



Iveco Trakker AD 340 T 45 8 x 4

**Stämmiger Auftritt,
hoher Nutzwert ohne
Premiattitüden –
Ivecos aufgewerteter
Trakker ist stark und
robust.**

Qualitätsoffensive für den Bau

Nach den Stralis-Straßenmodellen erhält auch das Iveco-Bauprogramm die fällige Überarbeitung. Mit Euro 5 erhalten die Motoren einen kleinen Leistungszuschlag, das automatisierte Getriebe Eurotronic präsentiert sich mit verbesserten Offroadeigenschaften.

Iveco sieht rundum schwarz. Das liegt aber nicht an der aktuellen Finanzkrise, sondern an der derzeitigen Werbestrategie. Die Italiener, die ihre schweren LKW maßgeblich in Ulm fertigen, haben sich mit Haut und Haaren dem legendären All-Blacks-Team aus Neuseeland verschrieben. Die muskelbepackten Rugby-Spieler passen recht gut

zum Baugeschäft – passt prima zum alten Werbeslogan der Baubullen aus Ulm. Der neue Trakker – eigentlich ist es ja nicht mehr als ein Facelift – gibt sich schwarz eingekleidet ziemlich selbstbewusst. Ein neuer Grill, die Scheinwerfer im neuen Stoßfänger, wie eine modische Brille eben, der Kabinenrohbau bleibt wie gehabt. Allerdings gibt es die neuen

Außenspiegel des Straßenkollegen Stralis, die aus dem hohen Haus einen perfekten Überblick vermitteln.

Im Mittelpunkt der Überarbeitung stand das Fahrerhaus, das sich in der Vergangenheit einige Kritik gefallen lassen musste. Vor allem die Qualität der Verarbeitung stand am Pranger, das soll jetzt der Vergangenheit angehören. Das



Robuste Halfpipe von Schmitz Cargobull. Gepflegter Innenraum mit Vollausrüstung, hervorragende Sitze. Angenehmes Funktionslenkrad, weit verstreute Schalter im Cockpit



kurze Active-Day-Fahrerhaus glänzt mit kompletter Ausstattung, die mit einem attraktiven Multifunktionslenkrad, Flaschenhaltern, Telefon-Freisprechanlage, Schreibbrett fürs Lenkrad und vielfältigen Staufächern ihresgleichen sucht. Den Fahrern werden die erstklassigen

Isri-Sitze zusagen, die auch bei den Sitzbezügen nicht patzen.

Halbheiten gibt es bei den Schaltern und Bedienelementen zu beanstanden: Die großflächigen Schalter á la Scania lassen sich zwar zielsicher bedienen, ihre verstreute Anordnung, teilweise

auch weit außerhalb der normalen Griffweite, setzt den ergonomischen Kontrast.

An der Funktionalität der knapp geschnittenen, aber reinigungsfreundlichen Kabine gibt es wenig zu mäkeln. Der 358 mm hohe Motortunnel lässt ein



Abseits der Straßen darf es eine Schippe mehr sein, das Fahrgestell verträgt 35 t.

Das kurze Active-Day-Fahrerhaus glänzt mit kompletter Ausstattung, die ihresgleichen sucht.

Übersteigen zu, hinter den Sitzen gibt es Flaschenhalter, Platz für Stiefel und kleines Werkzeug – nur ein Garderobehalter für nasse Schutzkleidung mittig an der Rückwand würde sich noch gut machen. Platz sparen die Techniker durch den Wegfall der Schaltkulissee, der Fahrer bedient sein Eurotronic-Getriebe über drei Tasten und den rechten Lenkstockhebel.

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder Iveco Cursor 13 mit VTG-Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Einspritzung über Pumpe-Düse-Elemente, 4 Ventile pro Zylinder, Iveco Turbobrake-Motorbremse, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Kat
 Hubraum 12.880 cm³
 Nennleistung 324 kW/450 PS bei 1.435–1.900 U/min
 Max. Drehmoment 2.200 Nm bei 1.000–1.400 U/min

Antriebsstrang

Automatisierte, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung. Automatisches 12-Gang-Getriebe Eurotronic ZF 12 AS 2.330 TO, elektronisch gesteuert, schaltbar automatisch oder manuell.
 Spreizung i = 12,33 bis 0,78, 2 Rückwärtsgänge.
 Tandem-Außenplaneten-Achsen mit Sperrdifferenzial und Längssperre; i-gesamt = 4,23 (1.300/min bei 85 km/h)

Fahrwerk

Vorderachsen als Faustachsen mit 3-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; 2 angetriebene Außenplaneten-Achsen mit 4-Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator.
 Bereifung vorn 385/65 R 22,5, hinten 315/80 R 22,5
 Fabrikat Michelin XZY

Bremsen

Zweikreis-Druckluftbremse, elektronisch gesteuert mit EBS-System, Scheibenbremsen an der VA, Trommelbremsen an den HA, Dauerbremsen: Iveco Turbobrake mit 416 PS Bremsleistung, Intarder.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe... 8.335 x 2.550 x 3.350 mm
 Radstände... 1.875/2.375/1.380 mm
 Böschungswinkel... 26 Grad/61 Grad
 Rampenwinkel... 26 Grad
 Bodenfreiheit... 310 mm
 Wattiefe... 543 mm
 Tankinhalt... 300 l + 55 l Adblue
 Achslasten VA/HA... 2 x 8,0 t + 2 x 9,5 t
 Leergewicht... 14.460 kg
 zulässiges Gesamtgewicht... 32.000 kg
 Testgewicht... 33.320 kg



Solider Hilfsrahmen, Kipphydraulik von Hywa

Einsteigen – losfahren. Vor dem Start geht es hoch hinauf, immerhin 1,46 Höhenmeter muss der Fahrer erklimmen, dann kann es losgehen. Positiv ist der sichere Tritt links außen für den obligatorischen Blick in die Kippbrücke – eine kräftige Dachreling sichert den Fahrer, wenn er nach hinten steigt. Für die Bedienung braucht es keine lange Eingewöhnungsphase. Der Arbeitsplatz verlangt wenig Erfahrung, der Rest ist Intuition. Wenn der Motor läuft, einfach die Taste D gedrückt – dann legt der Getrieberechner den passenden Anfahrang ein.

Wenn der schwere Vierachser Fahrt aufnimmt, kann sich sein Chauffeur aufs Lenken konzentrieren, der Kupplungsfuß hat Ruhe. Einfach nur fahren, lenken – der Gedanke an eine knifflige Fahrsituation kommt gar nicht erst auf. Iveco bietet sein automatisiertes 12-Gang-Getriebe Eurotronic jetzt auch für den Offroadeneinsatz an, das im speziellen Geländemodus die Schaltgeschwindigkeit beschleunigt und höhere Motordrehzahlen zulässt. Fährt man sich fest, kann man sich frei schaukeln – schon beim Rückwärtsrollen kann rasch der Vorwärtsgang eingelegt werden. Für langsame Rangierfahrten reduziert ein eigener Modus die zulässigen Drehzahlen und das Drehmoment –

TESTERGEBNIS

Leerfahrten

Landstraße... 26,9 l/100 km bei 55,0 km/h
 Autobahn... 24,8 l/100 km bei 83,0 km/h

Beladen

Landstraße... 50,8 l/100 km bei 58,9 km/h
 Autobahn... 29,6 l/100 km bei 84,5 km/h

Gesamt

Teststrecke... 157 km
 Landstraßenanteil... 78 %
 Verbrauch... 39,7 l/100 km
 Geschwindigkeit... 70,0 km/h

das gefühlvolle Reversieren an den Straßenfertiger bereitet wenig Mühe.

Im Gelände zeigt sich der 8 x 4-Trakker als Profi. Beladen zieht er souverän seine Bahn und lässt sich auch durch tiefe Löcher nicht aus der Ruhe bringen. Steile Anstiege und größere Hindernisse halten ihn nicht auf – verschränkbare Achsen, große Böschungswinkel und reichlich Bodenfreiheit weisen ihn als Profi fürs Grobe aus. Der erste Gang mit Längssperre reicht fast immer, bei losem Untergrund müssen es die Quersperren richten. Wobei der anfahrstarke Iveco-Diesel erhöhte Fahrwiderstände unaufgeregt mit niedrigen Drehzahlen überwindet.

Der Iveco Trakker folgt den Lenkbefehlen im Test willig, direkt, ja beinahe leichtfüßig.

Der Cursor-13-Motor zeigt echte All-Blacks-Qualitäten – der hochmoderne Pumpe-Düse-Sechszylinder mit 13 l Hubraum ist gut bei Kräften. Mit 450 PS, 10 PS mehr als der Euro-3-Vorgänger, und einem breiten Hochplateau mit 2.200 Nm (plus 100 Nm) hat er mit 32 t leichtes Spiel. Ein Turboloch kennt er nicht, wenngleich die Eurotronic dem Cursor 13 eine leicht verzögerte Gasannahme verordnet. Gut berechenbar gibt es Dampf in allen Lebenslagen, Trakker-Fahrer werden den Großdiesel unter der Hütte zu schätzen wissen. Zumal er sich auch dann zu benehmen weiß, wenn er gefordert wird.

Zahnräder und Reifen. Für schnelle Passagen auf Autobahnen geben die Iveco-Techniker ihrem Kipper eine lange sprit-



sparende Übersetzung mit auf den Weg. Tempo 85 nötigt dem starken Cursor-13-Sechszylinder nur 1.300 Umdrehungen ab, gegen große Gangsprünge stemmt sich der kräftige Diesel mit satten 2.200 Newtonmetern souverän. Auf Landstraßen ist das Ergebnis nur suboptimal, hier pendelt das Getriebe oft zwischen Gangstufe 10 und 11, was einige Zehntel Kraftstoff kostet. Wer die 13 Zoll große Standardbereifung mit noch mal größerem Abrollumfang wählt, erhält eine noch schnellere Gesamtübersetzung. Deshalb: Wer mehr Bodenfreiheit möchte, sollte unbedingt eine kürzere Achsübersetzung wählen.



Gute Traktion im Gelände – die parabelgefederten Achsen verschränken sich weit.

Anzeige

Bei den Fahreigenschaften bleibt alles wie gehabt, der Trakker ist kein Softie. Voll beladen zeigt er gute Manieren und stuckert nur leicht über Querrillen und Löcher. Dafür folgt er den Lenkbefehlen willig, direkt, beinahe leichtfüßig. Um-

rundet enge Kehren schnell und sicher, neigt sich nur wenig zur Seite. Leer teilt er aus, lässt seine Besatzung über den Untergrund nie im Unklaren. Kein Wunder, er rollt auf den Federpaketen seiner Heavy-Duty-Brüder. Große Reserven offenbaren auch die Stopper. Das elektronische Bremssystem steuert vier Scheibenbremsen vorn und vier Trommelbremsen hinten, beladen gefühlvoll, leer ein wenig bissig vielleicht. Retarder und Turbobrake-Motorbremse ergänzen die Bremsanlage, sie halten den Trakker sicher in Schach, auch wenn es steil bergab geht.

Mit Blick auf die technischen Daten hat der Iveco-Vierachser in Sachen Nutzlast keine guten Karten. Er bringt fahrfertig, aber ohne Reserverad 14.460 kg auf

die Waage. Als Typ 340 (für bis zu 34 t Gesamtgewicht) ist er der Straßenkipper im Programm, seine zulässigen Achslasten bescheinigen ihm aber mit 35 t ausreichend Tragkraftreserven. Ein Blick ins Verkaufshandbuch zeigt: Mit 10,2 t Chassisgewicht, 200 kg allein für die SCR-Anlage, zählt der Iveco noch immer zur leichten Fraktion. Doch der Kippaufbau mit Schmitz-Halbrundmulde ist eher von der robust-schweren Sorte für grobe Geschäfte. Wobei die Halfpipe aus Thüringen keine Werbung in eigener Sache betreibt. Schon nach einem Jahr mildem Testeinsatz zeigen sich an den Schweißnähten mächtige Rostnasen.

Fazit. Wer auf Premium-Attribute keinen Wert legt, findet den Trakker prima. Bei Iveco bekommt man robuste und moderne Technik zu überschaubaren Kosten. Beachtlich, dass das großzügige Leistungsangebot nicht zu ungebührlichen Trinksitten führt – der ausgesprochen schnelle Trakker fällt mit seinen Verbrauchswerten nicht aus dem Rahmen. Auch wenn die Testwerte deftig erscheinen mögen, stimmen sie mit der Realität überein – grobe Geländereifen, dazu etwas Übergewicht, führen im Verein mit kalten und böigen Winden schnell zu fünf bis sieben Prozent Mehrverbrauch.

WOLFGANG TSCHAKERT



Getankt wird Diesel plus Adblue – hier sind es etwa fünf Prozent des Kraftstoffverbrauchs.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com