

New Stralis Hi-Way 420:
überzeugender Auftritt
als Arbeitstier ohne
Starallüren.



Innere Werte: neues,
erstklassiges Cockpit

Mehr Sein als Schein

Beim Test überzeugte der Iveco Stralis Hi-Way 420 mit attraktivem Interieur und wirtschaftlichem Vortrieb.

Iveco konnte mit dem Stralis Hi-Way schon im Vorjahr auf der ETC 2014 beim KFZ-Anzeiger punkten und mit dem Titel „Star-Truck“ heimfahren. Übrigens ist die ETC 2015 im Oktober geplant (siehe auch european-truck-challenge.com). Jetzt trat Iveco mit dem Stralis Hi-Way 420 auf der Teststrecke Süd des KFZ-Anzeiger zum Fernverkehrstest mit 40 t Zuggesamtgewicht an. Passend dazu die Hi-Way-Kabine mit rund 2,50 m Breite, die als extra lange Top-Version mit knapp 2,10 m Stehhöhe auf dem nur 23 cm hohen Motortunnel die Kabinenhierarchie der Stralis-Baureihe anführt.

Der New Stralis wurde 2012 vorgestellt, doch er kommt in Deutschland erst seit 2014 mit den neuen Euro-6-Versionen etwas mehr in Fahrt. Dabei hätte es der New Stralis eigentlich besser verdient: Im Vorgängervergleich ist das Facelifting recht zurückhaltend ausgefallen. Doch das Testfahrzeug zeigt sich im zeitgemäßen Outfit und wirkt recht sympathisch. Der New Stralis überrascht vor allem mit komplett neuem Interieur in der Hi-Way-Kabine. Sie lässt selbst im internationalen Fernverkehr kaum einen Wunsch offen.

Unternehmer könnten die noch verhaltene Fahrerakzeptanz erhöhen, wenn sie – wie beim Testfahrzeug – die lobenswert komplette Standard-Hi-Way-Kabine mit Optionen wie edler Lederausstattung, Luxussitzen, Klimaautomatik und Standklimaanlage deutlich aufwerten würden. Damit würde der New Stralis dann vielleicht doch zu Truckers Liebling.

Kompakter Dieselantrieb

Auf den ersten Blick wirken die 11 l Hubraum, 420 PS Leistung und 1.900 Nm maximales Drehmoment des kompakten 6-Zylinder-Reihendiesels Cursor 11 etwas schmalbrüstig für den schweren Fernverkehr mit 40 t Lastzuggesamtgewicht. Der Cursor 11 Euro 6 im New Stralis ist jedoch ein echtes Hightech-



Zeitgerechtes Facelifting: sympathisches Design



Iveconnect

Intelligentes System

Iveco und Magneti Marelli haben zusammen „Iveconnect“ als Innovation für die Fahrerassistenz und das Flottenmanagement mit Multimedia-Entertainment, Informationen und Fahranalyse entwickelt. Mit diesem exklusiven System auf Windows-Auto-Basis lassen sich Infotainment, Telefonie, Navigation, Fahrerassistenzsysteme und Flottenmanagement intuitiv, zentral und einfach über das im Armaturenbrett integrierten 7“-Touchscreen-Display bedienen. Damit wird die tägliche Arbeit sicherer, effizienter und bequemer. Die Multimedia-Leistungsmerkmale umfassen: Bluetooth-Anschluss mit Lenkrad-Tasten-Bedienung für Audio-Anlage mit Radio

und CD-Player; USB-Anschluss für iPod/iPhone und MP3-Player; AUX-Video-Anschluss; satellitengestütztes Navigationssystem und Schnittstelle für das Sicherheitssystem Driver Attention Support, das Fahrer-Assistenzsystem Driving-Style-Evaluation und die modernen Flottenmanagement-Systeme. Iveconnect ist dabei deutlich mehr als ein Infotainment-System. Dank seiner Touchscreen-Bedienoberfläche ermöglicht das System den Zugriff auf zwei weitere Funktionsgruppen: Assistenzsysteme für den Fahrer und Effizienzsteigerung für den Flottenmanager. Ganz nach den persönlichen Anforderungen lassen sich für Iveconnect Leistungspakete buchen, die Flottenmanagement und Fahralltag spürbar effizienter gestalten – vom Silberpaket über das Goldpaket bis zu weiteren individuellen Leistungen.

AS



Bequem: Unteres Bett mit verstellbarer Rückenlehne



Zum Entspannen: bequemes Bett mit verstellbarem Rückenteil

Im Sparmeister-Club

Beim Test überraschte der Stralis mit sparsamem Dieselverbrauch. Das Testfahrzeug erzielte mit einem Durchschnittsverbrauch von 33,0 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,1 km/h ein günstiges Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten). Vor allem auf der Autobahn konnte der Stralis 420 mit 29,7 l/100 km bei 77,1 km/h den Sparmeistertitel einfahren. Dieser Titel wird 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.

Allerdings muss der Fairness wegen und vor allem für die Kostenrechnung der Adblue-Verbrauch hinzugerechnet werden. Beim New Stralis Euro 6 lobt Iveco seine HI-SCR-Emissionsminderung als 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. Dafür liegt bei Euro-6-Fahrzeugen mit SCR-„only“-Technologie der Adblue-Verbrauch etwa doppelt so hoch wie bei der Abgas-Emissionsminderung mit AGR.

Beim Testfahrzeug wurde mit 5,9 Prozent je l Diesel/100 km ein entsprechend hoher Wert errechnet. Kostengewichtet, in einem Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue gerechnet, sind das rund 0,8 l Adblue/100 km. Hierdurch summiert sich das Gesamtergebnis auf 33,8 l/100 km, und beim Autobahnverbrauch sind es dann 30,5 l/100 km. Bei der Titelvergabe zählt jedoch nur der Dieselverbrauch, weil sich Adblue in der CO₂-Bilanz weitestgehend umweltneutral verhält.

Dagegen bringt laut Iveco der Verzicht auf die AGR bei der Emissionsminderung nennenswerte Gewichtsvorteile. So zeigte sich das Testfahrzeug Stralis Hi-Way auf der Waage mit etwa 7,3 t (natürlich auch dank des kompakten Cursor 11) trotz Top-Kabine, Top-Ausstattung, vollen Tanks und Fahrer ziemlich leichtgewichtig.

Überzeugende Eindrücke

Die Testrunde Süd des KFZ-Anzeiger besitzt vor allem auf der Autobahn A 3 vom Dreieck Heumar bis zur Ausfahrt Dierdorf überaus anspruchsvolle Streckenabschnitte mit langgezogenen Steigungen und Gefällen. Doch auch in der hügeligen Topographie zeigte sich der 420 PS starke Cursor 11 im Testfahrzeug ziemlich standfest und durchzugsstark. Ein Zeichen,

Triebwerk, zu den wichtigsten Komponenten zählen eine Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung und ein Turbolader mit variabler Geometrie.

Dank elektronischer Steuerung liegen die Nennleistung bereits in einem Bereich von 1.550 bis 1.900/min und das maximale Drehmoment bereits zwischen 900 und 1.500/min an. Damit reagiert der New Stralis ziemlich direkt auf Fahrpedalbefehle und kommt vom Stand weg zügig mit wenigen Schaltungen auf Marschgeschwindigkeit. Dafür stehen dem Fahrer des ausgelasteten 40-t-Testsattelzugs ein Leistungsverhältnis von 10,5 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 47,5 Nm/t zur Verfügung.

dass mit der empfohlenen Hinterachsachs-übersetzung von 2,64:1 für eine Gesamtauslegung auf eine Motordrehzahl von rund 1.138/min bei Autobahntempo 80 km/h die elastische Motorcharakteristik gut getroffen wird. So ist der New Stralis sowohl in Abschnitten mit hügeliger Topographie auf der Autobahn als auch auf dem schwierigen Landstraßenabschnitt mit guten Transportleistungen und sparsamen Verbrauchswerten bei sehr guter Fahrbarkeit unterwegs.

Außerdem hat der Cursor mit seiner aufgeladenen Dekompressions-Motorbremse eine regelbare Motorbremsleistung von rund 508 PS bei 2.400/min zu bieten. Beim Testfahrzeug kommt noch eine auf 680 PS begrenzte Verzögerungsleistung des ZF-Intarders hinzu. Überzeugend auch die hohe Fahrharmonie dank exakter Arbeitsweise und Gangwahl des 12-Gang-Automatikschaltgetriebes ZF AS Tronic in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung. Außerdem reagierte die Tempomat-Regelung auch ohne GPS-Vorausschau feinfühlig auf topographische Veränderungen und setzte zudem geschickt Eco-Roll ein. Es brauchte nur beim Thema „voraussehendes

Fahren“ gelegentlich eine Unterstützung vom Stralis-Piloten.

Hohes Komfortniveau

Weiterhin hat beim Stralis Hi-Way das einfache Handling dank perfektem Lenkverhalten mit gut gedämpfter Lenkung, hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf gefallen. Hinzu kommen eine angenehme Geräuschkulisse in der Kabine, eine ausgereifte Komfortabstimmung von Fahrwerk, Kabinen- und Sitzfederung und sehr gute Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den Rückblickspiegeln.

Das neue Kabinen-Interieur des Stralis Hi-Way konnte den Tester vor allem dank Einsatz hochwertiger Materialien sowie einer geschickten Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich mit Wohlfühlkultur weiter begeistern: Es beginnt beim neu entwickelten Arbeitsplatz mit hervorragender Ergonomie, klarer Linienführung des Cockpits, übersichtlicher Instrumentierung, griffigem Multifunktionslenkrad und intuitiver Bedienbarkeit. Hinzu kommen großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und unter der Liege die beliebten, auch

**Der um ex et autend-
andam int**



DAS REINSTE SPARVERGNÜGEN.

DER CANTER ECO HYBRID.

WENIGER SCHNICKSCHNACK. MEHR PLATZ FÜR NUTZLAST. Der erste serienmäßig produzierte Hybrid-Leicht-Lkw in Europa. Aus Fahren wird Kraftstoffsparen, aus Bremsen Energietanken – das ist das Grundprinzip des Parallel-Hybrid-Antriebs. Während des Bremsens wird Energie in die Batterie eingespeist, die den Motor nicht nur beim nächsten Anfahren, sondern auch beim

Beschleunigen unterstützt. In Kombination mit der Start-Stopp-Funktion, die den Motor bei Stillstand abschaltet und bei Weiterfahrt wieder unmerklich startet, lässt sich so eine Kraftstoffersparnis von bis zu 23 % realisieren. Überzeugen Sie sich auf einer Probefahrt bei Ihrem FUSO Partner.



Technische Daten: Iveco Stralis Hi-Way 420

Maße und Gewichte

Truck Länge/Breite	6,07/2,55 m
Truck Höhe Kabinendach	3,77 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,55/3,98 m
Radstand	3,61 m
Wendekreisdurchmesser	14,23 m
Tankvolumen Diesel/Adblue	400/50 l
Truck Leergewicht Testwagen ca.	7,3 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: 420 PS (309 kW) bei 1.550 bis 1900/min; max. Drehmoment: 1.900 Nm bei 1.000 bis 1.400/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

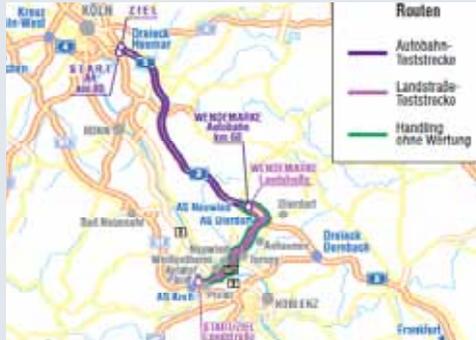
Fahrwerk

Federung: vorne/hinten: Stahlblatt-/Luftfederung ECAS

Bremsen: EBS und Scheibenbremsen; integrierte ABS/ASR-Funktionen; aufgeladene Dekompressionsmotorbremse (508 PS) plus ZF Intarder (680 PS, begrenzt);

Assistenzsysteme: ESP, Hilholder, ACC-Tempomat und Eco-Roll, Spurverlassenswarner (LDWS) Aktiv-Bremssassistent (BAS), Fahrer-Ermüdungserkennung (DAS), Reifendrucküberwachung (TPMS) und Aktiv-Fahrstilanalyse (DSE)

Bereifung: vorne/hinten: Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin X Energy Savergreen XLEZ/ XLED; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy



Anspruchsvoll: 181 km lange Testrunde KFZ-Anzeiger Süd

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km: 115,6 km
Verbrauch Ø: 29,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 77,1 km/h
davon 50% schwieriger Abschnitt: Ø 37,9 l/100 km bei 77,2 km/h und 50% einfacher Abschnitt: Ø 22,3 l/100 km bei 77,0 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr. 16% Autobahn
gefahrte km: 65,4 km
Verbrauch Ø: 38,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 60,4 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
Verbrauch Ø: 133,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 51,8 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
gefahrte km: 181,0 km
Verbrauch Ø: 33,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 70,1 km/h
Adblue-Verbrauch Ø: 5,9 % je l Diesel/100 km

Wetter

heiter/sonnig; wenig Wind; Temperatur +20 bis +22°C

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

⊕ Ausgezeichnete 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.



