

GELUNGENER AUFTRITT

Test: Gut verarbeitet, im Detail verbessert und mit äußerst günstigem Verbrauch machte der Iveco Stralis AS440S42 eine gute Figur beim Test.

TEXT: FRANK ZEITZEN | FOTOS: MARIO RODRIGUES

Natürlich liegt es nahe, beim Iveco Stralis von einem Italiener zu reden. Doch das war er eigentlich nie. Er hat deutsche Gene, wurde in Deutschland gebaut und ist heute eher ein Spanier als ein Italiener oder Deutscher. Kurz: Seit gut einem Jahr ist Spanien der Geburtsort eines jeden schweren Iveco. Einher mit der Produktionsverlegung vom Traditionswerk in Ulm-Donautal nach Madrid aber ging die Frage, ob denn Spanier überhaupt in der Lage sind, hochwertige Lkw zu montieren.

Sie können es. Noch kein schwerer Iveco kam so solide verarbeitet zum Test. Noch keiner zeigte sich so ausgereift, noch keiner zuvor verfügte über so gut funktionierende Assistenzsysteme wie dieser dunkelblaue AS440S42. Und – hier kommt eine vierte Nation ins Spiel – er erreichte mit konventionellen Mitteln einen sehr guten Verbrauch, welcher der Iveco-Motorschneiderei in Arbon in der Schweiz zuzurechnen ist. Konventionelle Mittel meint in diesem Zusammenhang, dass der Stralis noch nicht über all jene Helfer wie vorausschauender Tempomat, geregelte Nebenaggregate oder jene aerodynamischen Finessen verfügt, wie etwa der Mercedes Actros sie nutzt. Immerhin aber gibt es ein Eco-Paket mit langer Achsübersetzung und manch andere Zutat, um den Verbrauch nach unten zu drücken. Dazu zählen beispielsweise eine Fahrstilanalyse und neuerdings ein Getriebe mit Eco-Roll-Funktion. Und nicht zu vergessen das Motoröl der Spezifikation 0W20, was den Motor mit 10 bis 15 Grad höheren Temperaturen als zuvor arbeiten lässt und die Wartungsintervalle des Partikelfilters auf 600.000 Kilometer ausdehnt.

Wichtigster Helfer beim Dieselsparen jedoch ist die Methode „SCR Only“, nach der die Cursor-Motoren arbeiten. Der Verzicht auf eine Abgasrückführung (AGR) bietet mit Blick auf Mo-

torkühlung, Leistung, Bauraum und Verbrauch eine Menge von Vorteilen. Einziger Nachteil: Der Adblue-Verbrauch steigt auf rund sieben Prozent, während AGR-Motoren mit zwei bis drei Prozent auskommen. 2,48 Liter pro 100 Kilometer Harnstofflösung brauchte der Iveco, was je nach Einkaufspreis – mal 50 Cent oder an der Tankstelle dem Gegenwert von einem Liter Diesel entspricht.

Doch dieser Adblue-Zuschlag lässt sich locker wegstecken, wenn der Dieserverbrauch so niedrig wie im 420er Stralis ist. Nur 33,9 Liter auf 100 Kilometer genehmigte sich der 11,1 Liter große Sechszylinder. Einschließlich der Kosten für Adblue liegt er leicht unter dem Niveau der bisher besten Euro-6-Fahrzeuge. Nur eine Zugmaschine konnte es bisher besser als der Iveco der Scania G410LA, der gleichfalls auf SCR-Only setzt und 32,9 Liter pro 100 Kilometer erreicht. Die Hälfte des Vorteils geht beim Scania auf das Konto „prediktiver Tempomat“, die andere Hälfte auf die deutlich höheren Kräfte (230 statt 190 Nm) des 12,7 Liter großen Scania-Motors, der folglich auch mit weniger steigungsbedingten Schaltungen (23 statt 37 beim Iveco) und mit deutlich größeren Fahranteilen im direkten (zwölften) Gang über die Teststrecke rollte.

Trotz nur 1.900 Nm erreichte der Stralis mit 81,7 km/h ziemlich genau das Tempo des kräftigeren Scania (81,6). Was exakt zwei Gründe hat. Der prediktive Tempomat im Scania lässt das Tempo regelmäßig auf deutlich unter 80 km/h sinken. Im Gegenzug arbeitet die Iveco-Automatik (ZF12AS-Tronic) im Standardmodus fast sportlich, schaltet recht früh abwärts und spät aufwärts. Im Eco-Modus, der sich per Schließschalter aktivieren lässt, passiert exakt das Gegenteil, was sicher den einen oder anderen Liter Diesel spart, aber nicht zu den relativ geringen Kräften des Cursor 11-Motors passt. Die Wahrheit liegt etwa in der Mitte zwischen diesen Extremen – zumindest in Kombination mit 420 PS. Erstaunlich immerhin, dass die lange

