



Gas-LKW sind von der Maut befreit.



# MIT FLÜSSIGGAS DURCH DIE REPUBLIK

Manche Angebote kann man einfach nicht ausschlagen. In Ulm steht für uns der neue Iveco S-Way mit starkem Erdgas-Motor für eine besondere Ausfahrt bereit. Der blaue Gas-Iveco muss seine Qualitäten auf der langen Distanz über fast 2.000 Kilometer beweisen.



Kein Hexenwerk: Die Befüllung der tiefkalten Gastanks dauert nur wenige Minuten. Allerdings muss der Bediener Schutzkleidung tragen.



Tanken vor dem Start: Mit vollen LNG-Thermotanks geht der neue Iveco S-Way 460 NP auf Tour. Wie wird die Reichweite ausfallen?

**B**is zu 1.600 Kilometer Reichweite“, rechnet uns Iveco-Pressesprecher Patrick Wanner vor – was aber noch zu beweisen wäre. Eine solche Distanz mit einer Tankfüllung gibt es sonst nirgends. Jedenfalls nicht mit Erdgas, auch sonstige Antriebsalternativen sehen dagegen alt aus.

Wer aber heute schon im LKW-Fernverkehr signifikant CO<sub>2</sub> (-20 Prozent) und andere Schadstoffe einsparen möchte, kann sich bei Iveco, Scania oder Volvo informieren. Dort gibt es Fahrzeuge, die

mit LNG-Antrieben fahren. Weil ein Kilo LNG den gleichen Energieinhalt von 1,33 l Diesel hat, sind mit einem Tankinhalt von rund 400 Kilo größere Distanzen möglich.

Auf das neue Modell S-Way mit Gasmotor scheinen die LNG-Interessenten gewartet zu haben – obschon es ja den gleichen Antrieb bereits beim Vorgänger Stralis gab. Allerdings hat sich mittlerweile die Versorgung mit dem tiefkalten Kraftstoff (-170°C) signifikant verbessert, das Netz der LNG-Tankstellen verdichtet sich von Woche zu

Woche. Zusätzlich hat der Staat die Mautbefreiung bis Ende 2023 verlängert und fördert die Anschaffung eines LNG-LKW mit bis zu 40.000 Euro.

### Wir wollen es wissen

Keine Sorge: Die Kasseler Berge bleiben dem Iveco nicht erspart. Die nötige Schwere bringt unser Kögel Novum an der Sattelkupplung ins Spiel. Wobei der Burtenbacher Curtainsider-Auflieger mit weniger als 5 t Eigengewicht zu den Leichtgewichten im Transportgeschäft zählt, der S Way NP 460



Feines Lederlenkrad mit Funktionstasten: Rechts die Tempomatbedienung, links die Tasten fürs Bordmenü und das Telefon.



Nur zum Teil digital: Der S-Way-Fahrer bedient sein Fahrzeug überwiegend klassisch, aber weitgehend intuitiv.



Eine Stufe mehr: weil das große Active-Space-Fahrerhaus nur einen minimalen Motortunnel besitzt.



Reichlich Stauraum im Innenraum: große Fächer über der Frontscheibe



Kommod unterwegs: Der Iveco S-Way 460 NP bietet gediegenen Fahrkomfort, seine Bedienung gibt keine Rätsel auf.

eher nicht, er bringt vollgetankt 8 t auf die Waage. Wir reisen mit verzurtem Ballast im Trailer, gehen mit 30 t Zuggesamtgewicht an den Start.

Mit dem stattlichen S Way kann man sich wirklich sehen lassen. Der in Madrid gefertigte Newcomer der Marke zeigt schon im Stand seine Muskeln. Mit höherer und voluminöser Kabine, größeren Rädern, stark ausgeformten Radhäusern und breitem „V“ im Kühlergrill, kleine Anleihen bei der schwedischen Konkurrenz sind da und dort nicht ausschließen.

### Wenig Lärm

Doch zuerst muss das umfangreiche Reisegepäck an Bord. Die seitlichen Außenstauflächen sind nicht üppig, dafür gibt es darunter am Radlauf noch separate Fächer, gerade recht für die Tankutensilien und mehr. Der Rest passt in die Schränke über der Frontscheibe, Getränke und Brotzeiten lagern in den beiden Kühlschränken (inklusive Tiefkühlfach) unter der Liege. Appetit auf die vielen Kilometer macht der schön konturierte Fahrersitz mit aufblasbaren Sitzwangen und Lordosenstütze, die Sitzschiene reicht für normalgroße Langbeiner. Das kleinere Lenkrad, fein beleuchtet und unten abgeflacht, schafft Platz hinterm Volant. Und geht im Gebrauch gut zur Hand, allerdings wünschen sich größere Fahrer etwas mehr Höhe und vielleicht auch mehr Neigung als mögliche Einstellung.

Wie erwartet wenig Lärm produziert der Cursor 13 NP nach dem Start. Der Fremdzylinder läuft noch ein wenig unruhig, das ändert sich bereits auf den ersten Metern. Er erfüllt die für Nutzfahrzeuge obligatorischen EuroVd-Schadstoffgrenzwerte, allerdings mit weit geringeren Stickoxid- und Partikelwer-

ten (-90/99 Prozent) als seine Diesel-Kollegen. Und ebenfalls nicht zu vernachlässigen, mit rund 20 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Seine 460 PS, die er aus 12,9 l Hubraum holt, stellen sich bereits bei 1.600 Touren ein, das volle Drehmoment von 2.000 Nm ist von 1.100 bis 1.600 Kurbelwellenumdrehungen verfügbar. Die Abgase werden mit Lambda-Sonde und einem Dreiwege-Katalysator gereinigt, der Erdgas-Kunde spart sich bei Iveco das Handling weiterer Betriebsstoffe.

Drei große Drucktasten für D, N und R geben das Signal für das automatisierte Traxon-Getriebe, klarer geht es kaum. Wer zweimal auf „D“ drückt, wechselt vom automatisierten Schaltmodus in semiautomatische Fahrweise. Die empfiehlt sich auf langen Steigungen, um den gewählten Gang zu halten, auch um Pendelschaltungen zu vermeiden. Die Feststellbremse – sie arbeitet noch immer pneumatisch – sitzt genau da, wo man sie sucht, rechts neben dem Lenkrad. Schalter, Taster und Bedienknöpfe verlangen keine langen Arme, das unvermeidliche Bordmenü wird übers Lenkrad bedient. Wir freuen uns über den Lichtdreheschalter, den wir bei Mitbewerbern sehr vermissen.



Nicht nur die Füllmenge macht's: Sinkt der Tankdruck bis in den roten Bereich, kann das LNG-Kraftstoffsystem den Gasmotor nicht mehr ausreichend versorgen.

Überhaupt: Von einer Überfrachtung mit Funktionen kann keine Rede sein. Der Tempomat wird über Lenkradtasten bedient, am Lenkstockhebel kann der Fahrer manuell ins Schaltgeschehen eingreifen.

**Laues Lüftchen aus den Rosetten**

Es hätte nicht härter kommen können. Große Hitze mit bis zu 35 Grad begleitet uns Richtung Norden. An der gebotenen Übersicht gibt es nichts mehr zu meckern. Auch die Außenspiegel sind prima, gut positioniert mit Durchsichtspalten zu den A-Säulen, da kommen auch keine Wünsche nach den neumodischen Mirror-Cams auf. Mit 85 km/h rollen wir die A7 nordwärts, dem großvolumigen Ottomotor werden dafür nur 1.150 Touren abverlangt. Im Innenraum herrscht bei Teillast entspannte Ruhe, unter Volllast registrieren wir ein dröhnig anschwellendes Gewitter unter der Kabine, das nicht so ganz ins Komfortbild passt.

Der Iveco-Kögel-Zug rollt stetig und mit hoher Durchschnittsgeschwindigkeit nordwärts. Mit ACC und GPS-Tempomat, die beide im Hintergrund recht zuverlässig arbeiten. Die Ecoroll-Funktion lässt den

**LÄNGER AUF ACHSE**  
ERSATZTEILPAKETE ZU TOP PREISEN



**Unser Flotten-Förderprogramm rüstet Ihre Trailer hochwertig aus und hält sie länger auf Achse.**

Wählen Sie das für Ihre Flotte passende Ersatzteilkpaket mit sattem Preisvorteil von bis zu 40% gegenüber der Einzelbestellung (UVP).

BIS ZU  
**40%**  
SPAREN

JETZT BESTELLEN & VORTEILE SICHERN  
[www.trailer-kit.com](http://www.trailer-kit.com)

we think transport

BEST IN SPARE PARTS

# WE ARE YOUR E-SOLUTION



**Andreas Haller**  
Gründer und Vorstand der Quantron AG

LKW & TRAILER  
INFRASTRUKTUR  
Q-H2  
Q-AS A SERVICE  
ZERO EMISSION LOGISTIC  
Q-SYSTEMS  
DRIVER / FAHRER



Die **Quantron AG** bietet e-Nutzfahrzeuge (neu oder gebraucht) von <3,49 bis 44 Tonnen sowie e-Busse an und ist damit der einzige Full-Range-Anbieter elektrifizierter Komplettlösungen in Europa. Dank Q-Remanufacturing, also der Elektrifizierung von Gebrauchts- und Bestandsfahrzeugen, und Right Sizing werden ressourcenschonende und kosteneffiziente Lösungen ermöglicht. Bei den Wasserstoff-Antrieben arbeiten wir im Light-Segment mit der AE Driven Solutions GmbH zusammen, im Heavy-

Segment mit Freudenberg Sealing Technologies. Mit mehr als 700 Servicestandorten europaweit und eigenen Telematik-Lösungen ermöglichen wir das ganze Jahr über, 24/7 einen reibungslosen Einsatz.

## Quantron AG

Koblenzer Str. 2, D-86156 Augsburg

Tel: +49 (0) 821 24 997 - 90 | [info@quantron.net](mailto:info@quantron.net) | [www.quantron.net](http://www.quantron.net)



**QUAN  
TRON**



**AB 35.000 €\*  
UMRÜSTUNG**

**100% ELEKTRISCH**

**100% EMISSIONSFREI**

**100% LEISTUNGSSTARK**

**ATTRAKTIVE STAATLICHE  
FÖRDERUNGEN**

**LANGZEITMIETE  
ALS GÜNSTIGE OPTION**

**FINANZIERUNGS-  
& LEASINGANGEBOTE**

## **E-MOBILITÄT FÜR IHREN FUHRPARK**

Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen dank weniger Abgas- & Lärmemissionen, Maut- und Steuerbefreiung, weniger Wartungs- und Servicekosten, neue Lieferpotentiale erschließen und vieles mehr. Auch Hybrid-Modelle und Fahrzeuge mit Wasserstoff-Antrieb (Brennstoffzelle) verfügbar.

\* Preise ab 35.000 €, der finale Preis ergibt sich aus der individuellen Kalkulation und kann daher abweichen.  
Preise für Hybrid-Modelle und Fahrzeuge mit Brennstoffzelle werden gesondert berechnet.



**#quantronag #etrucks #emobility**



In Rostock: Die Rostocker Spedition Gustke betreibt 36 LNG-Ivecos, wir fragen nach den Alltagserfahrungen.



Genug Leistung für den Gigaliner-Betrieb: Gustke setzt derzeit zwei Langzüge mit Iveco S-Way NP-Zugmaschinen ein.



LNG-Überzeugungstäter: Stephan Gustke argumentiert mit den teils erheblichen Emissionsvorteilen von LNG. Aber auch in der Kosten-Nutzen-Betrachtung machen die Ivecos keine schlechte Figur.

## LNG-VISITE BEI GUSTKE

Nördlicher Wendepunkt unseres Langstreckentests ist Rostock, hier besuchen wir den Spediteur Gustke, der uns von seinen Praxiserfahrungen mit den LNG-Ivecos berichtet. Als Mittelständler mit insgesamt 64 LKW betreibt er 36 LNG-Einheiten, allesamt Ivecos, 30 davon sind bereits neue S-Way. Zwei davon fahren als Langzüge, als Sattelfahrzeuge mit tiefgekuppelten Zentralachsanhängern. Die anfängliche Skepsis der Fahrer gegenüber den Iveco-Fahrzeugen hat sich deutlich gewandelt, die neuen S-Way-Fahrzeuge genießen bei ihren Chauffeuren einen guten Ruf. Die LNG-Ivecos wurden konventionell finanziert, der LNG-Mehrpreis

von rund 40.000 Euro wird mit 12.000 Euro subventioniert. Stand heute hat Stephan Gustke seine Entscheidung nicht bereut. Auch wenn der Wartungsaufwand rund 20 Prozent höher liegt. Seine LNG-Flotte fährt mindestens bis 2023 maufrei in Deutschland und wird von der eigenen Werkstatt zu 90 Prozent versorgt. Die hat zuletzt auch neue Abbiegeassistenten nachgerüstet, der geschäftsführende Inhaber Gustke sieht sich hier in der Verantwortung. Fragt man ihn nach der Reichweite seiner LNG-Trucks, beziffert er sie nach Rückfrage beim Fuhrparkleiter mit gesicherten 1.200 bis 1.300 Kilometern. Der Erdgas-Verbrauch der Gustke-Ivecos liegt bislang bei 25 bis 26 Kilo LNG auf 100 Kilometer und bestätigt die Ergebnisse unserer Testfahrt.

Iveco immer wieder antriebsfrei segeln, wir registrieren kaum Overspeed, den der kräftige Intarder als Dauerbremse sofort wieder einfängt. Der ist übrigens immer an Bord, eine Motorbremse hat der Ottomotor nicht zu bieten.

Alles gut, bis sich die ersten deutschen Mittelgebirge in den Weg stellen. Hier ist es vorbei mit der Eco-Fahrweise, hier hilft nur Power, um den guten Schnitt zu wahren.

Wie vom Instruktor empfohlen, fahren wir besser semiautomatisch. Denn die Iveco-Techniker haben ihrem S Way NP einen ziemlich schnellen Antriebsstrang verpasst, und der Cursor 13 NP hat im Drehzahlkeller wenig Mumm. Er braucht rund 200 Umdrehungen mehr als seine Diesel-Kollegen, die ihm der Getrieberechner an Steigungen aber nicht gönnt. An den ersten Bergen fallen wir weit zurück und ziehen bei Überhol-

verboten eine lange LKW-Schlange hinter uns her. Später an den Kasseler Bergen wissen wir es besser und greifen ein, jetzt hält unser Zug niemanden mehr auf.

Zeit für eine Pause, die der Digitacho diktiert. Während ein frisch gebrühter Kaffee am Rasthottresen den Tester erfrischt, sorgt unser Sattelzug am Parkplatz für allerdhand Aufmerksamkeit. Neben einigen Fahrern, die sich schlau machen, erfahren wir

ALLES GUT, BIS SICH DIE ERSTEN MITTELGEBIRGE IN DEN WEG STELLEN. HIER IST ES VORBEI MIT DER ECO-FAHRWEISE, HIER HILFT NUR POWER, UM DEN GUTEN SCHNITT ZU WAHREN.

aus erster Quelle, dass auch der österreichische Großspediteur Gartner einige LNG-Ivecos geordert hat. Unser Truck gefällt dem Juniorchef Andreas Gartner, der zufällig unsere Wege kreuzt. By the way: Die Österreicher haben den Tiefkühlspezialisten Hindelang in Wörnitz übernommen und möchten gerade hier die Erdgas-Trucks einsetzen.

### 1a-Fahreigenschaften

Wenig später fahren wir von der Autobahn ab. Auf engen Landstraßen bewährt sich die exakte und doch wenig nervöse Lenkung des S-Way. Er spurt sauber geradeaus, verlangt wohltuend wenige Korrekturen, besser geht es kaum. Enge Kurven werden zügig genommen, der niedrige Schwerpunkt der Ladung kommt uns hier entgegen. Eine straffe Kabinenfederung, auch das Fahrwerk mit Einblattfederung vorn ist eher sportlich als weich. Und dennoch wird die Kabinenbesetzung auf schlechten Fahrbahnen nicht durchgeschüttelt, für die Gesamtabstimmung vergeben wir die Note 1.

Allerdings enttäuscht die bordeigene Navigation auf der ganzen Linie. Bei einer Stauumfahrung schickt uns die Software von Tomtom, obwohl als Truck-Navigation ausgewiesen, immer wieder auf enge, niederrangige Straßen und Pfade. Wir vergleichen die empfohlenen Straßen mit den Ergebnissen von Google Maps, die uns auch nicht weiterhelfen. Der Gipfel: Die Bord-Navi lotst uns auf der Suche nach der LNG-Tankstelle in Potsdam durch die enge Innenstadt – dabei hätte es eine elegante und LKW-gerechte Umfahrung gegeben. Dafür lernen wir den (kamerabasierten) Abbiegeassistenten näher kennen, der beim Blinkersetzen mit einem Monitor an der A-Säule den gesamten Gefahrenbereich rechts abbildet und gegebenenfalls warnt. Ebenfalls einwandfrei: Der Notbremsassistent fällt nicht einmal durch einen Fehlalarm auf, vorsätzlich getestet haben wir ihn lieber nicht.

Dagegen dürfen die Iveco-Techniker gern bei der Lesbarkeit des Mitteldisplays nachbessern, die Daten erscheinen dort viel zu klein und wenig kontrastiert. Relativ einfach lassen sich die Tripdaten aufrufen, auch die verfügbare Fahrzeit, um Überschreitungen zu vermeiden. Wenn es Zeit für die Nachtruhe wird, punktet der S Way mit mehr Raumfülle und breiteren Betten. Der Motor-tunnel stört mit nicht mal 10 cm Höhe kein bisschen, der frühere Feldherrnhügel ist passé. Auf der neuen einteiligen Matratze der unteren Liege liegt man bequem, der Fahrer findet dort, was er braucht: den Wecker, Fensterheber für die schnelle Lüftung, selbst die Musikanlage lässt sich dort regeln.

### Auf den Druck im Tank achten

Nach rund 1.200 Kilometern strebt die Tankanzeige unaufhaltsam in den roten Bereich. Auch wenn wir später hören, dass da noch genügend Reserven vorhanden waren, nehmen wir in

**FÜR JEDEN EINSATZ  
DER PASSENDE REIFEN!  
MICHELIN AGILIS  
PRODUKTSORTIMENT**



**MICHELIN AGILIS**  
Alpin 



**MICHELIN AGILIS**  
CrossClimate 



**MICHELIN AGILIS<sup>3</sup>**



Jetzt scannen und mehr Informationen zu unseren Reifen erhalten!

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA  
Michelinstraße 4  
76185 Karlsruhe/Deutschland

09/2020 - MICHELIN, MICHELIN REMIX und die grafische Darstellung des Michelin Manns sind Eigentum der Compagnie Générale des Etablissements Michelin. Fotos: Michelin







Souveräne Fahreigenschaften: Der neue Iveco überzeugt nicht nur auf der Autobahn, er fährt auch auf engen Landstraßen sehr präzise.



Abgesattelt zurück in Ulm: Unser Iveco 460 NP hat 1.945 Kilometer mehr auf dem Tacho. Nach der Kontrolltanksung steht fest: Maximal 1.550 Kilometer, das Ergebnis deckt sich mit den Erfahrungen der Spedition Gustke.

Potsdam gern die Gelegenheit wahr, LNG nachzutanken. Jetzt heißt es, trotz des heißen Sommerwetters eine Jacke anziehen, auch dick gefütterte Handschuhe und eine große Schutzbrille gehören zur Tankausrüstung. Zuerst die Erdung, dann bläst man mit Druckluft den letzten Rest Feuchtigkeit vom Stutzen. Es lohnt sich, genau darauf zu

achten. Denn Nachlässigkeit wird bestraft: Dann lässt sich der Schraubfüllrüssel, weil festgefroren, nicht mehr vom Tank lösen. Wir füllen 300 Kilo nach, dabei macht uns der benachbarte Iveco-Servicemeister auf den grenzwertig niedrigen Druck in unseren LNG-Tanks aufmerksam. Der liegt nach dem Tanken bei 6,5 bar und noch im roten

Bereich, der Meister klärt auf: „Wenn beim Volltanken der Druck sinkt und zu tief fällt, kann das Kraftstoffsystem den Erdgasmotor nicht ausreichend versorgen. Dann hat die Erdgasmaschine unter Volllast nicht die volle Leistung.“ Das ging ja gerade noch gut, nach 50 Kilometern sehen wir nochmal nach, jetzt zeigt das Manometer 9 bar an, die Nadel ruht im grünen Bereich.

### Ende der Dienstfahrt

Von Ulm über Einbeck nach Rostock und wieder zurück, unser Zug hat reichlich Autobahn- und nicht zu knapp Landstraßen-Kilometer unter die Räder genommen. Zuletzt geht es schnell. Von der A73 bei Schweinfurt auf die A7 Richtung Süden, der Verkehr nimmt hier wieder zu. Wir sind mit dem S

ANZEIGE

**THE  
SHOW  
WILL  
GO ON!**



[www.upcite.de/  
showroom](http://www.upcite.de/showroom)

**upcite**  
ONLINE-MARKETING

Way NP auf Du, der neue Iveco ist ein zuverlässiger Begleiter. Kein durchzugsmächtiger Bulle, eher ein sanfter Geselle, nicht unbedingt ein Premium-Truck, aber ein LKW mit ausgezeichneten Fahreigenschaften. Beinahe just in time rollen wir mit unserem S-Way-Kögel-Zug ins Ziel. Zuerst nach Burtenbach, um den Trailer abzustellen. Mit knisterndem Auspuff und unter großer Hitzeentwicklung auf dem Catwalk werden Luft-, Elektro- und Steuerleitungen getrennt – aber bitte mit dicken Handschuhen, sonst verbrennt man sich daran die Finger. Nach 28 Stunden und 27 Minuten Fahrzeit haben wir in Ulm 1.945 Kilometer mehr auf dem Tacho. Für diese Distanz hat der S Way NP exakt 501,85 Kilo LNG verbrannt. Macht durchschnittlich 25,8 kg/100 km, diesen Durchschnittsverbrauch hat uns übrigens auch der Rostocker Spediteur Gustke genannt. Und weil jetzt die Zahlen auf dem Tisch liegen, hier die maximal erreichbare Distanz: Wir errechnen 1.550 Kilometer, die Iveco-Leute haben nicht zu viel versprochen.

WOLFGANG TSCHAKERT ■