

# TEST Iveco Trakker AD 440 8x4

Allrounder: Der Trakker AD 440 8x4 zeigte sich traktionsstark und komfortabel im Gelände sowie wirtschaftlich im Verteilereinsatz.



Mit reichlich Power, die komfortabel vom Euro-Tronic-Getriebe umgesetzt wurde, absolvierte der Iveco Trakker AD 440 8x4 unsere Teststrecke.

## Gezähmte Bullenkraft

**B**ullenstark und komfortabel benahm sich der Trakker AD 440 8x4 auf der schwierigen Verteiler-Teststrecke. Dafür sorgten das Triebwerk Cursor 13 mit 12,9 l Hubraum und das automatisierte Schaltgetriebe Euro-Tronic. Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor Cursor 13 bringt 440 PS Leistung bei 1.450 bis 1.900/min und gibt ein maximales Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.000 bis

1.450/min ab. Elektronisch geregelte Hochdruckeinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder, Ventiltechnik und vor allem eine ladeluftgekühlte Aufladung durch einen Hightech-Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) sorgen für das Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen und einen weiten wirtschaftlichen Leistungsbereich, der sich von 1.100 bis 1.400/min

erstreckt. Die Typbezeichnung „AD 340 T 44“ für den Trakker bedeutet unter anderem, dass das Fahrzeug mit der kurzen Tageskabine Active Day auf eine technische Nutzlast von 34 t Gesamtgewicht ausgelegt ist. Das Testfahrzeug ist also kein leichtgewichtiger Nutzlastjäger, sondern ein robuster Typ, der mit stahlblattgefedertem Fahrwerk eine Überladungsreserve bieten kann. Entsprechend ro-



bust ist auch der 3-Seitenkipper-Meiller-Aufbau mit Stahlkipprücke und Stahlbordwänden sowie Bordmatik-Ausstattung.

Das Gewicht des nackten Fahrgestells ist laut Spezifikation mit etwa 10.195 kg angegeben. Das komplette Testfahrzeug brachte mit Aufbau und vollem Tank rund 14,2 t auf die Waage. Da kann der Trak- beim Einsatz mit 32 t Gesamtgewicht auf

öffentlichen Straßen noch respektable 17,8 t Nutzlast schultern. Bei den 32 t Gesamtgewicht, mit denen das Testfahrzeug bewegt wurde, ließ der Cursor 13 bei einem Leistungsverhältnis von 13,8 PS/t und einem maximalem Drehmomentniveau von 65,6 Nm/t ordentlich die Muskeln spielen.

Als Sahnehäubchen kam noch das Euro-Tronic Getriebe oben auf. So nennt Iveco das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie 12AS22301OD von ZF mit Fahrprogrammregelung. Vielleicht müsste sonst der Fahrer der Motorpower hinterherschalten. Der Mikroprozessor berechnet sogar den Anfahrang und nutzt den Leistungsüberschuss beim Beschleunigen vom Stand weg für Gangsprünge aus, um den Trakker zügig/elegant auf Fahrt zu bringen.

Insgesamt zeigte sich sowohl im Gelände als auch auf der Straße eine hervorragende Fahrharmonie. Die Euro-Tronic sorgt in allen Situationen für wirtschaftlich niedrige Motordrehzahlen. Bei Motorbremsbetätigung schaltet dagegen die Euro-Tronic automatisch in einen Gang für effektiv hohe Motorbemsdrehzahlen. Immerhin verfügt der Cursor 13 dank VGT über eine geregelte Dekompressions-Motorbremsleistung von 408

**Flexibel:** Dank Meiller-3-Seitenkipprücke kann der Trakker zur Seite und nach hinten kippen, die Bordmatik verhindert ein seitliches Zuschütten der Räder.

**Erstklassig:** Der Fahrerplatz bietet beste Ergonomie für ermüdungsfreies Arbeiten.

**Sicherheit:** Mit sicheren Tritt und Halt kann sich der Fahrer über die Ladung informieren.

PS bei 2.400/min. Das trägt auf lang gezogenen Talfahrten und beim Verzögern im Stadt- und Baustellenverkehr zum wirtschaftlichen Fahren bei.

Auf der schwierigen Verteilerteststrecke für Baufahrzeuge wurde für den AD 440 8x4 ein Gesamtergebnis (Einzel- ergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 39,1 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,0 km/h erzielt. Für ein vierachsiges Baufahrzeug mit Tandem-Antriebsaggregat und 32 t Gesamtgewicht durchaus wirtschaftliche Werte.

Vor allem auf der Autobahn fordern ein zerklüfteter Aufbau und eine Menge Zahnradpaare sowie grobstollige Reifen ihren Tribut. Wie auf dem einfachen Autobahnabschnitt A 61 von Mendig bis zum Kreuz Kerpen. Hier wurden 28,9 l/100 km bei 82,6 km/h errechnet. Auf diesem Abschnitt liegen zum Beispiel die

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	8.030 mm
Gesamtbreite (Fahrerhaus) .....	2.350 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach) .....	3.150 mm
Radstand .....	4.750/1.380 mm
Wendekreisdurchmesser .....	19.600 mm
Zulässige Achslasten vorn .....	2 x 7.500 kg
Zulässige Achslasten hinten .....	2 x 9.500 kg
technisch zulässig .....	2 x 10.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht .....	32.000 kg
Testgewicht .....	ca. 32 t
Leergewicht Testfahrzeug .....	ca. 14,2 t
<small>(ohne Fahrer mit vollem Tank)</small>	
Zulässiges Zuggesamtgewicht .....	40 t
Aufbau: Dreiseiten-Stahlkipprbrücke Meiller mit Bordmatik; Außenmaße: 6.080 x 2.450 x 1.000 mm (Länge x Breite x Höhe)	
Gesamtlänge .....	8,03 m
Gesamtbreite .....	2,50 m
Gesamthöhe .....	3,15 m

## Antriebsstrang

**Motor:** Iveco Cursor 13: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor, Ladeluftkühlung und Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT); elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System (PDE); Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 135/150 mm; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 440 PS (324 kW) bei 1.450 bis 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.450 bis 1.450/min

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

**Getriebe:** Euro-Tronic ZF 12AS2301OD: vollsynchronisiertes 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 12. Gang: 12,33:1 bis 0,78:1; 2 Rückwärtsgänge: 11,41:1 und 8,88:1

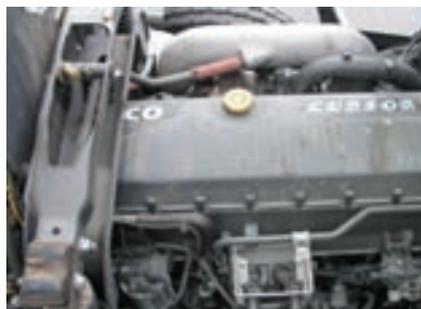
**Antriebs-Hinterachse:** Tandem-Antriebsachsaggregat mit doppelt übersetzten Außenplaneten-Achsen sowie Sperrdifferential und Längssperre; i-gesamt: 4,23:1 (Serie empfohlen 4,67:1); Gesamtauslegung: 1.280/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

## Fahrwerk

**Federung:** Stahlblatt-Federung, Stabilisatoren und Stoßdämpfer an Vorder- und Hinterachsen  
**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen an den Vorder- und Trommelbremsen an den Hinterachsen; EBS mit integrierter ABS-Funktion; Iveco-Turbo-Brake (ITB); geregelte VGT-unterstützte Dekompressionsmotorbremse; Leistung: 408 PS bei 2.400/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

**Reifen:** 13 R 22.5 Michelin XZY vorn und hinten.

# TEST Iveco Trakker AD 440 8x4



**Hightech: Der Cursor 13 besitzt dank Turbolader mit variabler Geometrie vor allem in unteren Drehzahlen einen starken Antritt.**

Verbrauchswerte von 40-t-Fernverkehrs-Sattelzügen bei etwa 22 l/100 km.

Im Gelände empfiehlt sich das Fahren im manuellen Modus der Euro-Tronic. Hier ist Spritverbrauch nicht das Thema, hier wird Traktion verlangt. Selbst im Kiesgruben-Einsatz machte die 12-Gang-Euro-Tronic eine gute Figur. Immerhin besitzt die Antriebsstrangauslegung des Trakker bei einer Übersetzung von 12,33:1 eine theoretische Steigfähigkeit von 81 Prozent. Der Fahrer braucht nur am Wahlhebel zu tippen, und der gewünschte Gang wird eingelegt.

Für schwierige Rangieraufgaben und das Freischaukeln stellt die Euro-Tronic einen automatischen sowie zuschaltbaren Rangiermodus zur Verfügung. Außerdem werden Kupplung und Antriebsstrang selbst bei schwierigen Einsatzbedingungen dank der automatisierten Betätigung so weit wie möglich geschont.

Iveco hat den neuen Trakker erst Ende 2004 vorgestellt. Wesentlich sind die neuen, für den Baueinsatz modifizierten und 2,35 m breiten Fahrerhäuser auf Basis der Stralis-Kabinen AD (Active Day) und AT (Active Time). Insgesamt stehen drei Fahrerhäuser (das 1,66 m lange AD sowie das 2,15 m lange AT mit Schlafliège und AT-Hochdach) für den Trakker zur Verfügung. Schon die Standardkabine AD des Testfahrzeugs mit 4-Punkt-Federbeinlagerung zeigte eine deutliche Komfortausrichtung. Neu und sehr geschickt sind die manuell einstellbaren Federkennlinien der hinteren Schraubenfederbeine. So lässt sich die Kabinenfederung einfach an die Einsatzverhältnisse oder Fahrerwünsche konfigurieren.

Auch sonst passte alles: angefangen von der günstigen Einstiegsituation mit

flexibler unterer Trittstufe, großen Türöffnungswinkel und günstig platzierter Haltegriffen. Bequem auch die pneumatisch entriegelbare Höhen- und Neigungsverstellung des Lenkrades. Für erhöhte Sicherheit und Tragekomfort sorgen die in den Sitz integrierten Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurte. Bemerkenswert auch das griffige Multifunktionslenkrad sowie das ergonomisch erstklassig gelungene Cockpit mit übersichtlicher Instrumentierung samt Kombiinstrument im direkten Sichtbereich mit zusätzlichem Display für Informationsgehalte des Borcomputers. Hinzu kommen ausgezeichnete Sichtverhältnisse sowie ein ziviles Interieur und ein wirklich niedriges Geräuschniveau.

Der Trakker AD 440 8x4 besitzt natürlich nicht die Geländegängigkeit eines 8x8- oder 8x6-Fahrzeugs, doch schon bei der Erstvorstellung zeigte er unter recht schwierigen Bedingungen ein erstaunlich hohes Traktionsvermögen. Außerdem können Vierachser von der Technik her nicht nur auf den Straßen, sondern auch im Geländeeinsatz hohen Fahrkomfort und große Wendigkeit bieten. Das macht die Vierachser mit der wirtschaftlichen Achsformel 8x4 in der Baubranche so beliebt.

**ADELBERT SCHWARZ**

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahren km .....	126,5 km
Verbrauch Ø .....	38,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	81,9 km/h
<i>davon: schwierige Strecke A 1</i>	
gefahren km .....	51,8 km
Verbrauch Ø .....	52,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	80,9 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 61</i>	
gefahren km .....	74,7 km
Verbrauch Ø .....	28,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	82,6 km/h

### Landstraße

gefahren km .....	70,7 km
Verbrauch Ø .....	40,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	57,3 km/h

### Testverbrauch gesamt

gefahren km .....	197,2 km
Verbrauch Ø .....	39,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø .....	71,0 km/h

### Wetter

bewölkt/heiter; Wind: 2 bis 3/W-N;  
+15 bis +20° C

Ø = Durchschnitt