

Die Stralis-Typen begeisterten durch einfaches Handling und gute Rundsicht auf das Verkehrsgeschehen.

Wie es euch gefällt

In Italien ging es mit den neuen Stralis-Typen und der neuen Eurocargo-Generation auf Tour. Die ersten Fahreindrücke sind vielversprechend. Iveco ist ein fahrerfreundliches Konzept gelungen.

Nach der Erstvorstellung des schweren Stralis Active Space (AS) im Vorjahr geht es auch dieses Jahr bei Iveco mit zwei Riesenschritten weiter voran: Ende April wurden die Stralis-Typen Active Time (AT) und Active Day (AD) für das schwere Mittelklasse-Segment vorgestellt und die Eurotech-Baureihe abgelöst. Nur Wochen später wurde auf einer Weltpremiere die neue Eurocargo-Generation für das mittlere Segment von 7,0 bis 18 t Gesamtgewicht vorgestellt. Und nun die erste Iveco-Fahrveranstaltung mit den neuen Mittelklasse-Typen Stralis AT und AD sowie den neuen Eurocargo-Fahrzeugen wieder in Italien. Die Stralis-Typen mit den schmalen AT und AD sind alternativ zur

große AS-Kabine im Programm. So kann Iveco jetzt mit der schweren Stralis-Baureihe vielfältige Lösungen im schweren Segment der Mittelklasse anbieten. Im leichten und mittleren Mittelklassesegment ist Iveco mit der neuen Eurocargo-Generation ein guter Wurf geglückt. Im Programm gibt es auch spezielle Baumuster für die gefragten Gesamtgewichtsklassen 7,49 t und die Autobahnmaut-Killer 11,99 t.

Iveco war mit dem Eurocargo-Vorgänger überaus erfolgreich, seit 1991 konnten über 300.000 Einheiten verkauft werden. Im Vorjahr konnte Iveco mit dem Eurocargo sogar einen Marktanteil von 30 Prozent im europäischen Mittelklasse-Segment erreichen. Das verlangt danach,

auf hohem Niveau den europäischen Marktanteil weiter auszubauen. Entsprechend viel wurde in Konzeption und Design für eine hohe Akzeptanz – sowohl auf der Unternehmer- als auch auf der Fahrerseite – investiert.

Der Eurocargo bietet dem Fahrer eine Menge. Das Gesicht mit seitlichen Windleitspoilern, die wie aufblähte Nüstern wirken, verleiht dem Eurocargo einen sympathischen und unverwechselbaren Ausdruck. Gleichzeitig erinnern einige Elemente an die schwere Stralis-Baureihe, so sind beide klar als Mitglieder der Iveco-LKW-Familie zu erkennen.

Die Eurocargo-Baureihe teilt sich prinzipiell in zwei Produktlinien: die Modelle 65 E bis 120 EL (120 EL: gewichtsopti-



Der 6-Zylinder Tector-Motor im Eurocargo zeigte ein erstaunliches Durchzugsvermögen. (oben)

Mit dem Eurocargo für 18 t Gesamtgewicht reicht die Mittelklassebaureihe bis in schwere Segment. (links oben)

Das Einsatzfeld der Stralis-Mittelklasse deckt im schwerem Segment mit 430 PS Motorleistung den nationalen Fernverkehr ab. (links unten)

mierter 11,99-Tonner) mit dem 3,9-l-Tector-Diesel sowie die Modelle 120 E bis 180 E mit dem 5,9 l Tector-Diesel. Beide Vierzylinder-Reihen-Tectordiesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung sind bereits 2000 im Vorgänger eingeführt worden und haben sich dort sehr gut bewährt. Der 3,9-l-Tector-Motor deckt ein Leistungsband von 129 bis 170 PS ab, und beim 5,9-l-Tector-Motor reicht die Spanne von 182 bis 275 PS.

Besonders interessant waren die Fahrten mit den Modellen ML 80 EL 17 und ML 80 EL 18. Beide waren auf ein Gesamtgewicht von 8,0 t ausgelastet. Doch wie aus der Typbezeichnung hervorgeht, war im EL 18 der 182 PS starke 6-Zylinderdiesel mit 5,9 l Hubraum und im EL 17 der 170 PS starke 3,9-l-Vierzylinderdiesel eingebaut. Bei 8 t Gesamtgewicht war schon der EL 17 ein Rennpferd, doch der EL 18 ging noch besser die Steigungen noch oben, war noch lauf ruhiger und verfügte vor allem über eine stärkere Motorbremsleistung.

Vor allem in der Klasse ab 11 t Gesamtgewicht war der 6-Zylinder-Tector-Diesel zu Hause. Das zeigte sich ganz deutlich in der 275-PS-Top-Leistungsver-

sion beim Eurocargo ML 180 EL 28 mit 18 t Gesamtgewicht. Beim 6-Zylinder gefielen vor allem die schon angesprochene hohe Laufruhe, der geschmeidige Motorlauf und das gute Durchzugsvermögen.

Allerdings zeigten sich bei den Fahrten auch einige Details, bei denen noch etwas Feinarbeit geleistet werden sollte. Betroffen sind in erster Linie die Iveco-

Der Stralis-Nachwuchs – die Modelle AD und AT – zeigte sich in Italien von seiner besten Seite.

Schaltgetriebe 2855 S.6 und 2895 S.9: Beim Sechsgang-Getriebe 2855 S.6 fiel eine unsaubere Gassenführung auf. Beim Achtganggetriebe 2855 S.9 mit Doppel-H-Schaltung musste reichlich Kraft angewendet werden, um von der H-Gasse „klein“ in die H-Gasse „groß“ gelangen zu können.

Soweit sich das auf den kurzen Fahrten mit den jeweiligen Eurocargo-Fahrzeugen feststellen ließ, waren das die ein-

zigen Kritikpunkte. Dagegen gibt's beim Eurocargo eine Menge Pluspunkte: An erster Stelle stehen hier das einfache Handling sowie die gute Rundschau auf das Verkehrsgeschehen und die einsatzgerechte Einstiegssituation. So gibt es nur eine 50 cm hohe Stufe bei den Modellen bis 10 t und zwei ebenfalls sehr niedrige Stufen bei den schwereren Modellen. Sicher und bequem geht es dank weit öffnender Türen und beidseitig platzierte Handläufe nach oben.

Erste Klasse auch der Fahrerplatz mit in Höhe und Neigung verstellbarem Lenkrad, einem übersichtlichen Display im Instrumententräger für die Anzeige wichtiger Betriebsdaten und bequem zu erreichenden Schaltern im Armaturenbrett.

Auch das Thema Wirtschaftlichkeit kommt mit einem belastungsabhängig errechneten Motoröl- und Ölfilterwechsel von nur alle 80.000 km im Standardeinsatz und wartungsfreundlichen Scheibenbremsen rundum nicht zu kurz. Darüber hinaus sorgen intelligente Diagnose- und Kontrollsysteme für niedrige Lebensdauerkosten. Dank beidseitig verzinkter Blechen und SMC-Kompo- ➤



IVECO MITTELKLASSE

Schweres Segment

Stralis AT und AD ab 18 t Gesamtgewicht:

Stralis AT: Active Time: 2,15 m lange und 2,28 m breite Fernverkehrskabine auch mit Hochdach

Stralis AD: 1,66 m langes Normalfahrerhaus für den Verteiler- und Nahverkehr.

Curosor: Wassergekühlter 6-Zylinder-Reihendiesel Euro 3; elektronisch geregelter Abgasturbolader mit variabler Geometrie, Ladeluftkühlung; vollelektronisch geregelte Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Element-System (PDE); Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder)

Cursor 8, Hubraum 7,8 l: Leistungsversionen (maximales Drehmoment): Cursor 8-310: 310 PS/228 kW (1.115 Nm); Cursor 8-350: 352 PS/259 kW (1.280 Nm);

Motor Cursor 10, Hubraum 10,3 l: Leistungsversionen (maximales Drehmoment): Cursor 10-400: 400 PS/294 kW (1.900 Nm); Cursor 10-430: 430 PS/316 kW (1.900 Nm)

Getriebe: Motor Cursor 8-310: Schaltgetriebe ZF 9 S 109; Motor Cursor 8-350 und Cursor 10: Schaltgetriebe ZF 16 S 151, ZF 16 S 181 mit Servoshift-Schaltunterstützung; Motor Cursor 8 und Cursor 10: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe AS-Tronic ZF 12 AS2301, Eurotronic 2

Mittleres Segment

Eurocargo von 7,0 bis 18 t GG:

Kabinen: kurzes Normalfahrerhaus, langes Fernfahrerhaus auch mit Hochdach und Doppelkabine (6+1)

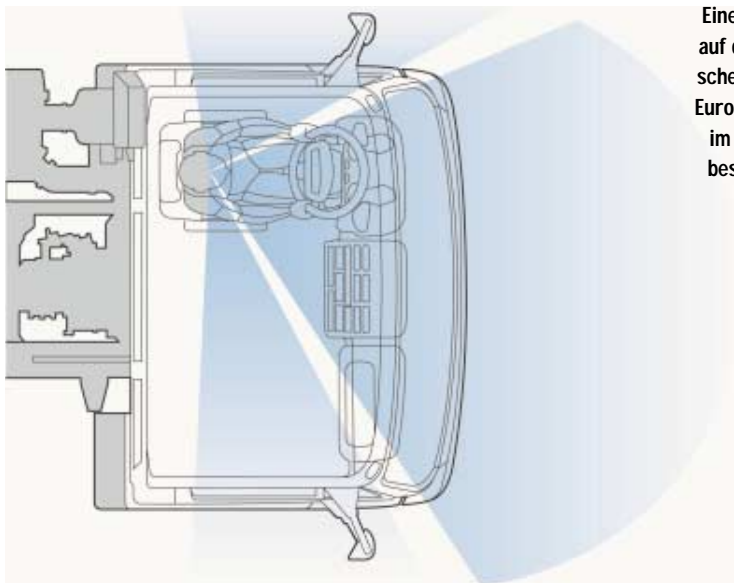
Tector: Wassergekühlter Reihendiesel Euro 3; Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung; vollelektronisch geregelte Common-Rail-Direkteinspritzung; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder)

Tector 4-Zylinder mit 3,9 l Hubraum: Leistungsversionen (maximales Drehmoment): E13: 129 PS/95 kW (430 Nm); E15: 150 PS/110 kW (490 Nm); E17: 170 PS/125 kW (560 Nm)

Tector 6-Zylinder, Hubraum 5,9 l: Leistungsversionen (maximales Drehmoment): E18: 182 PS/134 kW (570 Nm); E21: 210 PS/154 kW (680 Nm); E24: 240 PS/176 kW (810 Nm); E21: 275 PS/202 kW (930 Nm)

Getriebe: 5-, 6- und 9-Gang-Iveco-Schaltgetriebe 2855.5, 2855.6, 2870.5 und 2895.9 sowie 2970.9, je nach Fahrzeuggesamtgewicht und Motorleistung.

nenten für besten Korrosionsschutz ist eine hohe Langlebigkeit erreicht worden. Auch die Stralis-Nachwuchsmodelle AD und AT zeigten bei der Fahrvorstellung in Italien ihre Sonnenseiten. Sie stehen ihrem großen Bruder mit der breiten Fernverkehrskabine AS schon fast die Show. Wegen ihrer geringeren Kabinen-



Eine gute Rundschau auf das Verkehrsgeschehen, wie es der Eurocargo bietet, ist im Verteilereinsatz besonders wichtig.

breite wurden die Kotflügel der AD und AT-Modelle weit nach außen gezogen, wodurch die Fahrzeuge jugendlich und recht sportlich wirken. Die ausladenden Kotflügel und das schmalere Kühlergrill sind auf dem ersten Blick auch die markanten Unterscheidungsmerkmale zwischen dem großen Bruder AS und seinen Zwillingsgeschwistern AD und AT.

Die Kabinentypen AT und AD gibt es für alle schweren zwei- und dreiachsigen Stralis-Fahrgestelle und -Sattelzugmaschinen mit den Cursor 8- und Cursor 10-Motoren von 270 bis 430 PS Leistung. Sie sollen im schweren Mittelklasse-Segment den nationalen Fernverkehr sowie den Verteilerverkehr abdecken und vielfältige Lösungen für die Kommunalwirtschaft bieten.

Da gab es zunächst eine flotte Fahrt mit dem Stralis AT 190 S 31. Bei diesem Solofahrzeug 4x2 sorgte der Cursor 8 in der 310-PS-Version für den Vortrieb. Dank Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) ist die Elastizität dieses 7,8-l-Cursor-Motors immer wieder erstaunlich. Das gilt auch in dieser Hubraumklasse für die hohe, regelbare Motorbremsleistung, die ebenfalls dem VGT zu verdanken ist. Ebenso war es auf der Fahrt mit dem Stralis AT 440 S 43, der vom 430 PS starken Cursor 10 angetrieben wurde. Auch hier war die VGT-Technik beeindruckend. Der Cursor-Motor mit 10,3 l Hubraum zeigte sich noch elastischer und durchzugskräftiger als manche 12-l-Diesel mit konventioneller Auf-

ladung. Und dann kann der Motor auch noch eine regelbare Motorbremsleistung von 401 PS bei 2.600/min ins Spiel bringen.

Die Arbeitsplätze im Stralis AT und AD entsprechen dem perfekt konzipierten Arbeitsplätzen im großen Stralis-Haus AS. Das bereits bei der Erstvorstellung beste Noten bekam. Zur Ausstattung zählt auch das Multifunktions-Lenkrad

Die Mittelklasse-Schönheiten AD und AT stehen ihrem großen Bruder AS fast schon die Show.

mit Tasten für die Menüwahl des Bordcomputers mit Farbdisplay und die Radio-Fernbedienung. Kennzeichnet für die AT- und AD-Kabinen ist der rote Bezug von Sitzen, Türverkleidungen und Dachkonsole (beim AT). So bringt Iveco auch eine sportliche Farbe ins Fahrerhaus, das zum äußeren Erscheinungsbild passt.

In Italien hat sich gezeigt, dass sich Iveco mit der neuen Eurocargo-Generation und den neuen Kabinen-Varianten für die Stralis-Baureihe ausgezeichnet im mittleren und schweren Mittelklasse-Segment aufgestellt hat. Da kann der Erfolg, der schon vom großen Stralis AS erzielt wurde, auch in der Mittelklasse mit der Eurocargo-Baureihe und den Stralis-Modellen AT und AD nicht ausbleiben.

ADELBERT SCHWARZ