



Der Iveco Stralis hat u. a. eine neue Front bekommen

**D**er neue Iveco Stralis ist da. Ab sofort können Kunden ihn sowohl mit Euro-5-Motor als auch mit Euro-6-Aggregat bestellen. Zur Auslieferung kommen Letztere allerdings erst im ersten Quartal 2013. Im Schnitt fünf Prozent mehr müssen Käufer für den Iveco Stralis Hi-Way in Euro-5-Ausführung bezahlen. Die Preise für die Euro-6-Fahrzeuge liegen etwa sieben bis neun Prozent höher. Für den höheren Kaufpreis bekommen die Kunden aber auch einiges mehr geboten. Iveco hat sich nicht lumpen lassen und sein Flaggschiff für den Fernverkehr als auch die Modelle für den Regional- (Hi-Road) und Verteilerverkehr (Hi-Street) komplett überarbeitet. Das beginnt bei der Fahrzeugfront, die mit neuem Mittelgrill, geänderten seitlichen Windabweisern und optimiertem Stoßstangenprofil aufwartet. Zusammen mit den neuen

## Iveco Stralis

# Die andere Art

**Geringere Betriebskosten, mehr Restwert sowie Euro-6-Grenzwerte ohne Abgasrückführung verspricht Iveco mit seinem neuen Flaggschiff namens Stralis Hi-Way.**

Spoilern sorgt das für eine verbesserte Aerodynamik, was den Kraftstoffverbrauch senkt und die Geräuschentwicklung minimiert. Auch im Fahrerhaus haben die Italiener den Stralis optisch wie ergonomisch neu durchgestylt. Den Fahrer erwarten ein bequemer Komfortsitz, ein größeres Bett unten, eine Standklimaanlage und ein neues Cockpit mit großen, gut ablesbaren Rundinstrumenten, farbigem Informationsdisplay und leicht erreichbaren Schaltern. Fast alles wurde erneuert

und modernisiert. Im Mittelteil prangt das Iveconnect genannte Fahrerinformations- und Telematiksystem. Über den Sieben-Zoll-Touchscreen lässt sich nicht nur Musik mittels verschiedener Quellen wie Radio, CD oder MP3 abspielen, sondern auch das Navigations-, Fahrerassistenz- und Flottenmanagementsystem bedienen. Hervor sticht dabei die Fahrdatenanalyse. Sie

übernimmt die Funktion eines ständig anwesenden Fahrtrainers und übermittelt Hinweise zur Fahrstiloptimierung. Zwischen fünf und zwölf Prozent Kraftstoffersparnis seien damit erreichbar. Zusätzlich kann der Fahrer über das System seine Lenk- und Ruhezeiten kontrollieren und wichtige Daten von Fahrtschreiber sowie Fahrerkarte verwalten und archivieren.

Ein echtes Highlight sind die neuen Cursor-Motoren. Entgegen anderer Hersteller verzichtet Iveco bei ihnen auf eine verbrauchstreibende Abgasrückführung. Allein mit einer optimierten SCR-Nachbehandlung nehmen die Italiener die strenge Abgashürde Euro 6. Hauptbestandteil der sogenannten High Efficiency SCR (HI-eSCR) ist eine

**Iveco schafft Euro 6 mit optimierter SCR-Nachbehandlung**

Abgasnachbehandlung, die Oxi-Kat, Partikelfilter, Ad-Blue-Einspritzung, SCR-Katalyse und CUC-Kat zur Ammoniakreduzierung in einem kompakten Edelstahlbehälter am Lkw-Rahmen vereint. Dank dieser Lösung, die keinen zusätzlichen Bauraum unter der Kabine erfordert, war es den Ingenieuren möglich, die Rohkarosserie vom existierenden Stralis-Fahrerhaus weiter zu verwenden. Einen größeren Kühlungsbedarf, eine zweistufige Turboaufladung und aufwendigen Eingriff in die Motorentechnik bedurfte es nicht. Nur der AdBlue-Verbrauch steigt. Etwa sieben bis acht Prozent vom Dieselkonsum können es werden. Die Euro-6-Motoren sollen bei leicht verbessertem Drehmomentverlauf im Hauptfahrbereich keinen Mehrverbrauch gegenüber den bisherigen Euro-5-Triebwerken verursachen. Unter dem Strich verspricht Iveco für den neuen Stralis sogar Verbrauchersparungen von bis zu zehn Prozent. Für die neuen Sechszylindermotoren in Euro 5 gibt es drei Hubraumvarianten mit 8, 10 und 13 l. Für die

### Die Bremsleistung wurde um bis zu 30% verbessert



Beispielsweise die Anordnung der Schalter wurde im Cockpit überarbeitet

Euro-6-Motoren hat Iveco die beiden kleineren Hubraumvarianten leicht aufgebohrt. Sie gehen jetzt als Cursor 9 und Cursor 11 in sechs Leistungsklassen von 310 bis 460 PS an den Start. 500 und 560 PS liefert zusätzlich der Cursor 13, dessen Hubraum und Leistungseinstellungen unverändert bleiben. Alle Euro-6-Motoren verfügen über Abgasurbo-lader mit variabler Turbinengeometrie und Common-Rail-Einspritztechnik, die Einspritzdrücke bis 2200 bar liefert. Neu ist die Abgasdrosselklappe namens Super

Engine Brake (SEB), die mit Betriebsbremsanlage und Intarder kombiniert wurde und die Bremsleistung um bis zu 30% gegenüber den aktuellen Euro-5-Motoren steigert. Zusätzlich zu den Dieselmotoren offeriert Iveco auf Basis des Cursor 8 Erdgasmotoren mit 270, 300 oder 330 PS. Zu den Rädern gelangt die Kraft der Motoren entweder über ein Handschaltgetriebe mit 9 oder 16 Gängen, ein automatisiertes Zwölfganggetriebe von ZF oder ein Sechsgang-Automatikgetriebe von Allison. Eine Vielzahl an Achskonfigurationen und Hinterachsübersetzungen zwischen 2,64 und 5,29 soll den effizienten Einsatz der Lkw für jede Anforderung und jedes Streckenprofil gewährleisten. Die Fahrerhäuser gibt es in zwei Basisversionen: Das Fernverkehrsfahrerhaus misst 2,5 m in der Breite und steht als Langkabine mit Hoch- oder Flachdach zur Wahl. Das mittelgroße Fahrerhaus mit 2,3 m Breite lässt sich als Langkabine Hi-Road mit mittelhohem Dach oder Flachdach und als Kurzkabine Hi-Street mit Flachdach ordern. Die Fernverkehrskabine in Hi-Way-Ausführung bietet jetzt ein Innenraumvolumen von über zehn Kubikmeter. Bei

den Sicherheitssystemen hat Iveco ebenfalls aufgesattelt. Im Stralis Hi-Way arbeiten auf Wunsch ein Abstandsregeltempomat (ACC) mit Notbremsfunktion, ein Spurhalteassistent und ein Einschlafwarnsystem für den Fahrer. Zusätzlich sind ein neues EBS-Bremssystem mit Bremsassistent sowie eine elektronische Fahrdynamikregelung (ESP) mit an Bord. Darüber hinaus gibt es Bi-Xenon-Scheinwerfer und das LED-Tagfahrlicht. „Mit dem neuen Stralis gelang es uns, die Gesamtbetriebskosten des Fahrzeugs zu senken“, erklärte Iveco



Nutzfahrzeugchef **Alfredo Altavilla**. Der neue Stralis soll insgesamt vier Prozent weni-

ger Kosten im Vergleich zu seinem Vorgänger verursachen. Allein die Service- und Wartungskosten würden sich laut Iveco um fünf Prozent reduzieren. Die Ölwechselintervalle ließen sich bis zu 150 000 km ausdehnen, da die Motoren nur saubere Luft statt zurückgeführte Abgase einatmen. Dank der fehlenden Abgasrückführung bringt der Stralis Hi-Way ein Mehrgewicht von lediglich 170 kg auf die Waage, was im Vergleich zur Euro-6-Technik des Wettbewerbs einen passablen Wert darstellt. Noch in 2012 will Iveco 18 000 Stück vom New Stralis bauen und verkaufen. Mit den neuen Modellen versprechen sich die Italiener einen Marktanteil von 10% in Europa. Der soll langfristig sogar auf 15% steigen.

Frank Hausmann ■

## Iveco Zahlreiche Werke werden geschlossen

Der neue Stralis wird künftig nur noch in Madrid gebaut. Iveco will die Ulmer Produktion der schweren Baureihe bis zum Jahresende komplett nach Spanien verlagern. In Ulm soll dafür ein Kompetenzzentrum für Brandschutzfahrzeuge entstehen. Das teilte Iveco-Chef Alfredo Altavilla Anfang Juli bei der Präsentation des New Stralis in Turin mit. In diesem Zusammenhang will der zu Fiat Industrial gehörende Hersteller die beiden deutschen Standorte in Weisweil und Görlitz schließen. Insgesamt rund 220 Stellen seien davon betroffen. In Ulm stehen etwa 670 der rund 1100 Jobs zur Disposition. Von der Umstrukturierung bleiben neben den deutschen Iveco-Standorten auch die Werke Chambéry in Frankreich und Graz in Österreich nicht verschont. Nach einem Bericht der Turiner Tageszeitung „La Stampa“ sind insgesamt 1 075 Beschäftigte betroffen. Der italienische Nutzfahrzeughersteller setzt damit seine Rationalisierungsmaßnahmen in Europa fort. Die Bus-Werke in Avellino/Italien und in Barcelona/Spanien waren zuvor bereits geschlossen worden. Die Schließungen dienen dazu, das Unternehmen in seiner Gesamtheit zu stärken, so Altavilla.

