



## Starke Argumente

Iveco liefert bereits die ersten Euro-5-Fahrzeuge aus. Eines davon ist der Stralis AS 480 mit SCR-Technologie, der sich beim Test wirtschaftlich und komfortabel zeigte.

**D**ie ersten Iveco Stralis-Fernverkehrsfahrzeuge Euro 5 mit SCR-Technologie und Ad-Blue sind bereits auf der Straße unterwegs. Euro 4 ist in Deutschland eigentlich nur noch ein Thema, weil die anspruchsvolle Norm der Abgasgrenzwerte am 1. Oktober nächsten Jahres zum Einsatz kommt. Fast 100 Prozent der Kunden entscheiden sich bei der Wahl zwischen beiden Normen für die weiter verschärfte Euro 5, die erst am 1. Oktober 2009 in Kraft

tritt. Nur so lassen sich eigentlich noch die Mehrkosten für die SCR-Technologie einfahren.

Iveco verlangt beim Stralis 480 gegenüber Euro 4 für Euro 5 bei gleicher SCR-Technik etwa 3.300 Euro mehr. Doch der Euro-4-Kunde zahlt am Ende drauf: Er kann die um zwei Cent/km vergünstigte deutsche Autobahnmaut nur noch bis 1. Oktober nächsten Jahres nutzen. Bei Euro 5 fährt er dagegen bis 1. Oktober 2009 zwei Cent/km günstiger.

Auf 100.000 Autobahnkilometern pro Jahr in Deutschland, von Dezember an bis 1. Oktober 2009 hochgerechnet, macht das immerhin eine Summe von rund 7.667 Euro aus. Ein starkes Argument für die Euro-5-Norm.

Allerdings hat der Stralis AS 480 Euro 5 noch mehr Argumente als nur eine vergünstigte Maut zu bieten. Die Buchstabenkombination „AS“ steht für Active Space und kennzeichnet das große Fernfahrerhaus mit einer Außenbreite von



**Der Zeit voraus:  
Der Stralis AS  
480 Euro 5 stellt  
sich als eine zu-  
kunftssichere  
Investition vor.**



**Dank des drehbaren Beifahrersitzes und der zur Sitzgruppe mit Tisch umbaubaren unteren Liege verwandelt sich die Kabine in einen Clubraum.**

**Bild oben: Der Stralis weckt mit seiner freundlichen und souveränen Ausstrahlung Sympathien.**

2,48 m für den internationalen Fernverkehr. Bemerkenswert ist vor allem das Triebwerk Cursor 13. Ein Highlight ist hier nach wie vor der Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT). Ladeluftkühlung, 4-Ventiltechnik und ein voll-elektronisch gesteuertes Pumpe-Düse-Elementesystem (PDL) pro Zylinder sind weitere Details. Der 6-Zylinder-Reihen-Diesel leistet aus rund 12,9 l Hubraum muntere 480 PS bei 1.540 bis 1.900/min und liefert ein durchzugsstarkes maximales Drehmoment von 2.200 Nm bei 1.000 bis 1.540/min.

Ideal ist auch das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe ZF 12 AS 2330 in 2-Pedal-Technologie mit Fahrprogrammregelung Eurotronic von Iveco. Da braucht der Fahrer nur noch den Anfahrang vorzuwählen und Gas zu geben. Er kann alles Andere – kuppeln, Gangwahl und schalten – der Eurotronic überlassen. Sie

macht es eben besser als der Fahrer. ZF und Iveco haben in enger Zusammenarbeit den IQ des Systems beachtlich gesteigert. Manuelle Unterstützung ist – mit Ausnahme weniger Situationen des vorausschauenden Fahrens – praktisch nicht mehr notwendig.

***Auch wenn der Euro-5-Stralis 3.300 Euro teurer als sein Euro-4-Pendant ist – es rechnet sich am Ende***

Der Stralis AS 480 Euro 5 vermittelt sowohl gelassene Souveränität als auch einigen Fahrspaß. Hier zählen vor allem das einfache Handling dank der Eurotronic und die Motorpower. Gut gerüstet ging es mit dem ausgelasteten 40-t-Sattelzug auf die Fernverkehrs-Teststrecke.

Immerhin kann der Fahrer über ein Leistungsverhältnis von 12 PS/t und ein durchzugsstarkes Drehmomentniveau von 55 Nm/t verfügen.

Schon enorm, wie kräftig der Cursor 13 den Stralis AS 480 Euro 5 mit 40 t Zugesamtgewicht vom Stand weg in Fahrt bringt. Die Eurotronic nutzt dabei Gangsprünge für eine elegant zügige Beschleunigung. Beeindruckend war vor allem die hohe Elastizität, mit der das Triebwerk sogar aus dem Drehzahlkeller unterhalb 1.000/min bei gleichmäßiger Steigerung auf Touren kommt. Das wurde bei manueller Gangwahl ausprobiert. Die Eurotronic sorgte beim Test für ein

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge.....	6.076 mm
Gesamtbreite.....	2.550 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach).....	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 Tank.....	7.800 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht .....	40.000 kg
Gesamtzuglänge.....	16,50 m
Gesamtzugbreite .....	2,55 m
Gesamtzughöhe .....	3, m
Test-Zuggesamtgewicht .....	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferaufleger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

## Antriebsstrang

**Motor:** Iveco Cursor 13: Euro-5-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Element-System (PDE) pro Zylinder; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder; Bohrung/Hub: 135/150 mm; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 480 PS (353 kW) bei 1.540/min bis 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.200 Nm zwischen 1.000 und 1.540/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Iveco Eurotronic 2 mit ZF 12 AS 2301 DD: Automatik-16-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung u. anwählbarem 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 Differenzialsperre; Übersetzung 2,85:1; Gesamtauslegung: 1.191/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 Betriebsbremssystem) und druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktion; Iveco-Turbo-Brake (ITB): Dekompressions-Motorbremse mit VGT-Unterstützung, Dauerbremsleistung: 367 PS (270 KW) bei 2.300/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

# TEST Iveco Stralis AS 480 Euro 5



Alles für die Sicherheit: moderne Scheinwerfer in Klarglasoptik ... Radar für den abstandsgeregelten Tempomat ... und Kamera für den Spurwächter

höheres Drehzahlniveau und zeigte eine perfekt abgestimmte Fahrharmonie.

Außerdem braucht sich der Fahrer dank Euro-Tronic nur noch auf das Verkehrsgeschehen zu konzentrieren. Das bringt mehr Sicherheit und sparsame Verbrauchswerte. Dazu kommt noch das Motorbremsschaltprogramm, das bei

Motorbrems- und Bremspedalbetätigung automatisch für effektive Drehzahlen sorgt. Vor allem bietet der Cursor 13 mit der Iveco Turbo Brake (ITB) noch einen technischen Leckerbissen: Die ITB arbeitet als kombinierte Dekompressions-Turbo-Motorbremse ohne Stauklappe und wird über den VGT regelbar aktiviert. Sie



stellt immerhin eine Leistung von 449 PS bei 2.600/min zur Verfügung. Und das sanft geregelt sowie kaum hörbar. Das erhöht in Verbindung mit der Eurotronic ebenso die Wirtschaftlichkeit wie die verlängerten Kupplungsstandzeiten und Schonung des gesamten Antriebsstrangs.

Der Stralis AS 480 Euro 5 konnte auch bei der Transportleistung ein ziemlich wirtschaftliches Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 33,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 76,8 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten) erzielen. Für den 377 km langen Autobahnabschnitt wurde ein günstiger Verbrauch von 32,3 l/100 km bei 80,4 km/h ermittelt. Damit liegt er beim Dieselverbrauch etwas günstiger (33,0 l/100 km bei 78,3 km/h) als der Stralis AS 480 Euro 3, der bereits getestet wurde.

Allerdings muss jetzt zum Kraftstoffverbrauch noch der Ad-Blue-Verbrauch hinzugerechnet werden. Für den Autobahnabschnitt wurden 1,1 l/100 km errechnet – ungefähr 3,5 Prozent des Kraftstoffverbrauchs. Eine bemerkenswerte Abweichung zur Ad-Blue-Verbrauchsangabe, die allgemein zwischen 5 und 6 Prozent für Euro 5 liegt. Das gilt jedoch für den Vollastverbrauch, so kann der Ad-Blue-Verbrauch unterschiedlich ausfallen. Am Ende steht, zusammen mit Ad-Blue, ein Autobahnverbrauch von 33,4 l/100 km bei einer hohen Transportleis-

## TESTERGEBNIS

Autobahn	
gefahrte km	377,0 km
Verbrauch Ø	32,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	80,4 km/h
<b>Ad-Blue-Verbrauch Ø</b>	<b>1,1 l/100 km</b>
<b>ca. 3,5 Prozent vom Kraftstoffverbrauch</b>	
<b>davon: einfache Strecke A 4</b>	
gefahrte km	34,2 km
Verbrauch Ø	22,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,6 km/h

Landstraße	
gefahrte km	70,4 km
Verbrauch Ø	40,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	61,8 km/h

Bergwertung	
Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	140,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	47,3 km/h

Testverbrauch gesamt	
gefahrte km	447,4 km
Verbrauch Ø	33,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	76,8 km/h

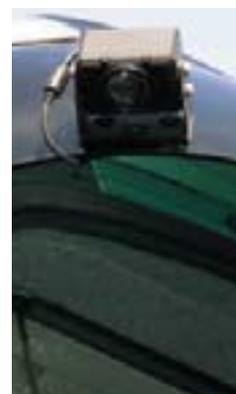
Wetter	
bewölkt/sonnig; 1. Tag: Wind 2/N-NO; +15 bis +20° C; 2. Tag: Wind 2-3/S-SW +14 bis +15° C	
Ø = Durchschnitt	

tung von 80,4 km/h. Ein durchaus wirtschaftlicher Wert in der 480 PS-Klasse. Hinzu kommt, dass Ad Blue günstiger als Diesel zu haben ist. Die Preise liegen zwischen 40 Cent/l für Betriebstankstellen bis 70 Cent/l an Ad-Blue-Zapfstellen.

Wichtiger ist jedoch, dass der Ad-Blue-Verbrauch CO<sub>2</sub>-neutral zu werten ist. CO<sub>2</sub> ist zwar ungiftig und entsteht bei jeder offenen Verbrennung, ist jedoch mit hohem Anteil am Treibhauseffekt beteiligt. Ein verminderter verbrauchsabhängiger CO<sub>2</sub>-Flottenausstoß wird in der Umweltpolitik künftig eine noch größere Rolle spielen.

Der Stralis 480 AS Euro 5 zeigt sich als eine zukunftssichere Investition: Die Klassifizierung gemäß Euro 5 dürfte sich auch im Gebrauchtwagenwert widerspiegeln. Die bekannt geräumige Fernverkehrskabine AS des Stralis bietet auch im internationalen Fernstreckeneinsatz einen rundum zeitgemäßen Komfort und eine wohnliche Atmosphä-

**Einfach erreichbar: Tank- und Notfall- Utensilien lassen sich gut zugänglich in den Außenstufächern unterbringen.**



**Für die Umwelt: Iveco hat sich beim Stralis Euro 5 für die SCR-Technologie mit Ad-Blue entschieden.**

**Kampf dem toten Winkel: Iveco hat den Prototyp eines Kamera-Monitor-Systems im Testfahrzeug eingebaut.**

re. Ebenso gelungen ist der Fahrerplatz mit vorbildlicher Ergonomie und Übersichtlichkeit. Hervorzuheben sind hier das griffige Multifunktionslenkrad und das Fahrerinformationssystem mit Zentraldisplay im Kombiinstrument. Auch die Sicherheitstechnik entspricht den neuesten Standards wie Scheibenbremsen rundum mit EBS und integrierten Funktionen wie ABS und ASR. Darüber hinaus stehen ESP, abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat, Spurwächterassistent, Navigations- und Telematiksysteme zur Verfügung.

Der Stralis AS 480 Euro 5 mit der Typbezeichnung AS 440 S 48 4x2 T/P Basic ist laut verhandelbarer Nettopreisliste ziemlich komplett ausgestattet für 160.700 Euro zu haben. Das vollausgestattete Testfahrzeug bringt es auf etwa 200.180 Euro. Darin sind Sonderausstattungen wie ZF Intarder für 7.500 Euro, Alu-Felgen für 2.570 Euro, Dach- und Seitenspoiler für 2.630 Euro, Klimaanlage für 2.940 Euro, Spurassistent für 2.800 Euro sowie ein Navigationssystem für 5.250 Euro und andere Dinge enthalten.

**ADELBERT SCHWARZ**

