner besten Seite. Allzeit willig tritt er schon knapp über der Leerlaufdrehzahl kräftig an, reagiert spontan, fast bissig auf die Fahrbefehle. Und er lässt auch nicht nach, wenn die Fahrwiderstände stark steigen. Von 1.000 bis 1.535 Umdrehungen ist er am stärksten, gleich darüber kann der Fahrer die vollen 500 PS fordern. Getriebeseitig bietet unser Proband nur konventionelle Kost – der Motor arbeitet einem 16-Gang-Schaltgetriebe von ZF zu, das nach Doppel-H-Schema bedient werden möchte.

Eine Glaubens- oder Geschmacksfrage: Der eine Fahrer mag es, der andere nicht. Etwas leichtgängiger dürfte der Schalthebel aber durch die Gassen flutschen, trotz Servoshift-Unterstützung wird noch immer eine kräftige Hand verlangt. Und muss man in einer kniffligen Situation über den Gruppensprung zwischen den Gängen vier groß und fünf klein, verliert die Fuhre unwillkürlich an Fahrt. Nur gut, dass der großvolumige Motor auch Schaltfehler verzeiht und bei niedrigsten Drehzahlen noch ein Quäntchen Leistung findet.

Obwohl die Gesamtübersetzung relativ lang ausfällt, geraten der erste und der Rückwärtsgang nicht kupplungsgefährdend schnell: Bei Autobahntempo 85 ist der Trakker mit 1.350 Touren im größten Gang leise wie ein Fernverkehrstruck unterwegs und spart Kraftstoff – auf der Landstraße dreht der Diesel mit 1.120 Umdrehungen in Acht klein. Und der erste Gang reicht für maximal 6,7 km/h, gerade richtig für steile Anstiege. Auch

wenn wir im Iveco-Flaggschiff das automatische Eurotronic-Getriebe vermisst haben – im ersten Gang und mit Leerlaufdrehzahl verschleißarm durch Steilstücke klettern, das kann nur ein Handschaltgetriebe. Und das Beste, was man dem Iveco-Antriebsstrang nachsagen kann, ist sein maßvoller Verbrauch – bei Teillast, aber insbesondere, wenn er gefordert wird.

So mühelos, wie der Trakker fährt, so bremst er auch. Feinfühlig verzögern Scheibenbremsen vorn und Duo-Duplex-Trommelbremsen hinten, sie werden elektronisch angesteuert. Stark zeigt sich die Motorbremse, im steilen Gelände und auf langen Gefällen. Die zweistufige Dekompressionsmotorbremse, sie heißt bei Iveco Turbo Brake, führt den 40-Tonner zuverlässig bergab – sie wird durch den Turbolader mit variabler Geometrie unterstützt. Bei hohen Geschwindigkeiten bringt sich der Retarder ein, der zwar rund 80 kg Nutzlast kostet, aber im Straßeneinsatz die Transportgeschwindigkeit hoch hält.

## TESTERGEBNIS

### Leerfahrten

Landstraße . . . . . 32,25 l/100 km bei 59,3 km/h  
Autobahn . . . . . 25,52 l/100 km bei 83,33 km/h

### Beladen

Landstraße . . . . . 54,18 l/100 km bei 59,23 km/h  
Autobahn . . . . . 29,98 l/100 km bei 77,89 km/h

### Gesamt

Teststrecke . . . . . 205 km  
Landstraßenanteil . . . . . 78 %  
Verbrauch . . . . . 39,89 l/100 km

**Unser Fazit.** Auch mit 500 PS zieht der tiefschwarze Trakker nicht die große Aufmerksamkeit auf sich. Wer auf die technischen Qualitäten fokussiert, bekommt moderne und robuste Technik zu erstaunlich günstigen Kosten. Das beachtliche Leistungsangebot kann ohne Reue genutzt werden, der Kraftstoffkonsum ist als vergleichsweise günstig. Auf Wunsch gibt es das Eurotronic-Getriebe mit Offroad-Modus. Man muss nicht gleich nach den Sternen greifen, ein Iveco tut es oft genauso gut. **WOLFGANG TSCHAKERT**



## VERTRAUEN IST GUT, TRANSPARENZ IST BESSER.

Bei EURO-Leasing kommt zusammen, was zusammengehört. Wir bieten mit starken Partnern jetzt das perfekte Mietpaket für noch mehr wirtschaftlichen Erfolg. Mit dynamischen Lösungen sorgen wir für mehr Flexibilität in Ihrem Fuhrpark.

Und das Beste daran ist: Mit unserem ONE-STOP-SHOPPING Komplettservice sparen Sie nicht nur Zeit und Geld. Sie schonen vor allem auch Ihre Nerven.

[www.euro-leasing.de](http://www.euro-leasing.de) • Servicehotline: 0 18 05 / 25 46 73

VERMIETZENTRALE • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • [info@euro-leasing.de](mailto:info@euro-leasing.de)

**EURO<sup>®</sup> LEASING**  
Immer in Bewegung