

Selbst unter Vollast wird der Cursor 11 nicht laut, der Stralis läuft unangestrengt geradeaus.

Mehr als ein Facelift

Das neue Fernverkehrsflaggschiff von Iveco tritt mit neuen Euro-6-Motoren, einer neuen Kabineneinrichtung und vielen Detailverbesserungen gegen Actros + Co an. Die Sattelzugmaschine legt beste Manieren an den Tag.

Gerüchte gibt es ja wie Sand am Meer. Und eines besagt, dass Iveco sich aus Kostengründen ein neues Fahrerhaus versagt. Und weil unter die altbewährte Kabine keine größeren Kühler passen, haben die Motortechniker die neuen Euro-6-Motoren ohne Abgasrückführung entwickelt. Man muss ja nicht alles glauben, was kolportiert wird. Rücken wir dem neuen Iveco mal näher auf den Pelz, erkennen wir freilich den Kabinenrohbau, wie er uns schon seit mehr als zwei Jahrzehnten vertraut ist. Außen wurde das

Fahrerhaus behutsam angefasst – die Techniker versprechen eine um drei Prozent verbesserte Aerodynamik. Aber innen erkennen wir den Stralis kaum wieder. Ein komplett neues Cockpit mit zum Fahrer geneigter Mittelkonsole, das nicht nur gut zur Hand geht, sondern auch schmuck aussieht. Jedenfalls sind alle Bedienelemente bestens erreichbar, Schalter, Digitacho, Klimagerät und Audiogerät. Die holzschnittartigen Getriebewählschalter der Eurotronic mussten weichen, jetzt drückt der Fahrer flache Taster und schaltet per Fingertipphebel am Lenkrad.

Frei nach Sepp Herberger legen wir los, die Wahrheit liegt noch immer auf der Straße. Nach einer Schlüsseldrehung startet der Euro-6-Diesel und fällt in einen fein säuselnden Leerlauf. Unter der Kabine werkt ein Cursor-11-Sechszylinder, der ab 2014 den Cursor 10 ersetzt. Der setzt sich mit 460 PS und maximal 2.150 Nm in Szene, so viel gibt jedenfalls das Datenblatt preis. Das maximale Drehmoment soll von 925 bis 1.500 Touren verfügbar sein, wo dann die volle Nennleistung den Stralis

Cockpit mit Fahrer-Appeal – vorbildliche Ergonomie und hochwertige Qualität der Materialien. Bild rechts: Fahrstilbewertung per Computer – alle Fahreraktivitäten werden mit GPS-Daten des Fahrzeugs abgeglichen.



Iveco Stralis Hi-Road: Schmalere Variante mit 2.300 mm Breite



vorantreibt. Hohe Drehzahlen sind entbehrlich, erklärt der Iveco-Instruktor – jetzt noch die D-Taste gedrückt, dann kann es losgehen. Der 11-Liter-Diesel legt sich kräftig ins Zeug, das automatisierte Eurotronic-Getriebe (ZF AS Tronic) legt geschmeidig Gang für Gang nach. Selbst Iveco-Novizen sind gleich mit dem Stralis Hi-Way auf Du. Die Sitzposition passt haargenau, das Lenkrad, einwandfreie Pedale – und die Lenkung verdient sich gleich Bestnoten. Auffällig, wie spontan der jetzt von einem Common-Rail-Hochdrucksystem befeuerte Sechszylinder am Gas hängt. Der Sattelzug mit rund 30 Tonnen Gesamtgewicht beschleunigt kräftig, für die Reisegeschwindigkeit von 85 km/h mobilisiert der Sechszylinder nur

Form follows function:
Die Feinarbeit soll die
Aerodynamik um 3 Prozent
verbessern.



1.200 Umdrehungen. Und sobald der Stralis Hi Way über die Autobahn surft, kehrt himmlische Ruhe im Fahrerhaus ein. Aber selbst unter Volllast wird der Cursor 11 nicht laut, der Stralis läuft unangestrengt geradeaus, der Fahrer wird nur selten zu Lenkkorrekturen genötigt. Und geht es um enge Kurven, folgt der Stralis den Lenkmanövern sehr präzise – die Fahrer freuen sich schnell mit dem fahraktiven Stralis an.

Guten Noten also für den Antrieb – der Cursor 11 erhält einen knappen Liter mehr Hubraum, statt eines Pumpe-Düse-Systems düst das neue Common-Rail-System den Kraftstoff mit bis zu 2.200 bar ein. Signifikante Änderungen gibt es bei den Kurbelgehäusen und Zylinderköpfen, die jetzt deutlich steifer ausfallen sollen – auch die Kühlkreisläufe profitieren von den Optimierungsmaßnahmen. Weitaus spannender klingt freilich die Ansage der Iveco-Techniker, die strengen Euro-6-Abgasgrenzwerte ohne Abgasrückführung zu realisieren. Sie argumentieren, dass der erhöhte Verbrennungsdruck und die Optimierung des Verbrennungsverfahrens den Partikelaustrag senken. Und dass die ansteigenden Stickoxide mit Hilfe der SCR-Abgasnachbehandlung

eliminiert werden. Davon profitiert der Partikelfilter, der weniger regenerieren muss. Als Ergebnis werden günstigere Kraftstoffverbrauchswerte versprochen, die von einem nur moderat ansteigenden Adblue-Konsum begleitet werden.



Sicherheitssysteme

AEBS ist dabei

In Sachen Sicherheit schließt der Stralis Hi-Way zum Marktführer Mercedes auf. Das Zauberwort heißt Notbremsassistent, der bei Iveco unter der Bezeichnung AEBS (= Advanced Emergency Braking System) heißt. Wir haben es nicht getestet, finden es aber ungemein beruhigend, einen solchen Notanker an Bord zu haben. Das System ist in den Euro-6-Trucks verfügbar und arbeitet vergleichbar wie

andere Systeme. Erst wird der Fahrer vor einer bevorstehenden Kollision gewarnt, ehe es automatisch eingreift, um den Crash zu vermeiden – oder wenigstens seine Folgen zu mindern. AEBS basiert auf dem aktuellen ACC-System (= Adaptive Cruise Control), das den Fahrweg mit einem Radarsystem überwacht. Neu ist das System, das die Aufmerksamkeit des Fahrers überwacht. Alle Lenkbewegungen werden mit den Abläufen an Bord verglichen – wird eine Schläfrigkeit festgestellt, warnt das System den Fahrer hör- und sichtbar.



Deutlich verbessert: Fahrkomfort und Laufruhe



Unter dem Fahrerhaus:
Cursor 11 mit Euro 6-Zertifikat
Neue Bi-Xenon-Scheinwerfer
mit LED-Tagfahrlicht.



Maschine unter dem Fahrerhaus nicht läuft. Dann schläft es sich prima auf der unteren 80 cm breiten Liege, die obere misst sogar 90 cm Breite. Sie darf sogar während der Fahrt abgeklappt bleiben, dem Fahrer bleibt noch immer genug Platz für Kopf und Lehne. Wer will, bekommt für unten ein flexibles dreiteiliges Bett, das gleichzeitig auch als Sitzgruppe mit Tisch und Stühlen dient.

Telematik von Qualcomm

Für die heute gefragten Telematik-Dienstleistungen arbeitet Iveco mit dem renommierten Anbieter Qualcomm zusammen. Um die Betriebskosten zu senken, stattet der Hersteller seinen neuen Stralis mit einem besonderen Ausstattungspaket aus, das 10 Prozent Kraftstoff sparen soll. Der Eco-Switch beschränkt über einen Schalter die Höchstgeschwindigkeit auf 85 km/h und optimiert die Antriebsleistung im Verhältnis zum Gesamtgewicht. Die Eco-Fleet-Funktion der Eurotronic verhindert manuelle Schaltungen des Fahrers. Eine Reifendrucküberwachung soll für stets korrekten Druck in den rollwiderstandsarmen Pneus sorgen. Und nicht zuletzt soll es die passende Übersetzung der Antriebsachse richten. Damit der Fahrer damit auch richtig umgeht, wird er von einem Fahrstilbewertungssystem überwacht. Das Instrument sammelt alle Informationen aus dem Antriebsstrang und vergleicht sie mit GPS-Daten des Fahrwegs. Der Fahrer orientiert sich am Display – wer mehr als 80 Prozent erzielt, zählt zur Fahrerelite. Und wenn das Fahrzeug telematisch mit der Einsatzzentrale vernetzt wird, kennt auch der Fuhrparkleiter Qualitäten seiner Fahrer. Das System „Iveconnect Fleet“ macht eine konstante Beobachtung der Fahrerleistung möglich, die Daten können in ein Fuhrpark-Managementsystem eingepflegt werden.

30 Prozent mehr Bremsleistung

Die neuen Motoren sollen als Dauerbremse besser verzögern, das können wir auf unserer Proberunde mangels Gefällestrecken nicht bestätigen. Eine Auslassdrosselklappe soll die Bremsleistung um 30 Prozent anheben, das Ding hat auch einen Namen: Super Engine Brake oder SEB. Die Motorbremse wird per Dauerbremsmanagement mit dem erstarkten ZF-Intarder zusammen gespannt. Der Getriebebelieferant heißt auch weiterhin ZF, die Friedrichshafener liefern sowohl manuelle als auch automatisierte Getriebe. Und wenn der Kunde ein Lastschaltgetriebe wünscht, bekommt er seinen Stralis mit sechsstufigem Getriebeautomaten von Allison.

Der Fahrer fährt und lebt im neuen Stralis deutlich komfortabler. Eine zusätzliche Klimaanlage auf dem Dach sorgt auch dann für erträgliche Innenraumtemperaturen, wenn die

Unsere Meinung

Das neue Fahrerhaus hat sich Iveco gespart – in Zeiten wie diesen durchaus plausibel. Wichtig ist nur, dass der Preisvorteil auch bei den Kunden ankommt. Auch so legt der neue Stralis mächtig zu, mehr als seine unscheinbare Hülle vermuten lässt. Wo früher kritisiert wurde, sammelt der Iveco heute Punkte, die Inneneinrichtung kann sich mit jedem Wettbewerber messen. Die Ergonomie ist vorbildlich, das Platzangebot reicht sogar für eine Zweier-Besatzung. Freunde gewinnt auch der 11-Liter-Diesel, der Kraft und Laufkultur verbindet. Ob er sparsam mit dem teuren Kraftstoff umgeht, muss ein genauer Test klären.

Wolfgang Tschakert

Die Ergonomie ist vorbildlich, das Platzangebot reicht sogar für eine Zweier-Besatzung.

Maut auf Bundesstraßen

SPD will Ausdehnung

Seit dem 1. August erhebt der Mautbetreiber Toll Collect die LKW-Maut in Deutschland auch auf insgesamt 1.135 Kilometern vierspuriger Bundesstraßen. Die Mautsätze betragen durchschnittlich 17 Cent pro Kilometer und sind mit denen auf Autobahnen identisch. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer rechnet mit zusätzlichen Einnahmen von 100 Millionen Euro im Jahr, die er zweckgebunden in den Ausbau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur stecken will.

Angesichts der Maut-Ausdehnung will die SPD jetzt prüfen, ob sich in der kommenden Legislaturperiode ab 2013 alle knapp 40.000 Kilometer Bundesstraßen einbeziehen lassen. Dazu müssten aber die Systemkosten für den Betrieb niedrig sein und die Einnahmen zusätzlich in die Infrastruktur fließen. Für den Bundesverkehrsminister ist eine weitere Ausdehnung derzeit jedoch kein Thema. Ramsauer will „nicht die ganze Welt auf einmal verändern“. Jetzt habe der Mautbetreiber erst einmal ein Zehntel mehr mautpflichtige Straßen zu bewältigen. Transport- und Logistikunternehmen, die bereits On-Board Units (OBUs) in den LKW haben und am automatischen Einbuchungsverfahren teilnehmen, müssen keine weiteren Vorkehrungen treffen.

Seit Anfang Juli verteilt Toll Collect die Betriebsdaten auf die mehr als 720.000 On-Board Units in in- und ausländischen LKW. Die OBUs laden sich die Daten beim Start automatisch per Mobilfunk herunter, sobald sich die Fahrzeuge in Deutschland oder im grenznahen Bereich befinden. Zusätzlich rüstete der Mautbetreiber das Internet-Einbuchungssystem und die rund 3.500 Mautstellen-Terminals mit den neuen Streckendaten aus.

Die Mautpflicht auf Bundesstraßen überwachenden Kontrollfahrzeuge des BAG. Bei der mobilen Kontrolle können die BAG-Mitarbeiter während der Fahrt und im fließenden Verkehr die LKW überprüfen. Zusätzlich kommen neue portable Kontrollgeräte zum Einsatz, die sich an wechselnden Standorten und zu beliebigen Zeiten einsetzen lassen. Eine Aufstellung aller mautpflichtigen Bundesstraßen ist auf www.mauttabelle.de zu finden.



Bundesverkehrsminister Ramsauer gibt den Startschuss für die Bundesstraßen-Maut

PEMA

TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

Qualität
Mobilität
Flexibilität

Kompletter Service. Volle Mobilität.

In den PEMA Werkstätten in neun Ländern erwarten Sie nur erstklassige Mechaniker. 24 Stunden am Tag. Sieben Tage die Woche. Hier werden für Sie mehrere zehntausend Ersatzteile bereitgehalten – damit Sie sich lästige Verzögerungen ersparen. Selbstverständlich sind die PEMA Werkstätten auch für Notfälle gerüstet und über eine zentrale Service Hotline immer zu erreichen. **Mehr erfahren Sie unter www.pema.eu**

 **SOCIETE GENERALE**
Equipment Finance

Ihr Kontakt zu PEMA 0049 (0) 5521 8600 | www.pema.eu