



Iveco Trakker AD 340 T 36 B/P

**Konsequent auf Sparkurs:
Gewichtsoptimierter Iveco
Trakker-Vierachser mit
Stetter-Light-Line-Aufbau**

Für scharfe Rechner

Mit leichten Aggregaten und Bauteilen trimmt Iveco das vierachsige Trakker-Fahrgestell zum gewichtsoptimierten Mischer. Der kleine Cursor 8-Diesel reicht maximal 360 PS an das automatisierte Eurotronic-Getriebe, luftgefederte Hypoid-Hinterachsen übertragen die Kraft auf die Straße.

Wie wandelt sich das Hardcore-Baufahrzeug Trakker fürs Grobe in ein Iveco-Fahrgestell für Fahrmischer, das mit jedem Kilo Eigengewicht geizt? Keine leichte Aufgabe, kann man sich nicht in einem wohlgefüllten Baukasten bedienen. Die italienischen Techniker haben freilich beste Voraussetzungen: In den Komponentenregalen der schweren Baureihen Trakker und Stralis finden sie die richtigen Zuta-

ten für ihr Crossover-Produkt. Vorab auch gleich die wichtigste Kennziffer: Exakt schlanke 13 t wiegt der fahrfertige Mischer inklusive Fahrer (ohne Wasser), das nackte Fahrgestellgewicht (fahrfertig mit vollem Tank plus Fahrer) wird mit 9.176 kg beziffert. Dabei lohnt sich ein genauer Blick: Schon die Leichtmetallräder sparen mehr als 300 kg, der nur 7,8 l große Sechszylinder und das automatische Eurotronic-Getriebe legen noch mal

250 kg drauf. Dass an jedem Kilogramm gespart wurde, demonstrieren die Luftkessel und der Kraftstofftank aus Aluminium. Nur das nötigste Gewicht bringt das knapp geschnittene Nahverkehrshaus auf die Waage. Und der Aufbau von Stetter passt haargenau ins Konzept. Er ist nominell für 9 m³ konzipiert und heißt treffend Light Line, mit dem Einsatz von gehärtetem Stahl in der Mischtrommel kommt er mit geringeren Wandstärken



Ein Blick auf die Abdichtung des Rahmens nach unten – ein absolutes Muss

aus. Im Ergebnis schafft der Iveco-Transportmischer das erstrebte Klassenziel: Er kann legal echte 8 m³ Transportbeton ausrollen. Der gewichtsoptimierte Traker-Mischer macht sich schnell bezahlt, da ist sich der Bauexperte von Iveco sicher: „Wer pro Fuhre einen halben Kubikmeter mehr lädt, hat bei fünf Fahrten pro Tag und einem Erlös von 10 Euro pro Kubikmeter am Ende des Jahres rund 5.000 Euro mehr auf dem Konto.“ Muss der Betreiber dabei mit Alltagsproblemen oder Handicaps rechnen?

Für und wider

Unser Experte vom Fach umkreist den Iveco vorerst misstrauisch. Rein optisch bleibt der hinter seinem eigenen Actros klar zurück. „Das Auge isst mit“, meint



„Die Luftfederung hat ihre Vorteile“, findet jedenfalls Alexander Grundei, der 36 Fahr-mischer in Cemex-Diensten betreibt.

Alexander Grundei, „die optische Anmutung ist auch ein Kaufgrund.“ Das Fahrerhaus ist knapp geschnitten, in der Breite und vor allem in der Länge. Hinter den Sitzen bleibt kaum Platz. Punkte sammelt der Iveco mit seiner Übersichtlichkeit, mit tief gezogenen Fenstern in den Seitentüren und fast perfekten Spiegeln.

Die geringere Gesamthöhe (maximal

Anzeige



HEBEN • KIPPEN • SENKEN
www.hyva.de

3.750 mm) findet Beifall, obwohl der Befülltrichter mit Gummispritzschutz die Trommel überragt. Sehr niedrige Durchfahrthöhen schafft der Iveco mit abgesenkter Luftfederung – jetzt reichen 3,6 m zum Passieren. Die Luftfederung bringt den Profi ins Grübeln, er fragt nach dem Preis. „Knapp 9.000 Euro im Paket mit der automatisierten Eurotronic-Schaltung“, erklärt der Iveco-Experte die Aufpreispolitik seines Hauses und schiebt vorsichtig nach: „natürlich brutto“, was für den Kunden so viel wie „verhandelbar“ heißt. Mit dem kleinen Motor kann sich der Profi nicht anfreunden, obwohl er einschränkt: „Für den reinen Stadtbetrieb könnte er reichen.“ Und dass die Eurotronic beim Probe-Rausschaukeln patzt, hinterlässt beim Baustellenprofi Grundei Skepsis. Im Vergleich zum MAN ist der Iveco wendiger, das zeigt die enge Hofrunde. Der Actros, wir haben es probiert, kann es noch besser.

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder Iveco Cursor 8 mit VTG-Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Einspritzung über Pumpe-Düse-Elemente, 4 Ventile pro Zylinder, Iveco Turbobrake-Motorbremse, Abgasgrenzwerte nach Euro 5

Hubraum 7.790 cm³
Nennleistung 265 kW/360 PS
bei 1.690 – 2.400 U/min
Max. Drehmoment 1.500 Nm
bei 1.125 – 1.690 U/min

Antriebsstrang

Automatisierte, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung. Automatisches 12-Gang-Getriebe Eurotronic ZF 12 AS 1930 TD, elektronisch gesteuert, schaltbar automatisch oder manuell.

Spreizung i = 15,86 bis 1,00; 2 Rückwärtsgänge. Hypoidachsen mit Sperrdifferenzial; i = 3,78 (1.700/min bei 85 km/h)

Fahrwerk

Zwei gelenkte Starrachsen vorn mit 2-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; Zwei angetriebene Hinterachsen mit jeweils 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator.

Bereifung 315/80 R 22,5 Continental

Bremsen

Zweikreis-Druckluftbremse, elektronisch gesteuert mit EBS-System, Scheibenbremsen rundum, Iveco Turbobrake mit 306 PS Bremsleistung.

Aufbau

Stetter Light Line AM9C mit hydraulischem Trommelantrieb, elektronische Fahr-mischersteuerung, doppelter Abtropfring am Trommelauslauf, komplett abnehmbare Einfülltrichter-Garnitur, geschraubte Auslaufschale, zentrale Schmierleiste.

Nennfüllung 9 m³
Geometrisches Volumen 15,6 m³
Wassermaß 10,2 m³
Wassertank 400 l

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe .8.835 x 2.550 x 3.750 mm
Radstände 1.875 x 2.375 x 1.395 mm
Tankinhalt 290 Liter + 55 l Adblue
Achslasten VA/HA 8,0 /10,5 t
Leergewicht 13.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 32.000 kg

Das schmale Active-Day-Fahrerhaus duckt sich tief auf den Rahmen, die Einstiegshöhe bleibt moderat wie der Motortunnel. Anachronistisch mutet das Steuerkästchen von Stetter für den Trommelbetrieb an, da gibt es besseres. Ziemlich wuchtig thront es rechts neben dem Fahrer, es ginge sicher auch kleiner. Die Einrichtung präsentiert sich reini-



Druckluftbehälter aus Aluminium – der hochgezogene Auspuff sitzt rechts.



400 l Wasser – weniger sollten es nicht sein



Die Smart Control-Bedienung links im Heck mit Motor-Start-Stopp



Praktischer Schlauchhalter am Alu-Kotflügel

gungsfreundlich, solide aber nicht trist. Die Ergonomie für den Fahrer passt weitgehend, sieht man von einigen Schaltern ab, die zu weit rechts auf der Mittelkonsole sitzen. Versöhnlich stimmen der hervorragende Fahrersitz mit Schulterabstützung, eine perfekte Pedalerie und die weit verstellbare Lenksäule. Die Türen schließen satt, statt nachlässiger Verarbeitung spürt man die hohe Produktreife des nicht mehr taufrischen Iveco.

Constant Speed Drive

Speziell für den Mischerbetrieb wird der Trakker mit dem Multipower-Nebenantrieb am Schwungrad bestückt, der maximal 900 Nm an den Hydroantrieb der Trommel schickt. Eingeschaltet wird pneumatisch und unabhängig von der Kupplung, die Druckluftversorgung für den Wassertank bereitet Iveco vor. Stetter, der Hersteller des Light-Line-Aufbaus verspricht mindestens 10 Prozent mehr Zuladung, in diesem Fall echte 8 m³. Die

9-m³-Trommel besitzt eine Wandung aus hochfestem Stahl (300 HB) und Mischspiralen aus speziell gehärtetem hochfesten Verschleißstahl (500 HB). Auch die Peripherie zeugt von hoher Stetter-Kompe-

Der Trakker-Fahrer schätzt die präzise, doch leichtgängige Lenkung und eine feinfühligere Pedalerie.

tenz: Die lange Schwenkschurre macht die Befüllung von Betonpumpentrichtern einfach, ein doppelter Abtropfring reduziert die Verschmutzung im Auslaufbereich, reinigungsfreundlich präsentiert sich die glatte Rückwandfläche des Auslaufstützbocks. Die elektronische Fahrmischersteuerung heißt bei Stetter Smart-Control. Sie regelt im Fahrbetrieb eine konstante Trommeldrehzahl (Constant Speed Drive) und nutzt dafür das

wirtschaftliche Kennfeld des Dieselmotors. Über das Regelkästchen im Heck lassen sich alle Funktionen abrufen. Ein spezieller Modus zum Verlegen von Randsteinen lässt im ersten Gang nur 900/min zu, so kann der Mischer bei minimierter Schrittgeschwindigkeit die passende Menge Beton ausbringen. Sogar den Arbeitsscheinwerfer haben die Stetter-Leute nicht vergessen – was unseren Betonprofi Grundeis besonders freut.

Vorzugsweise mit Eurotronic

Die große Stetter-Trommel sitzt ziemlich tief auf dem Rahmen, was dem Fahrzeugschwerpunkt und den Fahreigenschaften zugute kommt. Denn hier zählt der Iveco zu den Besten seiner Branche. Ob auf glatten Autobahnen oder fiesen Hinterwaldpisten – der Vierachser aus dem Fiat-Konzern zieht unerschütterlich seine Bahn. Der Fahrer schätzt die präzise, doch leichtgängige Lenkung, den hohen Einschlagwinkel und eine feinfühligere

Pedalerie. Mit seinen hochmodernen EBS-Scheibenbremsen steht das Baufahrzeug Trakker kaum hinter den Fernverkehrstrucks zurück – manch andere Marke mit Premiumanspruch setzt hier noch auf Trommelbremsen mit altbewährter Drucklufttechnik.

Beladen vermisst man schon etwas Leistung, vor allem an deftigen Anstiegen, und beim Anfahren etwas mehr Druck. Obwohl, der kleine Cursor 8-Dieselschlägt sich gewiss wacker, die Hälfte seiner Einsätze rollt er leer oder teilbeladen durch die Landschaft. Im direkten Vergleich sind es nur wenige Minuten, die ein leistungsstärkerer Kollege herausfährt. Zumal der Leichtathlet unter der Kabine im zwölfstufigen Eurotronic-Getriebe (AS-Tronic von ZF) einen kongenialen Partner findet. Das Getriebe ist mit dem kleinen Motor gut beschäftigt. Fordert der Fahrer Leistung, dreht der moderne Sechszylinder die Gänge weit aus und findet immer den passenden Anschluss. Erstaunlich, wie sich der leichte

Cursor 8 gegen Fahrwiderstände stemmt – er braucht einfach Drehzahlen, die ihm jedoch nicht schwer fallen. 1.500 Nm, für schwere LKW gewiss nicht die Welt, stemmt er von 1.100 bis 1.700 Umdrehungen auf die Welle. Damit fährt der Vier-

Dass an jedem Kilo gespart wurde, demonstrieren die Luftkessel und der Kraftstofftank aus Aluminium.

achser im großen Gang Autobahntempo 85, an kleinen Anstiegen mobilisiert der Rechner schnell Reserven. Der Getrieberechner schaltet zackig fast ohne Zugkraftverlust, doch selten unkomfortabel. Auf der Landstraße mit 60 km/h ist der 11. Gang die erste Wahl, der Trakker rollt mit wenig Gas und 1.500 Umdrehungen. Selbst an langen Gefällen bergab leistet sich das kompakte Euro-5-Aggregat keine

gravierende Schwäche: Die kombinierte Dekompressions- und Staudruckmotorbremse verzögert mit maximal 306 PS, allerdings bei deftigen, aber zulässigen 3.000 Umdrehungen.

Unsere Erfahrung mit dem kleinen Triebwerk im großen Trakker-Vierachser verknüpfen wir mit der Forderung: wenn schon kleiner Motor, dann mit Eurotronic. Wer überwiegend im Nahverkehr unterwegs ist und kaum Berge zu erklimmen hat, spart mit diesem intelligenten Antriebskonzept Nutzlast und Kraftstoff. Der nächst stärkere Iveco-Diesel spielt schon in einer anderen Liga – seine 410 PS und 1.900 Umdrehungen schöpft der Cursor 13 aus knapp 13 l Hubraum, er kostet mehr und belastet den Trakker-Mischer mit 200 kg extra.

WOLFGANG TSCHAKERT

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

MAN | Rental



Mit MAN Rental auf der Erfolgsstraße bleiben.

Man weiß nie, was kommt.
Deshalb ist es besser, wenn Sie darauf vorbereitet sind.

Wegweisende Technologien verbunden mit flexiblen Mietprogrammen, die transparente und kalkulierbare Kosten garantieren. Wir bieten Ihnen Sicherheit im Straßenverkehr und schützen Sie vor unerwarteten Kosten.