



Mit Power unterwegs

Iveco powerte auf der Teststrecke mit dem 540 PS starken Stralis AS 540 in der Königsklasse. Ein kraftvoller Typ mit bescheidenem Durst und komfortabler Gangart.

Der 540 PS starke Stralis AS 540 absolvierte den Test wirtschaftlich und komfortabel.



(oben) Der Fahrer ist mit einem vorbildlich eingerichteten Arbeitsplatz gut versorgt.
(unten) Unten ist bei der Single-Version eine gemütliche Sitzecke eingerichtet, die sich schnell in eine weitere Schlafstelle umwandeln lässt.

Der Trend in der Motorentechnik nach weniger Hubraum, mehr Leistung und vor allem höheren Drehmomentwerten setzt sich fort. Heute sind Motoren in der Königsklasse über 500 PS mit Hubräumen ab 12 bis 13 l keine Seltenheit. Noch vor einem Jahrzehnt waren hier fast ausschließlich 16-l-Aggregate anzutreffen. So gesehen besitzt die Test-Sattelzugmaschine Stralis AS 540 4x2 mit dem Motor Cursor 13, der aus

rund 12,9 l seine 540 PS bei 1.615 bis 1.900/min leistet und über ein beachtliches maximales Drehmoment von 2.350 Nm schon bei 1.000 bis 1.400/min verfügt, kein hochgezüchtetes Antriebsaggregat.

Bei den Cursor-Motoren von Iveco ist der Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) jedoch eine Besonderheit. Iveco hat als erster Hersteller den VGT in schwere LKW-Motoren eingesetzt. Dank

dieser Technik glänzte der Stralis AS 540 4x2 mit dem Cursor 13 in einer außergewöhnlich geschmeidigen Gangart. Der Hightech-Turbolader ermöglicht schon bei niedrigen Drehzahlen eine schnelle wie hohe Aufladung mit entsprechend durchzugskräftigen Drehmomentwerten.

Weitere Zutaten beim Cursor 13 sind die Hochdruck-Direkteinspritzung über vollelektronisch gesteuertes Pumpe-Düse-Element-System pro Zylinder und

Vierventiltechnik. Die Motor-Zentralelektronik steuert nicht nur Tubolader und Direkteinspritzung, sondern auch Motorvorwärmung, Zwischendrehzahl und Tempomat.

Eine CAN-BUS-Architektur an Bord dient der Motorelektronik als Kommunikationsplattform mit anderen Steuereinheiten, zum Beispiel mit der Eurotronic. So nennt Iveco das fahrprogrammregelte 16-Gang-Automatik-Schaltgetriebe AS Tronic ZF 16 AS 2601 OD in 2-Pedaltechnologie mit automatisierter Kupplung.

Die Eurotronic gibt es beim Stralis 540 AS 4x2 serienmäßig dazu. Da hat es der Fahrer gut: Nur noch den Anfahrang wählen und Gas geben. Alles andere wie Kupplungsbetätigung und Gangwahl übernimmt jetzt Kollege Computer. Der automatisierte Kupplungseinsatz beim Anfahren und Rangieren sowie die sanften und schnellen Gangwechsel mit kaum spürbarer Zugkraftunterbrechung sind von höchster Qualität. Das bringt einen deutlich verbesserten Fahrkomfort und schont den gesamten Antriebs-



Neu: Das obere Bett ist jetzt breiter und auf der Längsachse faltbar, das bringt mehr Schlafkomfort und Raum in die Kabine.

strang. Iveco garantiert bei der Eurotronic eine Kupplungs-Lebensdauer von 800.000 km.

Das hervorragend gelungene Fahrprogramm hatte nur selten in voraussehender Fahrweise eine Unterstützung durch Kickdown-Funktion des Fahrpedals oder durch einen Tipp am Wahlhebel nötig. Dabei wird der Automatikmodus nicht unterbrochen, eine unwirtschaftliche Gangwahl wird – außer bei gehaltenem Kickdown und im manuellen Modus – nach einigen Sekunden automatisch korrigiert.

Der Eurotronic-Mikroprozessor ist im Übrigen bergauf wie bergab ziemlich perfekt in seiner Gangwahl und immer hellwach. Die dazu gehörige Software nutzt die enorme Motor-Elastizität und den wirtschaftlichen Drehzahlbereich zwischen 1.000 und 1.400/min des Cursor 13 auch beim Beschleunigen vom Stand aus für Gangsprünge, um dann elegant und zügig auf Touren zu kommen. Immerhin bringt das geschmeidige Triebwerk Cursor 13 in der 540-PS-Version schon bei 800/min ein Drehmoment von über 2.000 Nm auf.

Der Stralis AS 540 überzeugte auch durch sein exaktes Lenkverhalten und treuen Geradeauslauf. Die Lenkung reagierte ziemlich direkt und besaß eine gut gedämpfte Mittelstellung mit unterstützenden Rückstellkräften. Das Fahrwerk war sowohl auf eine hohe Fahrstabilität

als auch insgesamt komfortabel getrimmt worden.

Auf dem schwierigen Autobahnabschnitt, auf der A 3 Köln–Frankfurt und zurück, wurden selbst langgezogene fünfprozentige Steigungen ebenso souverän bewältigt wie die Serpentinestrecke auf dem anspruchsvollen Landstraßenabschnitt des Teststrecke. Sie windet sich kurvenreich auf einer Länge von 3.1 km mit einem Anstieg von 8 Prozent nach oben. Hier wurde überwiegend im 12. Gang mit 1.400/min bei rund 49 km/h gefahren.

Immerhin war der Stralis AS 540 bei einem Zuggesamtgewicht von 40 t mit einem Leistungsverhältnis von 13,5 PS/t und maximalem Drehmomentniveau von 58,8 Nm/t unterwegs. Die Auslegung auf eine Motordrehzahl von etwa 1.164/min bei Autobahntempo 80 km/h kennzeichnete eine ausgezeichnete GesamtAbstimmung des Antriebsstrangs für eine hohe Wirtschaftlichkeit und anspruchsvolle Fahrharmonie. Das spiegelte sich auch in einem für die Königsklasse ab 500 PS recht wirtschaftlichen Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 75,3 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten) wider.

Auf dem schwierigen Autobahnabschnitt kam der Stralis mit nur 30,8 l bei 78,9 km/h aus. Hier ließ sich der Stralis AS 540 mit Eurotronic sowie aktiviertem

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km 377,0 km
 Verbrauch Ø 30,8 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 78,9 km/h
 davon: einfache Strecke A 4

gefahrte km 34,2 km
 Verbrauch Ø 20,8 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 82,3 km/h

Landstraße

gefahrte km 70,4 km
 Verbrauch Ø 41,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 60,6 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge 3,1 km
 Verbrauch Ø 140,6 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 44,8 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km 447,4 km
 Verbrauch Ø 32,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 75,3 km/h

Wetter

sonnig; Wind: 2/0; +20 bis +29° C

Ø = Durchschnitt

Maße und Gewichte

Gesamtlänge.....	6.076 mm
Gesamtbreite.....	2.550 mm
Gesamthöhe	3.731 mm
Radstand	3.650 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 400-l-Tank.....	7.400 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtlängelanlage.....	16,50 m
Gesamtlängenanlage	2,55 m
Gesamtlängenanlage.....	3,90 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

Antriebsstrang

Motor: Iveco Cursor 13: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Element-System pro Zylinder; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder; Bohrung/Hub: 135/150 mm; Hubraum: 12,9 l; Leistung: 540 PS (397 kW) zwischen 1.615/min und 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.350 Nm zwischen 1.000 und 1.615/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit automatisierter Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Iveco Eurotronic 2 mit ZF 16 AS 2601 OD: Automatik-16-Gang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung u. anwählbarem Handschaltmodus über Joystick; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 16. Gang: 14,12:1 bis 0,83:1; zwei Rückwärtsgänge i= 13,07:1 und 10,81:1

Antriebs-Hinterachse: S 48: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung 3,36:1; Gesamtauslegung: 1.164/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; Maximalleistung: 449 PS (330 kW) 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

TEST Iveco Stralis AS 540



Die neuen Spoiler am Windschutzscheibenrahmen sollen die Seitenscheiben vor Verschmutzungen schützen.

Tempomat und Bremsomat wie mit einem Autopilot fahren. Und wie alle Cursor-Motoren von Iveco, bietet auch der Cursor 13 dank VGT noch einen technischen Leckerbissen – die elektronisch geregelte Iveco Turbo Brake (ITB): Sie kommt als kombinierte Dekompressions-Turbo-Motorbremse ohne Stauklappe im Auspuffkrümmer aus und setzt erstaunlich sanft sowie kaum hörbar mit fast schon Retarderqualität eine bemerkenswerte Leistung von 449 PS bei 2.600/min ein. Das automatische Motorbremsschaltprogramm der Eurotronic sorgt für effektive Motorbremsdrehzahlen und ist ein weiterer Vorteil.

In der Typbezeichnung des Testfahrzeugs Stralis AS 540 stehen die Buchstaben „AS“ für die geräumige Großraum-Fernverkehrskabine „Active Space“. Sie bietet ein ansprechendes Interieur mit Wohlfühlatmosphäre und einen um nur 15 cm ansteigenden Motortunnel als erhöhte ebene Plattform mit einer Stehhöhe von 1,90 m vor der Schlafliège.

Für das Active Space-Fahrerhaus stehen neben der Basic-Ausführung unterschiedliche Kabinenkonzepte – Single und Double – mit und ohne oberer Liege für die Einsatzspezifizierungen nach Maß zur Verfügung. Bei der Single-Ausstattung des Testfahrzeugs mit Kühltruhe, Warmluftheizung, Klimaanlage, klappbarem Beistelltisch und Duo-Funktionsitz

sowie zusätzlicher Liege oben ist im Vergleich zur Basic-Ausstattung ein Aufpreis von 7.800 Euro fällig. Allerdings gehört der luftgefederte Beifahrer-Schwingsitz beim Testfahrzeug nicht zur Single-Ausstattung.

Ab sofort gibt es für den Stralis eine neue obere Schlafliège, die auf der Längsachse faltbar ist. So konnte sie für mehr Schlafkomfort verbreitert und trotzdem mehr Raum in der Kabine geschaffen werden. Neu sind auch die Spoiler am Windschutzscheibenrahmen. Sie sollen Windgeräusche und Verschmutzungen der Seitenscheiben minimieren.

Ein weiteres Highlight des vorbildlich gestalteten Fahrerplatzes mit gut erreichbaren Bedienelementen und übersichtlicher Instrumentierung ist das Multifunktionslenkrad. Der Fahrer kann per Lenkradtasten im Menü des Bordcomputers navigieren sowie Radio und Mobiltelefon bedienen. Ein durchdachtes Ablagesystem sowie Sitzabsenkung und die Schnellentriegelung per Fußknopfschalter für die Lenkradeinstellung vereinfachen weiterhin das Fahrerleben im Active Space.

Allerdings klapperte auf der Testfahrt das Seitenfenster-Rollo auf der Beifahrerseite etwas. Ein Minifach in den Türarmlehnen ist zwar eine nette Idee, doch der Deckel knarrte bei Ellbogenkontakt recht stark. Letzteres ist bereits durch den Einbau eines neu konzipierten Klappdeckels für die Serie behoben.

Bis auf diese Kleinigkeiten lieferte der Stralis AS 540 eine imposante Vorstellung als Premium-Produkt in der schweren LKW-Klasse beim Test ab. Der superelastische Motor Cursor 13 beeindruckte ebenso wie die Eurotronic und der sanfte Einsatz der starken ITB. Das Testfahrzeug Stralis AS 540 Single 4x2 steht mit rund 155.000 Euro in der „Brutto“-Nettopreisliste und bietet ein günstiges Preis/Leistungsverhältnis. Dank der schon fast üppigen Single-Basisausstattung (ohne Beifahrerschwingsitz) ist die Sonderausstattungsliste mit Sattelkupplung, Alufelgen, Dach- und Seitenspoiler sowie klappbarer Seitenverkleidung und einigen anderen Details wie Autoradio und Bereifung 315/80 R 22,5 ziemlich kurz gefasst.

ADELBERT SCHWARZ