



Überraschend attraktiv

Der Iveco Stralis Hi-Way 480 überraschte mit hoher Fahrharmonie, attraktivem Interieur und sparsamen Verbrauchswerten.

Dieses Mal trat Iveco mit dem New Stralis Hi-Way 480 mit knapp 40 t Zuggesamtgewicht auf der Teststrecke Süd des KFZ-Anzeiger an. Damit stellte sich der Stralis in der stärksten Version des Motors Cursor 11 zum Fernverkehrstest. Das kompakte Triebwerk mit 11,1 l Hubraum bringt die Nennleistung von 480 PS schon bei 1.500 bis

1.900/min auf und gibt vor allem ein standfestes maximales Drehmoment von immerhin 2.250 Nm bereits bei 950 bis 1.500/min ab.

So nimmt der Stralis 480 zügig-elegant vom Stand weg und mit wenigen Gangsprüngen das gewünschte Marschtempo auf. Hightech wie elektronisch gesteuerte Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung und

Sympathischer Geselle: Stralis 480 Hi-Way als attraktives Flottenfahrzeug ohne Starallüren.



Sicherheits-Assistenzsysteme Erhöhte Raten

Bislang ist der Ausstattungsgrad für eine wirksame Durchdringung mit den aktuellen Assistenzsystemen noch viel zu gering. Erst mit der gesetzlichen Verordnung lassen sich in absehbarer Zukunft wirksame Ausstattungsraten erreichen und die Unfallzahlen bei den häufigsten Unfallarten deutlich reduzieren.

Die EU-Kommission hatte bereits 2009 mit der Verordnung 661/2009/EC europaweit neben anderen Maßnahmen die Fahrzeugausstattung mit den drei Fahrerassistenzsystemen ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm), LDWS (Spurverlassenswarner) und AEBS (autonomes Kollisionswarnbeziehungsweise Notbremsystem) in zeitlicher Staffel vorgeschrieben.

So ist ESP bereits seit dem 1. November 2011 bei allen Typen-Neuzulassungen von PKW bis Omnibussen und LKW und deren Anhängerfahrzeugen Pflicht. Seit dem 1. November 2014 gilt das auch für alle Neufahrzeug-Zulassungen. Seit 1. November 2015 ist auch die 2. Stufe in Kraft. Demnach ist für alle neu zugelassenen LKW über 3,5 t und Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen neben ESP sowohl LDWS als auch AEBS mit Bremsengriff und Kollisionswarnung Pflicht. Die leistungsfähigen AEBS der zweiten Stufe mit autonomer Notbremsung bis zum Stillstand sind erst ab 2018 für Neuzulassungen verbindlich. **AS**

Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) ermöglicht den vollen Leistungsaufbau bei mittleren Drehzahlen, was in diesen Bereichen für ein gutes Beschleunigungsvermögen sorgt.

Elastische Motorcharakteristik

Der VGT lässt vor allem das maximale Drehmoment praktisch knapp über Leerlaufdrehzahl anstehen. Damit genügen Einstiegsdrehzahlen im Bereich von 900 bis 1.100/min beim Wechsel oder Überspringen in die entsprechende Getriebestufung. Dank elektronisch gesteuerter Hightech reagiert der Cursor 11 beim Vortrieb ziemlich direkt auf Fahrpedalbefehle. Außerdem ist das Testfahrzeug bei 40 t Zuggesamtgewicht mit einem Leistungsverhältnis von 12 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von über 56 Nm/t recht gut bestückt.

Der Stralis 480 überzeugte auf der Teststrecke Süd des KFZ-Anzeiger mit hoher Fahrharmonie, vor allem auch dank exakter Arbeitsweise und Gangwahl des 12-Gang-Automatikschaltgetriebes ZF AS Tronic in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung. Dabei liefert die Zentralelektronik im Stralis mit der Steuerung von Kraftstoffeinspritzung, VGT, Tempomat/Bremsomat einschließlich Motorbremse und Retarder sowie im Datenverbund

mit dem AS-Tronic-Getriebe und Eco-Roll eine ausgezeichnete Arbeit ab.

Und dies bei günstigen Verbrauchswerten: Das Testfahrzeug erzielte ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnitts-Dieserverbrauch von 32,4 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,7 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten). Und auf der Autobahn konnte der Stralis 480 mit 29,5 l/100 km bei 78,6 km/h den „Sparmeistertitel“ einfahren.

Dieser Titel wird eigentlich in der Leistungsklasse von 400 bis 450 PS für Testfahrzeuge vergeben, die auf dem Autobahnabschnitt einen Durchschnittsverbrauch von unter 30 l Diesel/100 km erzielen. Auch der Stralis 480 konnte diese 30-l-Marke durchbrechen und dabei sogar seinen kleineren Bruder Stralis 420 (420 PS und 1.900 Nm) sowohl auf der Autobahn (29,7 l/100 km bei 77,1 km/h) als auch beim Gesamtergebnis (33,0 l/100 km bei 70,1 km/h) unterbieten. Der Stralis 420 wurde einige Zeit zuvor unter halbwegs vergleichbaren Bedingungen gefahren.

Interessante SCR-Lösung

Der Fairness wegen und vor allem für die Kostenrechnung muss noch der Adblue-Verbrauch hinzugerechnet werden. Beim New Stralis Euro 6 lobt Iveco seine HI-SCR-Emissionsminderung als

Hohes Sicherheitsniveau: Der New Stralis ist von Haus aus mit intelligenten Sicherheits-Assistenzsystemen ausgestattet.



Vorbildlich: Cockpit im Stralis Hi-Way



Entspannend: drehbarer Beifahrersitz



Motivierend: Fahrstilanalyse DSE

innovative, hocheffiziente SCR-„only“-Lösung, die ohne Abgasrückführung (AGR) in Kombination mit DOC (Diesel-Oxi-Kat) und konstant regenerierenden Dieselpartikelfilter (DPF) sowie SCR (Selektive katalytische Reduktion) mit Adblue und CUC (Clean Up Catalyst) zur Ammoniakreduktion auskommt.

Laut Iveco bringt der Verzicht auf die AGR nennenswerte Gewichtsvorteile. Dafür liegt bei Euro-6-Fahrzeugen mit SCR-„only“-Technologie der Adblue-Verbrauch etwa doppelt so hoch wie bei der Abgas-Emissionsminderung mit AGR.

Entsprechend hoch ist beim Testfahrzeug mit etwa 8,3 Prozent je l Diesel/100 km der Adblue-Wert. Kostengewichtet, in einem Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue gerechnet, sind das rund 1,0 l Adblue/100 km. Damit summiert sich das Gesamtergebnis auf 33,4 l/100 km, und beim Autobahnverbrauch sind es dann 30,5 l/100 km. Damit liegen am Ende sowohl der Stralis 480 als auch der Stralis 420 komplett auf gleichem Niveau. Allerdings zählt nur der Dieselverbrauch, weil sich Adblue in der CO₂-Bilanz weitestgehend umweltneutral verhält.

Gut gewählt

Beim Test hat sich gezeigt: Der New Stralis 480 ist im schweren Fernverkehr mit überwiegender Ausladung auf 40 t Zuggesamtgewicht und hügeliger Topographie eine gute Wahl. Die Testrunde Süd ist vor allem auf der Autobahn A 3 vom Dreieck Heumar bis zur Ausfahrt Dierdorf mit überaus anspruchsvollen und langgezogenen Steigungs- und Gefälleabschnitten bestückt.

Die Steigungen wurden von der 480-PS-Cursor-Version im Testfahrzeug standfest und durchzugsstark überwunden, und das bei einer ziemlich langen Hinterachsübersetzung von 2,64:1 für eine Antriebsstrangauslegung von etwa 1.138/min bei Autobahntempo 80 km/h. Auf den Gefälleabschnitten konnte der Stralis 480 mit einer Motorbremsleistung von 569 PS und einer zusätzlichen, auf 680 PS begrenzten ZF-Intarderleistung beeindrucken. Damit ließen sich selbst die steilsten Abstiege ins Tal mit gesetzter Tempomat/Bremsomateinstellung ohne Fahrereingriff überwinden.

Darüber hinaus konnte der New Stralis Hi-Way mit seinem einfachen Handling dank perfektem Lenkverhalten, gut gedämpfter Lenkung, hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf reichlich Punkte sammeln. Hinzu kommen eine angenehm gedämpfte Geräuschkulisse in der Kabine, eine ausgereifte Komfortabstimmung von Fahrwerk, Kabinen- und Sitzfederung und sehr gute Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den Rückblickspiegeln.

Gegen Imageprobleme

Eigentlich schade, dass der Stralis in Deutschland noch immer mit Imageproblemen zu kämpfen hat, vor allem bei den Fahrern. Daran konnte auch die Vorstellung des New Stralis im Jahre 2012 nicht viel ändern. Dabei ist er weitaus besser als sein Ruf. Das hat sich zumindest 2014 mit den neuen Euro-6-Versionen herumgesprochen, und Iveco kommt nun doch langsam in Fahrt.

Beim Test zeigte sich der New Stralis 480 Hi-Way als Ivecos Flaggschiff in der 11-l-Klasse als solides Flottenfahrzeug, das Fahrern und Unternehmern einiges zu bieten hat: Das zeitgemäße Outfit wirkt recht sympathisch. Der New Stralis kann vor allem mit seinem ansprechenden Interieur in der Hi-Way-Kabine punkten. Sie lässt als extra lange Top-Version selbst im internationalen Fernverkehr mit rund 2,50 m Breite und mit knapp 2,10 m Stehhöhe auf dem nur 23 cm hohen Motortunnel kaum noch Wünsche offen. Hochwertige Materialien sowie eine geschickten Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich schaffen eine hohe Wohlfühlkultur.

Vor allem der Arbeitsbereich kann rundum dank hervorragender Ergonomie, klarer Linienführung des Cockpits, übersichtlicher Instrumentierung, griffigem Multifunktionslenkrad und intuitiver Bedienbarkeit beeindruckend. Hinzu kommen großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und unter der Liege die beliebten, auch von innen zugänglichen Außenstauflächen mit reichlich Volumen fürs Gepäck. Außerdem hat Iveco für einen ansprechenden Ruhebereich mit drehbarem Beifahrersitz gesorgt und den Schlafbereich mit gemütlich



Erholsam: Liege mit Rückenlehnen-Kopfteil

breitem Bett (circa 80 cm) einschließlich verstellbarem Kopfteil als Rückenlehne und eine Monitor- beziehungsweise Tablet-Halterung samt Stromanschluss deutlich aufgewertet.

40 Jahre Qualität, Mobilität, Flexibilität.



- Europaweites Werkstattnetz
- Wartung und Reparatur
- PEMA-eigener 24h Notruf
- Flexible Vertragsgestaltung
- Faire Rücknahme
- Komplett-Service
- Schutzprodukte
- Mautabwicklung
- Reifenservice
- Ersatzfahrzeug
- Telematik
- Schulungen

Technische Daten: Iveco Stralis Hi-Way 480

Maße und Gewichte

Truck Länge/Breite	6,25/2,55 m
Truck Höhe Kabinendach	3,77 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,55/3,98 m
Radstand	3,79 m
Wendekreisdurchmesser	14,23 m
Tankvolumen Diesel/Adblue	400/50 l
Truck Leergewicht Testwagen ca.	7,4 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t
Testzuggesamtgewicht	39,9 t
Nutzlast ca.	25,0 t

Antriebsstrang

Motor: Cursor 11: 6-Zylinder-Reihen-Dieselmotor; Hubraum: 11,1 l; Leistung: 480 PS (353 kW) bei 1.500 bis 1900/min; max. Drehmoment: 2.250 Nm bei 950 bis 1.500/min; Common-Rail-Direkteinspritzung; Turbolader mit variabler Geometrie; Emissionsminderung ohne Abgasrückführung (AGR) mit HI-SCR-Technologie und Adblue.

Getriebe: ZF 12 AS 2330 TD: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge, Spreizung 15,86:1 bis 1:1;

Antriebs-Hinterachse: Hypoid-Starrachse; i= 2,64:1; Auslegung: 1.139/min bei 80 km/h

Fahrwerk

Federung: vorne/hinten: Stahlblatt-/Luftfederung ECAS

Bremsen: EBS und Scheibenbremsen; integrierte ABS/ASR-Funktionen; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse (569 PS bei 2.600/min) plus ZF Intarder (680 PS, begrenzt); **Assistenzsysteme:** ESP, Hilholder, ACC-Tempomat und Eco-Roll, Spurverlassenswarner (LDWS) Aktiv-Bremsassistent (AEBS), Fahrer-Ermüdungserkennung (DAS), Reifendrucküberwachung (TPMS) und Aktiv-Fahrstilanalyse (DSE)

Bereifung: vorne/hinten: Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin X Line Z/ D; Auflieger: 385/65 R 22,5 Easy Rider KR 911



Zugänglich: Kontroll- und Nachfüllpunkte



Anspruchsvoll: 181 km lange Testrunde KFZ-Anzeiger Süd

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km: 115,6 km
Verbrauch Ø: 29,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 78,6 km/h
davon 50% schwieriger Abschnitt: Ø 36,1 l/100 km bei 78,8 km/h und 50% einfacher Abschnitt: Ø 23,5 l/100 km bei 78,5 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.
16% Autobahn
gefahrte km: 65,4 km
Verbrauch Ø: 37,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 60,0 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
Verbrauch Ø: 137,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 55,0 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
gefahrte km: 181,0 km
Verbrauch Ø: 32,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 70,7 km/h
Adblue-Verbrauch Ø: 8,3 % je l Diesel/100 km

Wetter

heiter/sonnig; Wind 12 km/h aus WWS; Temperatur +17 bis +22°C



Auflieger vom Fließband: Krone Profi-Liner in Standardausstattung

Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



Fahrerhaus

⊕ Sehr gute Ergonomie; übersichtliche und ansprechende Instrumentierung; hochwertiges Interieur; günstige Einstiegssituation; überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr mit ausreichend Stauraum, große Außenstauflächen und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

Antrieb

⊕ Hervorragende Motorelastizität; hohe Fahrharmonie; Sparmeister-Titel für geringe Verbrauchswerte.

Fahrwerk/Sicherheit

⊕ Zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität/Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; Automatik-Schaltgetriebe ZF AS in 2-Pedal-Technologie; Klimaanlage, umfangreiches Paket mit Sicherheits-Fahrer-Assistenzsystemen serienmäßig.

Wartung/Service

⊕ Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und Fahrzeugfunktionen; einfacher Birnenwechsel, Hauptscheinwerfer. Flächendeckendes Servicenetz, umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur- und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannehilfe.

Kostenrechnung

Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	11,1/480
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.300,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	32,40
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	2,70
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [(Euro/100 km)]	33,50
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,45
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	35,64
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,22
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,66
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	15.600,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	24.201,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	100,84
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr]	15.600,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	46.068,75
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste und variable Kosten [Euro/Jahr]	83.769,75
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	19,36
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,66
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	67,02

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundäretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22,5

(1) Quelle: eigene Marktbeobachtung, (2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate, (3) Verbrauch ermittelt auf der Standard-Teststrecke des Kfz-Anzeiger, (4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung. Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neuereifen.

Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage



Auch von außen erreichbar: große Stauräume unter der Liege

Darüber hinaus stehen zur Individualisierung für eine verbesserte Fahrerakzeptanz noch Optionen wie edle Lederausstattung, superbequeme Luxussitze, Klimaautomatik und Standklimaanlage sowie andere nützliche Dinge im Programm. Damit würde der New Stralis dann vielleicht doch zu Truckers Liebling aufsteigen.

Hightech-Fahrerassistenz

Auch sonst hat der Stralis Hi-Way schon in der Grundausstattung dank Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen, Hillholder sowie ESP und Aktiv-Notbremsassistent AEBS sowie Spurverlassenswarner (LDWS) ein hohes Sicherheitsniveau zu bieten. Insgesamt stehen noch ACC-Tempomat, Fahrer-Ermüdungserkennung (DAS) und Reifendrucküberwachung (TPMS) zur Verfügung. Mit dem ECO-Komplettpaket kommen weitere Assistenzsysteme wie Aktiv-Fahrstilanalyse (DSE) und ECO-Switch für festprogrammierbare Marschgeschwindigkeiten hinzu. Fast unverzichtbar, das gut durchdachte Telematiksystem Iveconnect als Fahrerassistenz und Flottenmanagement mit Multimedia-Entertainment, Informationen und Fahranalyse in einem intelligenten System. Damit lassen sich Infotainment, Telefonie, Navigation, Fahrerassistenzsysteme und Flottenmanagement intuitiv, zentral und spielend einfach über das im Armaturenbrett integrierte 7“-Touchscreen-Display bedienen.

Potenziale heben

Vor allem bei den Verbrauchswerten braucht sich Iveco mit dem New Stralis 480 nicht hinten anstellen. Die Werte ließen sich jedoch noch weiter nach unten bringen: Der New Stralis war zwar aerodynamisch voll verspoilert und seitlich verkleidet sowie mit rollwiderstandsoptimierter Bereifung angetreten, doch er hatte den Profi Liner von Krone als Standard- Curtainsider ohne Extras wie Seitenverkleidungen und mit Standardbereifung zu ziehen.

Auch wenn der Tempomat im New Stralis feinfühlig auf topographische Veränderungen reagiert und geschickt Eco-Roll einsetzt, es fehlt einfach ein GPS-geführtes System an Bord: Diese intelligenten Systeme erkennen mit Hilfe von GPS-Navigation und Geländedaten die Straßentopographie im Voraus und können verbrauchsoptimierte Fahrstrategien berechnen. So lässt sich die Kraftstoffeffizienz immerhin um bis zu 5 Prozent steigern. Damit dürfte der an sich schon wirtschaftliche km-Preis von 67,02 Cent – einschließlich aller festen und variablen Fahrzeugkosten (Einzelheiten siehe Kasten Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage) – noch unternehmerfreundlicher ausfallen.

Inzwischen sind praktisch alle Wettbewerber mit diesen Systemen unterwegs. Iveco darf sich auf diesem Gebiet nicht abhängen lassen. Doch das Jahr 2016 ist noch jung. Sicher wird Iveco im Jahr der IAA Nutzfahrzeuge noch so einige Neuheiten vorstellen. **AS**