

1.000-km-Test_Iveco Stralis

Understatement pur

Seine Imagewerte sind nur mäßig, doch seine Komfortnote überzeugt auch kritische Geister. Die Fahreigenschaften des Stralis sind noch besser. Das Iveco-Flaggschiff ist kein Überflieger, schlägt sich aber weit besser als erwartet.



Mehr als 1.000 Kilometer als Testaufgabe: Der schmucke Iveco in Edelstahltrimm ist kein Blender, er überzeugt durch ehrliche Arbeit.



Alles gut im Griff am Arbeitsplatz: Der Instrumententräger birgt keine Geheimnisse.

Der Fernverkehrs-LKW aus dem Fiat-Konzern gilt in der Branche eher als Mauerblümchen. Zwar hatte der Stralis Hi-Way mit gründlicher Modellpflege und neuen Euro-6-Motoren sogar den Titel „Truck of the Year 2013“ geholt. Doch auf der Überholspur des europäischen Marktes fahren andere. Jetzt wollen wir es wissen. Wie gut ist der Iveco Stralis wirklich?

Kilometer sind dafür das Minimum. Über eine richtige Langstrecke soll es gehen. Diesmal vom Süden Deutschlands nach Norden und zurück, die Kasseler Berge dürfen hier nicht fehlen. Fahren satt und im Fahrerhaus wohnen, die Alltagseigenschaften erleben, dieser LKW-Test geht andere Wege. Unser Kögel-Cargo auf der Sattelplatte bringt die nötige Schwere ins Spiel, mit dem Burtenbacher Pritschensattelaufleger rollt der fünfachsig Zug mit 40 Tonnen Richtung Norden. Zuvor wird noch die Einweisung aufs Fahrzeug verabreicht, plug and play war einmal. Aber meist geht es dann nicht um die Grundfunktionen, sondern um Multimediasysteme und Telematik. Das Zauberwort dafür heißt bei Iveco „Iveconnect“, dahinter verbergen sich eine Trucknavigation, die Datentelemetrie für den Fuhrpark und ein Fahrerbewertungssystem. Es überwacht den individuellen Fahrstil, registriert die Fahrbefehle und den Einsatz der Radbremsen und des Retarders. Am Ende steht eine Benotung für den Fahrer, wir werden ja sehen.

Wenig Lärm

Zuerst muss noch das Reisegepäck an Bord. Die seitlichen Außenstauflächen sind recht klein, dafür fallen die Staumöglichkeiten im Innenraum eher üppig aus. Getränke und Brotzeiten lagern im Kühlschrank unter der Liege. Appetit auf viele Kilometer macht der schön konturierte und fein belederte Fahrersitz. Leider fehlt die Schulteranpassung, da hat jemand verkehrt gespart. Die Sitzschiene reicht für Langbeiner, das Lenkrad geht wirklich prima zur Hand. Mit wenig Lärm startet der Cursor-11-Sechszylinder, er fällt sofort in einen ruhigen Leerlauf. Ein Euro-6-Motor ganz besonderer Machart: Seine 460 PS holt er aus 11 Liter Hubraum, seine Entwickler verzichten gänzlich auf eine Abgasrückführung. Der SCR-Katalysator, der im Abgasstrom hinter dem Partikelfilter sitzt, soll es richten. Ob man dann Unmengen Adblue verbraucht? Die Nachtankung wird es zeigen.

Drei große Drucktasten für D, N und R geben das Signal für das Getriebe, klarer geht es nicht. Drückt man zweimal auf D, wechselt der



Schnelle Rechnerleistung, übersichtliche Anzeige aller wichtigen Informationen, gern auch in 3D

Navigation im XXL-Format

Die Testtour durch Deutschland hat ein Blaupunkt Travel-Pilot 70T begleitet, ein Navigationsgerät der Premiumklasse für rund 350 Euro. Die Rechnung könnte aufgehen: Man spart sich die teure Originalausstattung des Fahrzeugherstellers und setzt statt dessen auf ein flexibles, anspruchsvolles Gerät. Der Hersteller Blaupunkt verspricht professionelle Qualität und spezifische Truck-Navigation: Tunnelhöhen, Brückenlasten oder Durchfahrverbote sollen beim Routing einkalkuliert sein. Das Kartenmaterial stammt übrigens von Tom Tom Maps, eine gute Adresse. Die 3D-Optik am großen Siebenzoll-Bildschirm ist opulent ansprechend, die

Bedienung einfach und übersichtlich. Und die Halterung sitzt fest, passt und wackelt nicht. Ebenfalls auf der Habenseite: zwei Jahre lang kostenfreies Kartenupdate.

Weniger gefällt freilich, dass der Nutzer nur die eine Option LKW wählen kann – LKW ist nicht gleich LKW. Eine genauere Spezifikation ist nicht möglich – weder die Abmessungen noch das Gewicht spielen eine Rolle. Und immer wieder würden wir auf Abwege geraten – beim Umkehren auf der Bundesstraßen oder beim Abbiegen auf einen Feldweg. Der gepriesene Geschwindigkeitsassistent ist eher ein Feature für PKW-Fahrer.

Getrieberechner vom automatischen Schaltmodus zu semiautomatischer Fahrweise. Die kann auf Steigungen nützen, um den gewählten Gang zu halten, um Pendelschaltungen zu vermeiden. Die Feststellbremse sitzt haargenau da, wo man sie sucht, gleich rechts neben dem Lenkrad. Schalter, Taster und Bedienelemente verlangen keine langen Arme, das unvermeidliche Bordmenü wird übers Lenkrad bedient. Von einer Überfrachtung mit Funktionen kann aber keine Rede sein. Alle fahrrelevanten Funktionen findet der Fahrer am Lenkstockhebel rechts.

Appetit auf viele Kilometer macht der schön konturierte und fein belederte Fahrersitz.

**Für die Gesamt-
abstimmung des
Fahrwerks erfährt
der Stralis die
Note 1.**

Strömender Regen begleitet uns nach Norden. Die beiden Scheibenwischer verdrängen die Wassermassen zuverlässig von der Scheibe, ganz ohne Schlieren, Quietschen oder Rubbeln. Große Fahrer werden die knapp geschnittene Frontscheibe montieren – der Blick auf manch rote Ampel oder herabhängende Äste fällt schwer. Auf engen Landstraßen bewährt sich sofort die exakte und doch wenig nervöse Lenkung. Der Stralis spurt sauber geradeaus, verlangt wohltuend wenige Korrekturen, bes-

ser geht es kaum. Enge Kurven werden zügig genommen, hier diktiert nur die Ladung die Geschwindigkeit. Eine straffe Kabinenfederung, auch das Fahrwerk ist eher sportlich als weich, und dennoch wird der Fahrer auf schlechten Fahrbahnen nicht durchgeschüttelt – für die Gesamtabstimmung erfährt der Stralis die Note 1.

Technische Daten: Iveco Stralis Hi-Way 440S46 4x2

Motor

FPT-Reihensechszylinder Cursor 11, obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, Turbobrake-Motorbremse, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Kat und DPF

Hubraum	11.100 cm ³
Nennleistung	338 kW/4630 PS bei 1.500–1.900/min
Max. Drehmoment	2.150 Nm bei 950–1.500/min

Antriebsstrang

Automatisiertes Eurotronic-Getriebe (ZF AS Tronic) mit 12 Gängen, Hinterachsübersetzung 2,64 :1.

Fahrwerk

VA: Faustachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; HA mit Vierbalg-Luftfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator.

Bremsen

Zweikreis-Druckluftbremse mit EBS-Steuerung, innenbelüftete Scheibenbremsen an beiden Achsen; Dauerbremsen: ZF-Intarder plus Turbobrake-Dekompressionsbremse; ESP

Fahrerhaus

Langes Fahrerhaus in Vollbreite mit Hochdach, Vierpunktluftfederung; zwei Liegen

Radstand	3.600 mm
Kraftstofftank	770 l
Addblue-Behälter	80 l

Kögel-Cargo-Pritschenaufleger im Schlepp

Dreiachsauflieger mit Pritsche/Schiebeplane, Leiterraum in Stahl-Leichtbau, Boden mit Staplerachslast 7.200 kg, Stirnwand aus Aluminium, Innenseite mit 2 mm verzinktem Stahlblech, doppelflügeliges Rückwandportal mit Drehstangenverschlüssen.

Zulässiges Gesamtgewicht	35.000 kg
Leergewicht/Vollausstattung	6.234 kg
Zul. Aggregatlast je Achse	8.000 kg
Ladeflächenlänge	13.620 mm
Ladehöhe	2.760 mm
Beladehöhe	1.230 mm

Noch ohne ACC und PPC

Ein frisch gebrühter Kaffee wäre jetzt recht, der Digitacho ruft mit Pausendiktat zur Raison. Trotz Betriebsanleitung und großer Bemühungen wird nichts draus, die bordeigene Maschine lässt sich nicht zur Produktion überreden. Zuletzt wird klar: Der Spannungswandler ist's, der nicht will. Damit bleibt nur die 12-V-Buchse, um das Mobiltelefon zu laden.

Die nächste Enttäuschung wartet dann schon mit dem nächsten Motorstart auf den Fahrer. Das Programm „Driving-Style-Evaluation“ startet neu, alle bisher gefahrenen Ergebnisse sind verschwunden. Ziemlich schade, schließlich stand schon eine gute Note am Display. Auf flachen Etappen signalisiert der Bordrechner einen Kraftstoffverbrauch von weniger als 30 l/100 km, das freut den Überzeugungstäter am Steuer. Der günstige Wert wird schließlich bei nasser Fahrbahn erzielt. Von einem mit zahlreichen Zusatzscheinwerfern aufgepimpten LKW, dessen Aerodynamik keine Wunder verspricht. Die Vorderachse rollt auf Michelin-Breitreifen und verdrängt auf der Autobahn ziemlich viel Wasser. Die Marschgeschwindigkeit beträgt 85 km/h, der schlanke Diesel dreht dabei gerade 1.200 Touren. Auf leichten Anstiegen kämpft sich der Diesel mit 1.000 Umdrehungen nach oben, relativ spät legt das Getriebe den 11. Gang nach.

Gute Noten verdient sich der Tempomat, der zwar weder den Abstand regelt (ACC) noch GPS-Daten kennt (PPC), aber sehr präzise arbeitet. Passt die eingestellte Geschwindigkeit, verzögert der Bremsomat punktgenau bergab. Der Retarder (Intarder von ZF) packt nachdrücklich zu, gekonnt assistiert von der Motorbremse. Zuverlässig wird Overspeeding und somit ein Eintrag im Sündenregister verhindert. Nicht so toll ist die Einstellung der Hysterese – intuitiv geht anders. Zum vollkommenen Glück geht auch der Eurotronic (alias AS Tronic von Z) eine fein regelnde Eco-roll-Funktion ab, die Bergab-Passagen wirtschaftlich nutzbar machen würde – bei den meisten Wettbewerbern ist sie zu haben. Und wieder einmal registriert man, dass der Stralis nicht mehr der Jüngste ist.



Drehzahl statt Kraft

Als letzte Herausforderung für heute stehen jetzt noch die Kasseler Berge im Weg. Hier wurde früher jede Pferdestärke gebraucht. Mit den heute üppigen Motorleistungen sind sie schnell überwunden. Obwohl – trotz nominell 460 PS offenbart sich der Cursor-11-Motor eher als Mittelgewichtler, er lebt mehr von der Drehzahl als von der schieren Kraft aus dem Drehzahlkeller. Obwohl der Blick auf die technischen Daten ein anderes Erlebnis verspricht: 2.150 Nm maximales Drehmoment schon bei 950 und bis 1.500 Umdrehungen. Die lange Hinterachse ist's, die das Temperament unseres Stralis zügelt. Zudem lässt der Eurotronic-Rechner zu lange den 12. Gang stehen. Und ist erstmal der Schwung weg, ist der Motor richtig gefordert. Die stark motorisierten Lastzüge hängen wegen des Überholverbots jetzt knapp hintendran, bei der nächsten Steigung geloben wir Besserung und schalten manuell früher runter.

ANZEIGE



Dann dauert es auch nicht mehr lange, bis der Digitacho zur großen Nachtruhe ruft. Platz ist in der kleinsten Hütte, der Stralis ist wahrlich kein Raumriese. Trotz größter Kabinenvariante kneift es ein bisschen. Wie auf dem Kommandohügel steht man auf dem Motortunnel, zieht sich um und richtet sein Bett. Der untere Rückraum mit dreiteiliger Liege wird zum Wohnzimmer, die breitere und bessere Liege muss erklettert werden. Dort findet der Fahrer, was er braucht: eine bequeme, aber nicht allzu breite Matratze, den Wecker, Fensterheber für die schnelle Lüftung, selbst die Musikanlage lässt sich dort regeln. Am Morgen sind die Nachtutensilien in den Dachstauflächen schnell wieder verstaut, und das Bett hochgeklappt. Jetzt noch ein wenig Standheizung für



Imagedefizite am Rasthof: Nach dem Iveco dreht sich keiner um.

den frostigen Morgen – das Frühstück wird im Wohnzimmer eingenommen, leider ohne Kaffee, aber das hatten wir schon.

Weiter führt der Weg über die vielbefahrene A2 Richtung Leipzig, am einstigen DDR-Grenzübergang Helmstedt-Marienborn kommt der Digitacho zu seinem Recht. Wir folgen der A14, auf exzellenten Fahrbahnen Richtung Schkeuditzer Kreuz, am Flughafen Leipzig stehen noch letzte Flugzeuge der DDR-Airline Interflug, doch jetzt müssen wir weiter. Wenig Verkehr, keine LKW-Überholverbote, so lässt es sich fahren. Wir sind mit dem Stralis per Du, der Truck aus Spanien macht keine Zicken. Am Anstieg zum Thüringer Wald wird es langsam dunkel, auf den letzten Metern fordert eine Vollsperrung der Autobahn nochmal volle Konzentration. Enge Landstraßen als Umleitung, die trüben Funzeln des Stralis sind nicht wirklich eine Hilfe. Die ganze Scheinwerferbatterie ist nur für die Show, weil abgeklummt.

Ende der Dienstfahrt

Just in time rollt der Stralis-Kögel-Zug ins Ziel – mit knisterndem Auspuff, knapp 1.400 zurückgelegte Kilometer zeigt der Tacho. Laut Bordcomputer ist der Kraftstoffverbrauch noch auf 34 l/100 km gestiegen, dem Stralis Hi-Way wurde bis zuletzt nichts geschenkt. Wobei der Ibero-Italiener nie aus der Rolle fiel – in Sachen Fahrwerk muss er ohnehin keinen Vergleich scheuen. Der neue Cursor-11-Motor zieht kräftig am Berg. Und an den satt schließenden Türen zieht es nicht. Das deutlich besser verarbeitete Interieur überzeugt auch markenkritische Experten, die spätestens beim Preis nachdenklich werden.

Wolfgang Tschakert



Fast an alles gedacht: Vom Bett aus kann man mit dem Aufstelldach lüften.

Feine Ledersitze, die schnell nachdunkeln dürften, im oberen Bett schläft man besser.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter kfz-anzeiger.com