



# Komfortabel unterwegs

Der Stralis von Iveco hat sich schnell zum Erfolgstyp aufgeschwungen. Nicht ohne Grund, wie der Test mit dem Stralis 480 Eurotronic zeigte. Mit elastischem 480-PS-Cursor-Motor und Automatik-Schaltgetriebe zeigte sich der Stralis von seiner besten Seite.

Der Stralis 480 Eurotronic beeindruckte durch exzellenten Fahrkomfort.



Die untere Liege lässt sich mit wenigen Handgriffen in eine gemütliche Sitzgruppe mit Tisch umbauen.

**M**it dem Stralis 480 Eurotronic 4x2 hat Iveco im schweren Fernverkehrssegment das richtige Modell für die Premiumklasse im Programm. Zur Motorleistung von 480 PS passt auch das wuchtige Erscheinungsbild mit dem markanten, großflächigen Kühlergrill. Der Stralis signalisiert aggressionsfrei Leistungsbereitschaft und Stärke. An der gerundeten Fahrerhausfront einschließlich Hochdach und Stoßfänger sowie den fließenden Übergängen zu den Seitenteilen ist die aerodynamische Feinarbeit der Ingenieure zu erkennen, die im Windkanal geleistet wurde.

Unter der Kabine schlägt das 480 PS starke Hightech-Herz Cursor 13. Die Highlights sind der Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) und weitere Technik vom Feinsten: vollelektronisches Mo-

tormangement, Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System (PDE), obenliegende Nockenwelle und Vierventiltechnik pro Zylinder.

Der 12,9-l-Sechszylinder-Reihendieselmotor leistet die 480 PS zwischen 1.540 und 1.900/min und besitzt ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm zwischen 1.000 und 1.540/min. Dank Hightech ließ sich diese ungewöhnlich große Bandbreite, in der Nennleistung und maximales Drehmoment im unteren Drehzahlbereich anliegen, erzielen.

Hightech auch beim Getriebe: Iveco hatte den Stralis 480 mit der Eurotronic 2 und dem 16-Gang-Automatikschaltgetriebe ZF 16 AS 2601 DD in 2-Pedaltechnologie bestückt. Sieben Jahre Erfahrung stecken in der Iveco Eurotronic, so lange arbeiten Iveco und ZF schon eng zusammen. So bringt Iveco ein ausgereiftes Pro-



Der Fahrerplatz ist von Iveco in allen Punkten vorbildlich gestaltet worden.



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.076 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.731 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 400-l-Tank	7.420 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,55 m
Gesamtzughöhe	3,78 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

### Antriebsstrang

**Motor:** Iveco Cursor 13: 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 pro Zylinder; Ventilttechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder; Bohrung/Hub: 135/150 mm; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 480 PS (353 kW) zwischen 1.540/min und 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.200 Nm zwischen 1.000 und 1.540/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Iveco Eurotronic 2 mit ZF 16 AS 2601 DD: Automatik-16-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung u. anwählbarem Handschaltmodus über Joystick; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 16. Gang: 17,03:1 bis 1:1; zwei Rückwärtsgänge i= 15,77:1 und 13,07:1

**Antriebs-Hinterachse:** S 48: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 2,85:1; Gesamtauslegung: 1.160/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 Betriebsbremsssystem) und druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktion; Iveco-Turbo-Brake (ITB): Dekompressions-Motorbremse mit VGT-Unterstützung; Maximalleistung: 449 PS (330 kW) bei 2.600/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Feder-speicher-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

dukt auf dem Markt, das sich auch – wie der Motor – bereits im Eurostar Cursor 13 bewährt hat.

Es ist einfach immer wieder erstaunlich, wie leistungsfähig diese Technologie ist. Der Fahrer braucht praktisch nur noch den Anfahrang zu wählen, die Feststellbremse lösen und Gas geben. Alles andere wie Kupplungs-betätigung und Gangwahl übernimmt die Elektronik. Der automatisierte Kupplungseinsatz beim Anfahren und Rangieren sowie die sanften und schnellen Gangwechsel mit kaum spürbarer Zugkraftunterbrechung sind von höchster Qualität. Das bringt einen deutlich verbesserten Fahrkomfort und schont den gesamten Antriebsstrang. Iveco garantiert bei Eurotronic eine Lebensdauer der Kupplung von 800.000 km.

wird der Automatikmodus nicht unterbrochen, eine unwirtschaftliche Gangwahl wird, außer in der Kickdown-Funktion und im manuellen Modus, nach einigen Sekunden automatisch korrigiert. Der Fahrer sollte nicht den Automatikmodus, außer beim Rangieren, verlassen. Perfekter als der Iveco Eurotronic-Mikroprozessor kann es auch der beste Fahrer kaum noch machen. Nur ist die Eurotronic immer auf Draht und kennt weder Müdigkeit noch Stimmungsschwankungen.

Auch beim Test gab es nur wenige Gelegenheiten, wo sich beim Eurotronic-Fahrprogramm eine Unterstützung durch den Fahrer gelohnt hätte. Selbst auf der 8-prozentig ansteigenden Serpentin-strecke nicht, die sogar mehrmals extra mit manueller Gangwahl gefahren wurde. Dabei ließen sich die Verbrauchswerte nicht verbessern.

Iveco hat die Software Eurotronic 2 einfach hervorragend auf den Cursor 13 abgestimmt. Das Programm nutzt die enorme Motor-Elastizität und den wirtschaftlichen Drehzahlbereich zwischen 1.000 und 1.400/min. Das geschmeidige Triebwerk bringt schon bei 800/min ein Drehmoment von rund 1.700 Nm und eine Leistung von etwa 245 PS bei 800/min. Eurotronic nutzt diese Motor-Charakteristik auch beim Beschleunigen vom Stand aus für Gangsprünge, um elegant und zügig auf Touren zu kommen. ➤

*Der automatisierte Kupplungseinsatz sowie die sanften Gangwechsel mit kaum spürbarer Zugkraftunterbrechung sind von höchster Qualität.*

Allerdings kann der Fahrer in voraussehender Fahrweise das Fahrprogramm im Automatikmodus durch Kickdown-Funktion des Fahrpedals oder durch einen Tip am Wahlhebel unterstützen und die Schaltung früher einleiten. Dabei

# TEST Iveco Stralis 480



Beim Stralis geht es bequem und sicher nach oben.

Auf dem schwierigen Autobahnabschnitt, auf der A 3 Köln-Frankfurt und zurück, wurden selbst langgezogene fünfprozentige Steigungen im 12. Gang bei 1.300/min und mit 41 km/h souverän bewältigt. Immerhin standen bei einem Zuggesamtgewicht von 40 t ein Leistungsverhältnis von 12 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 55 Nm/t zur Verfügung.

**Der Stralis 480 bewältigte auf dem schwierigen Autobahnabschnitt selbst langgezogene fünfprozentige Steigungen souverän im 12. Gang.**

Da passte auch die Auslegung beim Stralis 480 Eurotronic auf eine Motordrehzahl von etwa 1.160/min bei Autobahntempo 80 km/h. Eine ausgezeichnete GesamtAbstimmung des Antriebsstrangs für eine hohe Wirtschaftlichkeit und anspruchsvolle Fahrharmonie. Trotz einer wechselhaften Wetterlage wurde

ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 34,2 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74,8 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten) erzielt, und auf dem Autobahnabschnitt waren es 33,0 l/100 km bei 78,3 km/h.

Vor allem auf der Autobahn war der Stralis 480 Eurotronic in seinem Element. Mit aktiviertem Tempomat ließ er sich wie mit Autopilot fahren. Gleichzeitig ist dann die Bremsomatfunktion aktiviert: Sobald das Fahrzeug 2 km/h über die gesetzte Geschwindigkeit hinauschiebt, wird die Motorbremse aktiviert. Rollt das Fahrzeug noch schneller, schaltet die Eurotronic in einen Gang für effektive Motordrehzahlen zurück.

Und wie alle Cursor-Motoren bietet auch der Cursor 13 dank VGT noch einen technischen Leckerbissen – die Iveco Turbo Brake (ITB): Sie kommt als kombinierte Dekompressions-Turbo-Motorbremse ohne Stauklappe im Auspuffkrümmer aus und erreicht eine Leistung von 449 PS bei 2.600/min. Das ist schon fast Retarder-Qualität. Einfach erstaunlich, wie sanft und kaum hörbar die ITB einsetzte. Die elektronische Regelung des Abgas-turboladers mit variabler Geometrie regelt die Motorbremsleistung der ITB sanft bis zum Maximum hoch. Hier ist das Motorbremsprogramm der Eurotronic für effektive Motordrehzahlen ein weiteres Vorteil.

Außerdem besitzt die geräumige Großraum-Fernverkehrskabine „Active Space“ ein ansprechendes Interieur mit Wohlfühlatmosphäre und eine um 15 cm erhöhte ebene Plattform mit einer Stehhöhe von 1,90 m vor der Schlafliège. Neben der Basic-Ausführung stehen unterschiedliche Kabinenkonzepte – Single und Double – mit und ohne obere Liege für Einsatzspezifizierungen nach Maß zur Verfügung.

Beispielhaft auch der Fahrerplatz mit gut zu erreichenden Bedienelementen und übersichtlicher Instrumentierung. Ein weiteres Highlight ist das Multifunktionslenkrad, damit kann der Fahrer im Menü des Bordcomputers navigieren sowie Radio und Mobiltelefon bedienen. Dazu noch ein durchdachtes Ablagesystem und ein ausziehbares Service-Teil mit Kühlschrank im direkten Griffbereich.

Gefallen haben auch die Sitzabsenkung die Schnellentriegelung per Fußknopfschalter für die Lenkradeinstellung.

Zu den besonderen Pluspunkten beim Stralis 480 Eurotronic zählte vor allem das exakte Lenkverhalten und der treue Geradeauslauf. Die Lenkung reagierte ziemlich direkt und besaß eine gut gedämpfte Mittelstellung, die von hohen Rückstellkräften gestützt wurde. Das Fahrwerk war sowohl auf eine hohe Fahrstabilität als auch insgesamt komfortabel getrimmt worden.

Insgesamt konnte der Stralis 480 Eurotronic beim Test eine imposante Vorstellung als Premium-Produkt in der

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahrte km	377,0 km
Verbrauch Ø	33,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	78,3 km/h
davon: einfache Strecke A 4	
gefahrte km	34,2 km
Verbrauch Ø	22,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,3 km/h

### Landstraße

gefahrte km	70,4 km
Verbrauch Ø	40,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	60,4 km/h

### Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	153,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	45,0 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km	447,4 km
Verbrauch Ø	34,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	74,8 km/h

### Wetter

sonnig/bewölkt; windig; +14 bis +24° C;  
ca. 30 km Fahrbahnnässe

Ø = Durchschnitt

schweren LKW-Klasse liefern. Der superelastische Motor Cursor 13 beeindruckte ebenso wie das Automatik-Schaltegetriebe ZF 16 AS 2601 in 2-Pedaltechnologie und das Fahrprogramm Eurotronic 2. Mit dem Stralis 480 Eurotronic ist der Fahrer auch auf intentionalen Fernstrecken komfortabel unterwegs.

ADELBERT SCHWARZ