

TEST Iveco Stralis 430



Premium-Image: Die Spitzenleistungen beim Test machten 430 PS starken Stralis zum Stralodato.

Sparsam und stark

Auf der Teststrecke glänzte der 430 PS starke Stralis mit bravourösen Leistungen und sparsamen Verbrauchswerten.

Schon bei der Erstvorstellung Anfang 2002 in Genua begleiteten den Stralis Sturmböen und peitschende Regenschauer. Auch beim Test mit der Sattelzugmaschine Stralis AS 440 S 43 T/P gab es kein sommerliches Juli-Wetter, dafür war es bei mickrigen 15°C bewölkt, ziemlich windig – und es gab Regenschauer. Doch so konnte Iveco beweisen, dass der Stralis nicht nur ein Schönwetter-Fahrzeug ist. Und das neue Flaggschiff, das im Montagewerk Ulm für Europa gefertigt wird, konnte dazu mit ziemlich guten Verbrauchswerten über-

zeugen. Das wuchtige Erscheinungsbild mit markantem großflächigen Kühlergrill signalisiert Leistungsbereitschaft und Stärke, verschafft sich Respekt, ohne gleich bedrohlich zu wirken. Die gerundete Fahrerhausfront einschließlich Hochdach und Stoßfänger sorgt für einen sanftmütigen Ausgleich sowie optisch fließende Übergänge zu den Seitenteilen und eine günstige Aerodynamik.

Beim Stralis stehen zur Motorisierung ausnahmslos 6-Zylinder-Reihendiesels zur Wahl: der Cursor 13 mit 12,9 l Hubraum in den Versionen 480 und 540 PS

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km	377,0 km
Verbrauch Ø	31,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	78,7 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 4</i>	
gefahren km	34,2 km
Verbrauch Ø	21,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,6 km/h

Landstraße

gefahren km	70,4 km
Verbrauch Ø	36,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	63,6 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	138,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	42,1 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahren km	447,4 km
Verbrauch Ø	32,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	75,9 km/h

Wetter

bewölkt; sehr windig; ca. 20 km Regenschauer; +15°C

Ø = Durchschnitt



Überzeugend: Die Single-Version bietet einen variablen Mehrzweckbereich und eine klappbare obere Liege.



Ansprechend: Die Stralis-Kabine macht was her und strahlt Leistungsbereitschaft und Stärke aus.

Beispielhaft: Der Arbeitsplatz ist erstklassig konzipiert und besitzt ein ansprechendes Armaturenbrett mit vorbildlicher Instrumentierung.

Aufstieg: Breite und rutschfeste Trittstufen und günstig platzierte Haltegriffe führen in die Kabine.



sowie der Cursor 10 mit 400 und 430 PS. Die ladeluftgekühlten Cursor-Triebwerke bieten Technik vom Feinsten. Iveco hat als erster Hersteller in schwere LKW-Serienmotoren einen Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) eingesetzt. Weitere Hightech-Zutaten sind ein vollelektronisches Motormanagement und die Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System (PDE) mit oberliegender Nockenwelle sowie Vierventiltechnik pro Zylinder.

Dank der VGT-Technologie gelang es Iveco, kompakte Triebwerke mit hohem Leistungsvermögen zu bauen. Und noch einen technischen Leckerbissen können die Cursor-Motoren dank VGT bieten: Die Iveco Turbo Brake (ITB) kommt als kombinierte Dekompressions-Turbo-Motorbremse ohne Stauklappe im Auspuff aus und erreicht eine Leistung von 401 PS bei 2.600/min. Das ist doch schon was für einen Motor mit 10,3 l Hubraum. Außerdem stehen noch druckluftbetriebene Scheibenbremsen mit EBS bereit.

Zum ersten Test ist der Stralis nicht mit dem 540 PS starken Cursor 13 in der imageträchtigen Königsklasse ab 500 PS angetreten. Das Testfahrzeug, die Sattelzugmaschine Stralis AS 440 S 43 T/P 4x2, war mit dem 430 PS starken 6-Zy-

linder-Reihendieselmotor Cursor 10 bestückt. Gerade in den Stralis Cursor 10 setzt Iveco große Hoffnungen: Er soll sich als Premiumprodukt in der volumenträchtigen Fernverkehrs-Klasse zwischen 400 und 450 PS etablieren.

Einfach klasse war das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe Iveco Eurotronic 2 ZF 12 AS 2301 DD in 2-Pedaltechnologie. Beim Anfahren einfach das Bremspedal betätigen, von der Neutralstellung aus den Anfahrang wählen und dann Gas geben. Alles andere, Kupplungs- und Gangwahl, übernimmt die Elektronik. Perfekter wie der Iveco Eurotronic 2-2-Mikroprozessor kann es auch der beste Fahrer kaum noch machen. Und die Eurotronic 2 kennt keine Müdigkeit und Stimmungsschwankungen, sie ist immer bereit.

Erstaunlich waren bei der Eurotronic 2 auch die Qualität des automatisierten Kupplungseinsatzes beim Anfahren und Rangieren sowie sanfte und enorm schnelle Gangwechsel mit kaum ➤



TEST Iveco Stralis 430



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.076 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.731 mm
Radstand	3.610 mm
Wendekreisdurchmesser	14.230 mm
Zulässige Achslast vorn	7.100 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug gewogen ohne Fahrer mit vollem 570-l-Tank	7.200 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,55 m
Gesamtzughöhe	3,85 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

Antriebsstrang

Motor: Iveco Cursor 10: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Element-System pro Zylinder; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder; Bohrung/Hub: 125/140 mm; Hubraum: 10,3 l; Leistung: 430 PS (316 kW) zwischen 1.570/min und 2.100/min; maximales Drehmoment: 1.900 Nm zwischen 1.050 und 1.570/min
Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; automatisierte Betätigung ohne Pedal, elektro-pneumatisch; selbstnachstellend

Getriebe: Iveco Eurotronic 2 ZF 12 AS 2301 DD: Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie, anwählbarer Handschaltmodus über Joystick; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 12. Gang: 15,86:1 bis 1:1; zwei Rückwärtsgänge i= 14,86:1 und 11,41:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperrung; Übersetzung 3,07:1; Gesamtauslegung: 1.272/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: starre 7,1-t-Vorderachse: Blatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse: ECAS-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Betriebsbremsssystem) und druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktion; Iveco-Turbo-Brake (ITB); Dekompressions-Motorbremse mit VGT-Unterstützung; Maximalleistung: 401 PS bei 2.600/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: Zugfahrzeug: 315/80 R 22.5 Michelin Energy 2; vorn XZA, hinten XDA; Auflieger: 385/65 R 22.5 Michelin Energy 2 XTA

spürbarer Zugkraftunterbrechung. Das bringt einen deutlich verbesserten Fahrkomfort und schont den gesamten Antriebsstrang.

Beim Test zeigten sich das Triebwerk Cursor 10 und das Iveco Eurotronic 2-Getriebe als ein ideales Paar. Auf der Autobahn ließ es sich mit Tempomat schon fast wie mit Autopilot fahren. Bei gesetztem Tempomat ist gleichzeitig die Bremsomatfunktion aktiviert. Sobald das Fahrzeug 2 km/h über die gesetzte Geschwindigkeit hinauschiebt, wird die Motorbremse aktiviert. Rollt das Fahrzeug noch schneller, schaltet die Eurotronic 2 in einen Gang für effektive Motordrehzahlen zurück.

Iveco hat das Eurotronic 2-Fahrprogramm ausgezeichnet auf die Charakteristik der Cursor-Motoren ausgelegt. Diese Motoren sollen nicht nur das Drehmoment in den unteren Drehzahlen nutzen, sondern bei Voll-Last durch höhere Drehzahlen auch mit großen Zugkräften am Rad arbeiten. Das bedeutet in knackigen Steigungen, schon frühzeitig zu schalten und mit Motordrehzahlen von etwa 1.600/min einzusteigen. Sonst sind allerdings Motordrehzahlen zwischen 1.000 und 1.300/min recht. Das dokumentiert auch das grüne Drehzahlmesserfeld, das einen Bereich von 1.000/min bis 1.400/min als besonders wirtschaftlich kennzeichnet. Der Fahrer kann in vorausschauender Fahrweise das Fahrprogramm im Automatikmodus durch Kickdown-Funktion des Fahrpedals oder durch einen Tipp am Wahlhebel unterstützen und die Schaltung früher einleiten. Dabei wird der Automatikmodus nicht unterbrochen, eine unwirtschaftliche Gangwahl wird, außer in der Kickdown-Funktion und im manuellen Modus, nach einigen Sekunden automatisch korrigiert.

Bei der Testfahrt hat sich gezeigt, dass es nur wenige Gelegenheiten gab, wo sich beim Eurotronic 2-Fahrprogramm eine Unterstützung durch den Fahrer lohnen würde. Selbst auf der 8-prozentig ansteigenden Serpentinestrecke nicht, die sogar nochmals extra mit manueller Gangwahl gefahren wurde. Dabei ließen sich die Verbrauchswerte nicht verbessern. Hier zeigt sich der Motor Cursor 10 überaus elastisch und auch im unteren Dreh-

zahlbereich ziemlich durchzugsstark.

Auf dem Serpentinabschnitt talwärts war der manuelle Schaltmodus angesagt, um die starke Motorbremsleistung der Iveco Turbo Brake voll ausnutzen zu können. Es war immer wieder erstaunlich, wie sanft und kaum hörbar die ITB einsetzte. Der Fahrer kann die ITB bequem über einen 2-Stufen-Lenksäulenschalter vom Lenkrad aus bedienen. In der ersten Stufe kommt zunächst die Dekompressions-Motorbremse mit 50 Prozent der Gesamtleistung zum Tragen. In der zweiten Stufe beginnt der Abgasturbolader mit variabler Geometrie die Zylinder mit Ladeluft zu füllen und regelt so in sanfter Weise die Leistung bis zum Maximum hoch.



Kompakt: Das starke Cursor-Triebwerk mit 10,3 l Hubraum leistet 430 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 1.900 Nm.

Beim Stralis AS 440 S 43 4x2 war mit einer Auslegung auf eine Motordrehzahl von 1.272/min bei Autobahntempo 80 km/h eine ausgezeichnete Gesamtabschätzung des Antriebsstrangs gelungen. Trotz der schlechten Wetterlage wurde ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,0 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 75,9 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten) erzielt. Auf dem Autobahnabschnitt wurde ein Sparergebnis von 31,2 l/100 km bei 78,7 km/h erreicht.

Auch hat sich Iveco beim Stralis große Mühe bei der Großraum-Fernverkehrskabine Active Space gegeben. Sie besitzt ein ansprechendes Interieur mit Wohlfühlatmosphäre und eine um 15 cm erhöhte ebene Plattform mit einer Stehhöhe von 1,90 m vor der Schlafliege. Hochwertiger Teppichboden, elegantes Velours für Sitze, Schlafplatz und Türverkleidungen sind weitere Zutaten. ➤

TEST Iveco Stralis 430



Zugänglich: Alle Punkte für den Routinecheck sind gut zugänglich, selbst der Reinluftfilter ist schnell gewechselt.

Beispielhaft auch der Fahrerplatz. Im Instrumententräger direkt vor dem Fahrer sind übersichtlich Tacho, Drehzahlmesser sowie diverse Kontrollleuchten separat angeordnet. Im Zentrum befindet sich ein 5-Zoll-Farbdisplay mit drei Bereichen: Im oberen Teil erscheinen Permanent-Anzeigen wie Tempomateinstellungen und eingelegter Gang. Im mittleren und unteren werden alle relevanten Daten auf Wunsch angezeigt sowie eventuell auftretende Fehler sofort gemeldet. Ein weiteres Highlight ist das Multifunktionslenkrad: Am Speichen-Mittelteil sind links und rechts Tasten angebracht. Damit kann der Fahrer im Menü des Bordcomputers navigieren sowie Radio und Mobiltelefon bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad lösen zu müssen. Gefallen haben auch ein durchdachtes Ablagesystem und ein ausziehbares Service-Teil mit Kühlschrank im direkten Griffbereich des Fahrers.

Eine feine Sache sind auch die Sitzablenkung über dem Zündschlüssel und das über die Schnellentriegelung per Fußknopfschalter hochklappbare Lenkrad für einen wesentlich bequemeren Ein- und Ausstieg oder in Verbindung mit einer wegdrehbaren Schaltkonsole komfortablen Übergang zum Kabinenplateau. Zum Erste-Klasse-Interieur der Kabine passte auch das überaus niedrige Geräuschniveau.

Lenkverhalten und Geradeauslauf gehören zum Besten, was ich bis jetzt gefahren habe. Die Lenkung reagierte ziem-

lich direkt und besaß eine gut gedämpfte Mittelstellung, die von hohen Rückstellkräften gestützt wurde. So gab es auch auf eingeeengten Fahrspuren in Autobahnbaustellen keine Probleme beim sicheren Spurhalten. Das Fahrwerk war zwar auf eine hohe Fahrstabilität getrimmt, doch Iveco konnte beim Stralis trotzdem eine komfortable Gesamtabstimmung dank gelungenem Zusammenspiel von Fahrwerk- und Kabinen- sowie Fahrersitzfederung erreichen.

Bei der Fahrt durch die Schlechtwetterfront zeigte sich, dass bei starkem Regen die Scheiben und Außenspiegel schnell verschmutzen. Hier sollte Iveco nachbessern. Außerdem traten Klappergeräusche am Türöffner an der Beifahrerseite auf. Dieses Problem wurde bereits gelöst, die neuen Türöffner waren beim Prototyp noch nicht eingebaut. Günstiger wären auch versenkbare Drehgriffe für die verschließbaren Klappen und Stauräume über der Windschutzscheibe. Insgesamt zeigte sich das Stauraumangebot zwar knapp bemessen, doch ausreichend.

Dank CAN-Bus-Architektur für die Bordelektronik wurden insgesamt die Zuverlässigkeit gesteigert und der Schutz verbessert sowie Funktionsintegrationen ermöglicht und die Diagnose vereinfacht. Das bringt auch Vorteile beim Thema Lebensdauerkosten wie lange belastungsabhängige Ölwechselintervalle und weniger Wartungstermine. Der Bordcomputer führt beim Einschalten der Zündung für den Fahrer einen kompletten Routine-

check aus. Die On-Board-Diagnose ermöglicht auch im Störfall eine präzise und schnelle Diagnose über die Werkstattssysteme Modus und IWT. So lassen sich Werkstattbesuche für eine maximale Verfügbarkeit des Fahrzeugs ziemlich genau vorausplanen.

Das Testfahrzeug steht als erfreulich komplett ausgestattetes Basisfahrzeug mit 129.100 Euro in der Preisliste. Gegen einen Minderbetrag von 4.700 Euro kann der Stralis mit dem 16-Gang-Schaltgetriebe ZF 16 S 181 DD geordert werden. Doch auf das Automatik-Schaltgetriebe Iveco Eurotronic 2 ZF 12 AS 2301 DD sollte nicht verzichtet werden. Das tun auch weit über die Hälfte der Kunden nicht, denn sie wollen die Vorteile wie eine Kupplungsgarantie von 800.000 km und geringere Raten bei Wartungsverträgen nutzen. Außerdem erhöht das auch die Sicherheit, weil sich der Fahrer voll auf den Verkehr konzentrieren kann.

Fast sieben Jahre Erfahrung stecken in der Iveco Eurotronic 2, so lange arbeiten Iveco und ZF eng zusammen. Mit dem Automatik-Schaltgetriebe Iveco Eurotronic 2 2 bringt Iveco ein ausgereiftes Produkt auf dem Markt, das sich bereits im Eurostar Cursor bewährt hat.

Zum Basispreis des Testfahrzeugs kommt noch ein Sonderausstattungsanteil von 20.015 Euro für Dinge wie Alufelgen, Dach- und Seitenspoiler, Kühlschrank und elektronische Temperaturregelung mit Klimaanlage sowie weitere Details. Trotz der rundum kompletten Ausstattung und vollem 570-l-Kraftstofftank ließ sich für den Stralis in der Singleversion ein günstiges Leergewicht der Sattelzugmaschine von rund 7.200 kg ermitteln. Eigentlich müsste jetzt noch das Gewicht für den Beifahrersitz, der nicht zur Single-Ausstattung gehört, abgezogen werden.

Die Rechnung von Iveco, sich mit dem Stralis als Premium-Produkt in der schweren LKW-Klasse zu etablieren und verlorenes Terrain zurückzuerobern, wird aufgehen. Über 2.000 Bestellungen liegen bereits aus Deutschland für den Stralis vor. So stehen die Chancen nicht schlecht, den Marktanteil in Deutschland von von 5,5 Prozent in 2001 auf rund 8,0 Prozent anzuheben.

ADELBERT SCHWARZ