



Iveco setzt beim Eurostar Cursor 13/480 auf Hightech für hohe Wirtschaftlichkeit und Sicherheit.

Variabler Dampfhammer

Erstmals konnte die Dampfhammer-Technologie des 480 PS starken Cursor 13 im Eurostar gefahren werden. Die ersten Eindrücke waren so faszinierend wie die Cursor-Technik.

Mittlerweile rollen die ersten Eurostar Cursor 13/480 mit dem stärksten Cursor-Motor vom Band. Der neue Motor wurde im Januar erstmals in Brüssel präsentiert und konnte bereits im November 2000 im Eurotrucker in den Versionen mit 380 und 440 PS gefahren werden.

Die 480-PS-Version im Eurostar ist die bisherige Krönung der Cursor-Motoren

bei Iveco. Begonnen hatte es im Jahre 1998 mit dem Eurotech Cursor 8 (7,8-l-Motor in vier Leistungsversionen von 245 bis 352 PS), dann folgte 1999 die Vorstellung des Eurotech Cursor 10 und des Eurostar Cursor 10 (10,3-l-Motor mit 400 und 430 PS).

Anfang 2001 wurde dann der Cursor 13 in den Leistungsversionen 380, 440 und 480 PS vorgestellt: wie alle Cursor-



Mit dem 480 PS starken Cursor 13 ist Iveco ein erstklassiges Antriebsaggregat gelungen.

Motoren ein 6-Zylinder-Reihendieselmotor, bei dem ein Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) für mächtig Druck in den Zylindern sorgt und die Kolben wie Dampfhammer arbeiten lässt. Das verleiht den Cursor-Aggregaten eine geschmeidige Elastizität, ein hohes Durchzugsvermögen und ein beachtliches Leistungspotenzial. Weitere Feinheiten wie ein vollelektronisches Motormanagement (EDC), eine Hochdruck-Direkteinspritzung mit 1.500 bar über Pumpe-Düse-Elemente (PDE) sowie obenliegende Nockenwelle und Vierventiltechnik zeichnen diese Hightech-Dieselmotoren weiter aus.

Beim stärksten Cursor 13 mit 12,9 l Hubraum, Ladeluftkühlung und elektronisch gesteuertem VGT bedeutet das 480 PS von 1.540 bis 1.900/min und ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm zwischen 1.000 und 1.540/min. Damit hat Iveco wieder einmal eine faszinierende Motortechnik auf die Straße ge- ➤

FAHRBERICHT Eurostar Cursor 13/480

bracht. Und damit nicht genug: Den Eurostar Cursor 13/480 gibt es in Deutschland serienmäßig mit dem neuen Automatik-Schaltgetriebe ZF 16 221 Eurotronic 2 (automatisiertes Schaltgetriebe mit Fahrprogramm und automatisierter Kupplung). Das mechanische Schaltgetriebe ZF 16 S 221 mit Servoshift gibt es zu einem entsprechenden Minderpreis. Doch wer einmal mit der Eurotronic 2 gefahren ist, der wird nicht darauf verzichten wollen: Einfacher, sicherer und wirtschaftlicher lässt sich heute ein LKW kaum bewegen.

Für die ersten Probefahrten mit dem Eurostar Cursor 13/480 hatte Iveco in Italien eine schwierige Strecke von Turin bis nach Courmayeur und zurück abgesteckt. Vor allem der letzte, etwa 30 km lange Landstraßenabschnitt – zur hoch gelegenen Seilbahnstation Funivia Val Veny – hatte es in sich.

Die erste Tour erfolgte mit einem Eurostar Cursor 13/480, der mit mechanischem Schaltgetriebe ZF 16 S 221 ausgestattet war. Selbst beim mechanischen ZF-Schaltgetriebe ließen sich die Gänge dank der serienmäßigen Schaltheilfe ZF Servoshift exakt führen sowie über kurze Schaltwege und mit geringen Betätigungs Kräften einlegen.

Mit dem mechanischen Schaltgetriebe ließen sich Technik und Leistung der neuen Eurostar-Modelle erst so richtig würdigen. Und der Cursor 13 beeindruckte schon auf den ersten Metern: Sanft funktionierte das Anfahren. Das breite Drehzahlband, in dem das maximale Drehmo-



Den Eurostar Cursor 13/480 gibt es vorerst nur als Sattelzugmaschine 4x2 mit Großraumfahrerhaus.

ment anliegt, ermöglichte eine elegante und zügige Beschleunigung mit wenigen Schaltungen. Der Antriebsstrang zeigte sich harmonisch auf die Motorcharakteristik abgestimmt, und auch bei Gangsprüngen passte der Drehzahleinstieg recht gut. Einfach bemerkenswert, was der 12,9-l-Motor auch noch herunter bis fast 800/min an Durchzugvermögen besitzt. Das ist der VGT-Technologie zu verdanken, die innerhalb kürzester Zeit (etwa eine halbe Sekunde) das maximale Drehmoment aufbaut. Doch der Motor sollte unter Volllast im wirtschaftlichen Bereich zwischen 1.000/min und 1.500/min gefahren werden. Die Auslegung auf rund 1.190/min bei 80 km/h in der höchsten Getriebestufe lässt wirtschaftliche Verbrauchswerte des Motors bei guter Fahrbarkeit vermuten.

Dank VGT hat Iveco noch etwas in petto: die stufenlos regelbare und EDC-ge-

steuerte Motorbremse Iveco Turbo-Brake (ITB). Sie kommt ohne Stauklappe im Auspuffkrümmer aus und erreicht als kombinierte Dekompressions-Turbo-Motorbremse eine Dauerbremsleistung von 448 PS bei 2.600/min. Diese hohe Leistung entfaltet der Cursor 13 überaus dezent. Das Zusammenspiel zwischen Dekompressions-Motorbremse und Turbo-Zylinderaufladung erfolgt ohne Bremsruck, und das Motorengeräusch nimmt dabei sogar noch ab.

So wie der Motor, ist auch das Automatik-Schaltgetriebe ZF 16 AS 2601 Eurotronic 2 im Eurostar Cursor 13/480 eine Spitzenleistung. Damit lässt sich ein schwerer LKW wirklich wie mit einer Automatik fahren. Hier ist es auf hohem Niveau gelungen, die Vorteile eines Automatik-Getriebes und eines mechanischen Schaltgetriebes miteinander zu vereinen. Vor allem die Software für das Fahrprogramm – von Iveco und ZF entwickelt – wurde gut auf die Motorcharakteristik abgestimmt.

Im Vergleich zur Eurotronic 2 können auch sehr gute Fahrer nur selten etwas besser machen – das reicht vom kuppelungsschonenden Rangieren und sanften Anfahren bis zum schnellen Gangwechsel, der ohne spürbare Zugkraftunterbrechung abläuft. Selbst auf dem kurvenreichen und steilen Aufstieg zur Seilbahnstation hielt die Eurotronic 2 die Motordrehzahl durch eine geschickte Gangwahl und Nutzung des Drehmoments immer im grünen Feld des Drehzahlmessers, der von etwa 1.000/min bis rund 1.600/min reicht.

Sobald auf der Autobahn der Tempomat gesetzt ist, braucht der Fahrer bergauf wie bergab nicht mehr einzugreifen. Die Eurotronic 2 wählt und schaltet die entsprechenden Getriebestufen für eine schnelle und wirtschaftliche Gangart bergauf. Wird auf Talfahrten vom schiebenden Fahrzeug die beim Tempomat gesetzte Geschwindigkeit überschritten, setzen automatisch die Iveco Turbo-Brake und – falls vorhanden – der Intarder als leistungsstarke verschleißfreie Verzögerungskomponenten ein. Außerdem schaltet der Mikroprozessor in einen entsprechenden Gang für effektivere Drehzahlen zurück. Das macht er allerdings nur bei Gefällefahrt und nicht auf der Ebene, um



Der Eurostar Cursor 13/480 mit Eurotronic 2 schaffte den Aufstieg zur hoch gelegenen Seilbahnstation bravourös und ohne Fahrereingriff.



Die EDC-geregelte Iveco Turbo-Brake ist eine leistungsstarke Kombination von Dekompressions-Motorbremse und Aufladung durch den Abgasturbolader mit variabler Geometrie.

sinnloses Schalten zu vermeiden. Tritt der Fahrer das Bremspedal, schaltet die Elektronik nochmals zurück, und weiter erhöhte Motordrehzahlen bringen mehr verschleißfreie Verzögerungsleistung.

Im Automatikmodus kann der Fahrer über die Fahrpedalstellung und Kick-down die Gangwahl beeinflussen oder per Joystick selbst Gänge anwählen. Darüber hinaus kann er über eine Funktionstaste von Automatik auf manuellen Betrieb umschalten. Ein Display im direkten Sichtfeld informiert ihn über die Betriebsart und zeigt neben dem aktuellen Gang auch an, wieviel Gänge sich bei manueller Anwahl herauf oder herunterschalten lassen. Natürlich werden nur Gänge geschaltet, die keine Gefahr für den Motor bedeuten.

Im Alltagsgeschäft sollte der Fahrer der Eurotronic 2 die Arbeit überlassen und sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren, um wirtschaftlich, ent-

spannt und sicher ans Ziel zu kommen. Ein deutlich geringerer Flottenverbrauch sowie die Schonung des gesamten Antriebsstrangs und erheblich verlängerte Kupplungsstandzeiten sind gute Argumente für die Eurotronic 2. Damit knüpft Iveco an den Erfolg der halbautomatisierten Eurotronic 1 mit automatisierter Kupplung an, die von Anfang an in Deutschland zur Serienausstattung der Sattelzugmaschinen Eurostar Cursor 10 gehörte; allerdings in Kombination mit dem 12-Gang-Getriebe ZF 12 AS 1800. Auch hier soll bis Ende dieses Jahres die 12-Gang-Eurotronic 1 durch die 12-Gang-Eurotronic 2 ersetzt werden.

Vorerst gibt es den Eurostar Cursor 13/480 nur als Sattelzugmaschine 4x2 mit zwei Radständen (3.650 mm und 3.800 mm) sowie Großraum-Fahrerhaus mit mittelhohem Dach. Bis auf Motor und Getriebe gleicht der Eurostar Cursor 13, den Eurostar-Modellen Cursor 10, die Iveco im Jahre 1999 mit einem gekonnten Rundumschlag aufgefrischt hatte. Die wichtigsten Details sind: druckluftbetätigte Rundum-Scheibenbremsen mit elektronisch geregelter Betriebsbremsen (EBS, Kommunikation der Bordelektroniken via CAN-Datenbus sowie zahlreiche Chassis- und Fahrwerksänderungen für ein reduziertes Eigengewicht. Zusätzlich wurde die Wärme- und Schalldämmung bei den Eurostar-Kablen verstärkt, und seit Anfang dieses Jahres werden alle Blechteile beidseitig verzinkt.

All dies sind deutliche Produktaufwertungen, die in Deutschland jedoch nicht den erhofften Aufschwung brachten: Mit einem Marktanteil von fünf Prozent sieht es für Iveco auf dem deutschen Markt im Segment ab 16 t Gesamtgewicht nicht sehr rosig aus. Mit der momentanen Situation kann man jedenfalls nicht zufrieden sein. Das gilt auch für die Märkte in Österreich und der Schweiz.

In diesem Zusammenhang kommt auch immer wieder die Frage nach dem Nachfolger des Eurostars auf. Gegenüber den ersten Modellen besitzen die heutigen Fahrzeuge praktisch ein komplett neues Innenleben. Für eine Erneuerung vom Scheitel bis zur Sohle fehlt nur noch die neue Kabine. Es gab schon Spekulationen, dass Iveco den neuen Eurostar



TECHNISCHE DATEN

Fahrerhaus:

Großraumfahrerhaus mit mittelhohem Dach

Motor:

Iveco Cursor 13/480: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT); Ladeluftkühlung; vollelektronisches Motormanagement (EDC); Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente; Vierventiltechnik; Bohrung/Hub: 135/150 mm; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 480 PS (330 kW) von 1.540 bis 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.200 Nm zwischen 1.000 und 1.540/min; Ölwechselintervall mit normalem, nichtsynthetischem Öl: bis 100.000 km
Auf Wunsch gibt es den Cursor 13 Euro 3 auch in der NO_x-reduzierten Version „4-Ökopunkte“ (sonst sind in Österreich 5 Punkte fällig) mit 460 PS, allerdings bedeutet das laut Iveco einen Mehrverbrauch von etwa 2 Prozent.

Getriebe:

Serienausstattung: Automatik-Schaltgetriebe Iveco/ZF Eurotronic 2: vollautomatisiertes 16-Gang-Schaltgetriebe ZF 16 AS 2601 mit automatisierter Kupplung und Fahrprogramm; Sonderausstattung gegen Minderpreis: manuelles Schaltgetriebe ZF 16 S 221 mit ZF Servoshift

noch in diesem Jahr vorstellen wird. Doch daraus wird wohl nichts, voraussichtlich ist es erst Ende 2002 soweit. Anzunehmen ist, dass Iveco dann mit dem Cursor 13 auch in die Königsklasse über 500 PS einsteigen wird.

So gesehen ist das Ziel von Iveco, den Marktanteil im Jahr 2001 im Segment ab 16 t Gesamtgewicht von rund 5,0 auf etwa 6,5 Prozent zu steigern – eine anspruchsvolle Aufgabe. Da kann Marketingleiter Olaf Muschner – in Deutschland für die schweren Iveco-Baureihen verantwortlich – nur hoffen, dass der Eurostar Cursor 13/480 als starkes Zugpferd kräftig mithilft, um das angestrebte Ziel zu erreichen.

Der Eurostar Cursor 13/480 tritt laut Brutto/Nettopreisliste mit 253.280 DM in der Standardausführung an. Damit sind gegenüber einem vergleichbaren Eurostar Cursor 10 rund 8.290 DM mehr zu bezahlen. Allerdings werden dafür das 480-PS-Cursor-Power-Aggregat und das 16-Gang-Automatik-Hightech-Schaltgetriebe Eurotronic 2 geboten.

ADELBERT SCHWARZ