

Ganz der Alte

Bis zu vier Prozent weniger Diesel soll der Iveco S-Way gegenüber seinem Vorgänger in der Praxis verbrauchen, sagt der Hersteller. Im Test des KFZ-Anzeiger hat das nicht ganz geklappt: Mit 28,5 l/100 km beendet der 480er-S-Way die Messfahrten. Der gleichstarke Stralis kam vor drei Jahren auf 27,6 l/100 km.



Unterzog sich einer intensiven Prüfung:
der neue Iveco S-Way 480



Innovativ: Der S-Way hält zahlreiche technische Spielereien wie eine Fernsteuerung für die Kabinenkippfunktion bereit.



Effizientes Kraftpaket:
der 11,1-l-Motor des S-Way 480



Raumwunder: Die großen, gut zugänglichen Außenstauraum bieten reichlich Platz.

Sichere Sache:
die Trittstufe vorne an der Fahrzeugfront





Praktisch: die ausziehbaren Kühlfächer (links); übersichtlich: Multifunktionslenkrad und Kontrollanzeigen (Mitte); nützlich: die vielen Staufächer in der Kabine (rechts)

Eine Überraschung ist das Testergebnis eigentlich nicht. Vielmehr ein Resultat, das zu erwarten war. Schließlich gibt es inzwischen den so genannten Vecto-Verbrauch, an dem man sich grob orientieren kann. Für den Testwagen nannte uns der Hersteller 31,5 l/100 km im Langstreckeneinsatz bei 75-Prozent-Auslastung.

Nach unserer – langsam größer werdenden – Erfahrung mit dem EU-Regelwerk zur Ermittlung von Flottenwerten für die CO₂-Emission und damit für den Kraftstoffverbrauch war ein signifikant niedriger Testverbrauch als die genannten 28,5 l/100 km somit nicht realistisch. Zum Vergleich: Der in Heft 9/2021 des KFZ-Anzeiger veröffentlichte Test eines Mercedes-Benz Actros 1845 zeigte gemessene 26,9 l/100 km gegenüber der EU-konformen „Werksangabe“ von 29,2 l/100 km. Die Relationen zwischen den Katalogwerten auf der einen und den Testdaten auf der anderen Seite gehen zumindest in erster Näherung in Ordnung.

Dabei soll nicht verschwiegen werden, dass wir den S-Way in der zweiten der beiden obligatorischen Messrunden ganz bewusst etwas moderater bewegt haben. Konkret: Auf den leichten Rolletappen musste der Prüfling im Standardfahrstil nicht schneller fahren als bei der zuvor absolvierten Eco-Prüfung. Allerdings haben wir hier den Einfluss des GPS-Tempomaten limitiert – mit dem wundersamen Ergebnis, dass die mittlere Geschwindigkeit leicht anstieg, während

der Verbrauch ein wenig sank. Noch deutlicher zeigte sich der fallweise manuelle Fahrstil auf den mittelschweren Etappen sowie bei der reinen Berg- und Talfahrt, wie die Tabelle dokumentiert.

Generationswechsel

Sei's drum. Dass der Iveco S-Way 480 an sich verbrauchsökonomisch bewegt werden kann, steht außer Frage und wird mit der Manuellfahrt belegt. Den meisten Kraftfahrern dürfte der im GPS-Tempomaten hinterlegte Drang zum Tempomachen ohnehin in die Karten spielen. Wer seine Strecke kennt, Spaß am ökonomisch-forcierten Fahren hat und zudem bereit ist, da und dort den Besserwisser zu geben, ist mit dem S-Way gut bedient.

Was auch für das Gesamtfahrzeug gilt. Klar, der S-Way basiert auf dem Stralis, den er nach zwei Jahrzehnten abgelöst hat. Doch im Mittelpunkt der Baureihe für den Fernverkehr steht die äußerlich deutlich veränderte Fahrerkabine. Für manche Betrachter nimmt das Design Anleihen bei der aktuellen Lastwagenfamilie von Scania – man kann das so sehen, muss man aber nicht. Fakt ist: Es gibt ein vergrößertes Hochdach, die Streben in den Seitenfenstern sind verschwunden, das Licht kommt aus Voll-LED-Scheinwerfern, und in Sachen Aerodynamik soll der Fortschritt so groß sein, dass – laut Iveco – in der Praxis bis zu vier Prozent Minderverbrauch heraus kommen können – klappt nicht immer, siehe oben.

Am Arbeitsplatz informiert das weitgehend unveränderte Instrumentarium. Gelenkt wird mittels neu gestaltetem Volant; auf Wunsch in modisch, unten leicht abgeflachter Form. Das bringt ein wenig Bauchfreiheit, fühlt sich aber beim schnellen Kurbeln eher komisch an. Zumindest hier lässt Scania grüßen, jedenfalls bei den von uns gefahren Testfahrzeugen aus Södertälje. Einen Abzug in der Ergonomiewertung bringt auf jeden Fall die Grundbedienung des Getriebes mit ihrer altertümlichen „D-N-R“-Tastatur.

Dass auch die Einstellmöglichkeiten des GPS-Tempomaten weiterhin unflexiblen festen Hysterese-Fenstern folgen, zeigt ebenfalls Verbesserungspotenzial für die Zukunft. Genauso wie die Feststellbremse. Anstelle der zeitgemäßen elektrisch/elektronischen Version à la Volvo, Renault, Scania und Daimler – in der Reihenfolge ihrer jeweiligen Markteinführung seit 2012 – kommt Ivecos aktueller S-Way immer noch mit der alten mechanischen Hebellösung auf die Straße.

Intelligente Neuheiten

Dafür wurde die Mittelkonsole neu gestaltet. Der Sieben-Zoll-Touchscreen sorgt für Zugang zu einem neuen Infotainmentsystem, das es dem Fahrer ermöglicht, digitale Anwendungen an Bord zu bringen. Darüber hinaus bietet er Bluetooth mit Freisprechanlage und Audio-Streaming, DAB-Radio, Spracherkennung, ein LKW-Navigationssystem



Dürfen wir Ihnen unsere neuen Mitarbeiter vorstellen?

Ohne böse Überraschungen: Die neue Generation des Actros und Arocs ist für Sie bei CharterWay verfügbar. Ob Sie schwere Ladung oder Baumaterial transportieren wollen – auch die neueste Wahl bleibt die richtige. Denn bei unseren fairen Konditionen bleibt alles beim Alten: Sie mieten die Fahrzeuge maßgeschneidert nach Ihrem Bedarf. Ohne versteckte Kosten. Ohne rechtliche Stolpersteine. Mehr Informationen unter www.charterway.de

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





Schnell und unkompliziert: der Zugang zu den Betriebsmitteln

sowie eine Vielzahl von Hard- und Softwareverbesserungen einschließlich Cybersicherheitsfunktionen. Das ist Stand der Technik und lässt Iveco mit den anderen großen europäischen Herstellern gleichziehen. Außerdem kann der Fahrer auf die Assistance-Non-Stop- und Remote-Assistance-Dienste sowie auf das Fahrstilbewertungssystem zugreifen.

Eine Premiere in einem schweren Iveco-LKW feiern auch der neue Motor-Start-/Stopp-Knopf und der Steckplatz für den elektronischen Schlüssel mit integrierter Fernbedienung. Sie befinden sich in komfortabel zu erreichender Position auf der Instrumententafel in der Nähe Fahrbereichs-Wähltaster. Dass andere Hersteller die Einstecklösung für den elektronischen „Zündschlüssel“ inzwischen wieder abgeschafft haben, soll nicht verschwiegen werden.

Das neu gestaltete Hochdach bietet zusammen mit dem unteren Tunnel und dem oberen Ablagefach eine komfortable Stehhöhe von 2,15 m in der Mitte der Kabine. Der obere in Längsrichtung nutzbare Raum ist 35 cm breiter als beim Vorgängermodell und ermöglicht einen leichteren Zugang zum oberen, in zwei Breiten lieferbaren Bett und zu den Staufächern.

Die neuen, dimmbaren LED-Deckenleuchten können so eingestellt werden, dass sie je nach Bedarf eine Hintergrundbeleuchtung für die Nachtfahrt oder eine

Umgebungsbeleuchtung bereitstellen. Besonders pfiffig: Zusätzlich zu den Einzellichtschaltern befindet sich auf der oberen Ablage oberhalb des Fahrers ein Drehschalter zur Steuerung der gesamten Beleuchtungsanlage. Das kennen und schätzen wir seit Jahren aus dem Volvo FH. Nachts sorgt eine intelligente Türschaltung dafür, dass beim Öffnen der Tür nicht alle Leuchten eingeschaltet werden.

Eine weitere Neuheit im S-Way ist My-Iveco-Way-Solutions. Dazu kommt zum ersten Mal die neue Iveco-Konnektivitätsbox zum Einsatz.

Vernetzt unterwegs

Eine weitere Neuheit im S-Way ist My-Iveco-Way-Solutions. Dazu kommt zum ersten Mal in einem schweren LKW der Italiener die neue Iveco-Konnektivitätsbox zum Einsatz, die mit der Cloud-basierten Infrastruktur „Microsoft Azure“ verbunden ist. Dadurch werden den Fahrern, Spediteuren und Disponenten zahlreiche neue Dienstleistungen wie eine vorausschauende Wartung oder eine

Meinung

Wer seinen S-Way ausschließlich im Vollautomatik-Modus der an sich vorbildlich agierenden Traxon-Schaltbox und unter konsequentem Einsatz des hauseigenen GPS-Geschwindigkeitsregler betreibt, erreicht keine Verbrauchsbestwerte. Um die zu erzielen, muss man zumindest teilweise manuell fahren.

Das gleiche, im Feld der Wettbewerberfahrzeuge untypische Verhalten, hatten bereits der 480er-Stralis und auch der „kleine“ Stralis 420 im Test gezeigt. Da sollten die Ingenieure im Entwicklungszentrum wohl noch mal ran. Andere Technik-Features wie die elektrische Parkbremse erwarten wir ebenfalls. Auch über einen Kamera-basierten Ersatz der Rückspiegel kann man einmal nachdenken, die Zeit scheint reif dafür.

punktgenaue Serviceplanung zur Verfügung gestellt. Sie stellt den Truck in direkte Verbindung mit dem sogenannten Control-Room und liefert Echtzeitdaten.

Iveco-Spezialisten können das Fahrzeug dann rund um die Uhr überwachen, um dessen Verfügbarkeit zu maximieren. Hierzu werden Warnmeldungen eingesetzt, die durch Diagnose-Fehlercodes (Remote Assistance Service-Tool) ausgelöst werden. Das soll Werkstattaufenthalte reduzieren. Darüber hinaus ergreift das System vorbeugende Maßnahmen, die durch Fehlercode-Warnungen und die Zustandsüberwachung von Batterie, Bremsbelägen, Kraftstofffiltern und anderen Verbrauchsmaterialien ausgelöst werden, damit die Kunden die notwendigen Wartungstermine effizienter planen können.

Bestens bei Kräften

Die neue Konnektivität ermöglicht zudem die Überwachung der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen (Advanced-Driver-Assistance-Systems, ADAS) durch den Fahrer und generiert Berichte mit Vorschlägen, die ihm helfen, seinen Fahrstil und seine Sicherheit auf der Straße zu verbessern. Ob ADAS in Zukunft schlaue Fahrerbewertungen zu Wege bringt, müssen spezielle Testfahrten beweisen. In der Vergangenheit zeigte das System durchaus noch Raum für Verbesserungen.

Iveco S-Way 480

Kraftstoffverbrauch · Fahrleistungen · Betriebskosten im 32 -t-Zug

		Testfahrzeug			Vergleichsklasse
Auslastung		75 %			
Basisdaten	Nennleistung	480 PS			460 PS
	Nenndrehmoment	2300 Nm			2300 Nm
	Nutzungsdauer	48 Monate			
	Laufleistung Fahrzeug	120.000 km/Jahr			
	Laufleistung mautpflichtig [1]	114.000 km/Jahr			
	Service-Leasing [2]	1.543 EUR/Monat			
	Reifen [3]	56,25 EUR/Monat			
	Maut (seit 1.10.2021)	18,30 ct/km			
	Preis Diesel	1,10 EUR/l			
	Preis Adblue	0,45 EUR/l			
Messergebnisse		1. Messung: Eco	2. Messung: Standard	Test gesamt	Vergleichsklasse
Kraftstoffdaten	Testverbrauch in l/100 km	28,7	28,4	28,5	28,9
	Autobahn gesamt (82 %)	27,6	27,3	27,5	28,0
	Autobahn leicht (32 %)	21,5	20,6	21,0	22,1
	Autobahn mittel (32 %)	28,1	28,4	28,2	28,4
	Autobahn schwer (18 %)	38,3	37,9	38,1	38,3
	Bergmessung	95,4	92,3	93,9	92,2
	Landstraße (18 %)	33,2	33,2	33,2	33,0
	Verbrauch Adblue	1,8	1,7	1,7	1,4
CO ₂ -Emission (g/tkm Nutzlast)	40,2	39,9	30,1	30,6	
Werksangaben (Langstrecke)	Verbrauch Diesel [l/100 km]	31,5	---	---	---
	CO ₂ -Emission (g/tkm Nutzlast)	42,7	---	---	---
Fahrleistungen	Geschwindigkeit in km/h	72,9	74,1	73,5	73,4
	Autobahn gesamt	79,5	81,2	80,3	80,3
	Autobahn leicht	81,1	81,6	81,3	82,0
	Autobahn mittel	80,6	83,3	81,9	81,5
	Autobahn schwer	74,9	77,0	75,9	75,3
	Bergmessung	67,1	70,7	68,8	69,3
	Landstraße	53,3	53,3	53,3	53,1
Werksangabe	Langstrecke	79,2	---	---	---
Betriebskosten	Gesamtkosten in ct/km	72,3	72,0	72,2	72,4
	feste Kosten [4]	22,0			22,0
	Betriebsmittelkosten	32,3	32,0	32,2	32,5
	sonstige variable Kosten	17,9			
	feste Kosten in EUR/Tag [4]	110,18			110,18
Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Die Beschaffungskonditionen basieren auf dem jährlichen Neuwagenbedarf von 20 Fahrzeugen sowie dem kontinuierlichen Ersatz von 120 Neuereifen. Zusätzliche Aufwendungen einer speziellen Winterreifenlogistik bleiben unberücksichtigt					
Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBS gemäß den aktuellen gesetzlichen Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5					
[1] 95 % der jährlichen Fahrleistung; [2] angenommene Obergrenze auf Basis eigener Marktbeobachtungen; [3] 6 Reifen à 450,-€ nach 24 Monaten/240.000 km; Umlage auf 48 Monate; [4] einschließlich einer Pauschale für Versicherungen, Steuern und sonstigen festen Kosten					

Messwerte und Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

Vom 11,1-l-Motor ist zu berichten, dass er wahrlich bestens bei Kräften ist. Die Fahrleistungsdaten im Testbetrieb belegen das nachdrücklich. Selbst mit der langen Achsübersetzung 2,47 zu 1 kann man ihm regelmäßig mehr als 32 t Gesamtzugmasse zumuten. Mit beteiligt

an der guten Vorstellung ist das Traxon-Getriebe. Es verrichtet seine Arbeit mit inzwischen gewohnter Präzision. Dank GPS-Tempomat wird der Getriebefreilauf zumeist treffsicher angesteuert.

Die vom Fahrer einstellbaren Parameter für den Satelliten-gestützten Ge-

schwindigkeitsregler mit kartenbasierter Streckenkenntnis sollen Praxistauglichkeit bringen. Über- und Unterschwingung sind dabei sehr restriktiv miteinander verknüpft. Laut Iveco wollen die Fahrer das so. Wir finden: Besser wäre mehr Freiraum bei der Justage. **Hans-Jürgen Wildhage**

FOTOS: Iveco