



Iveco Stralis 460 Euro 6

Rundum gelungen

Mit seinen Verbrauchsergebnissen positioniert sich der neue Iveco Stralis 460 Euro 6 ganz vorn im Wettbewerbsumfeld. güterverkehr zeigt, was der Italiener neben seinem geringen Dieseldurst noch zu bieten hat.

Saubere Euro-6-Lastwagen verbrauchen mehr Diesel als die weniger abgasgefilterten Euro-5-Modelle. So sagt es die Theorie und so bestätigten es die Motoreningenieure in der Vergangenheit. Schnee von gestern. Inzwischen zeigt die Praxis das glatte Gegenteil: Die aktuellen Verbrauchsmeister in der **güterverkehr**-Testdatenbank, MAN TGX und Mercedes-Benz Actros, sind mit praktisch partikelfreien Maschinen der neuesten Schadstoffminderungsstufe unterwegs. Der Streckenverbrauch bei voller Gewichtsauslastung erreicht dabei nur noch um die 32 l je 100 km. Das haben Euro-5-Lastwagen zu keiner Zeit hinbekommen. Der neue Iveco Stralis

460 Euro 6 reiht sich nun ebenfalls ein in die Riege der dieselknauernden Saubermänner. Im ersten **güterverkehr**-Test begnügt sich der italienische Lastwagen aus spanischer Produktion mit 33,0 l/100 km. Eingedenk der durchaus herbstlichen Witterungsbedingungen mit frischem Frühtau und bestenfalls 15 Grad Tageshöchsttemperatur darf das als ein Resultat auf Augenhöhe mit den Klassenbesten gewertet werden. Im Vergleich zum Klassendurchschnitt, wie immer aus den fünf zuletzt veröffentlichten Sattelzugmaschinen im relevanten Zugkraftbereich gebildet, schneidet der Euro-6-Stralis prächtig ab. Auf 34 l/100 km kommen

die Wettbewerber im Durchschnitt, das ist schon mal eine Ansage. Bedenkt man dann noch, dass unter den zum Vergleich herangezogenen Modellen vier von fünf noch der Euro-5-Norm genügen, liest sich das Resultat des Neulings besonders erbaulich. Nicht unbedingt allerdings für den alten Stralis: Der konsumierte im Test 2012 glatt 2,3 l/100 km mehr als der neue und treibt damit den Mittelwert der Vergleichsgruppe mächtig nach oben. Da muss sich die Entwicklungsarbeit

Stralis, TGX und Actros liegen auf Augenhöhe

von der Euro-5- zur Euro-6-Technik wohl gelohnt haben. Zu einem leicht erhöhten Arbeitsvolumen der Sechszylindermaschine von 11,1 anstatt 10,31 kommt eine völlig neue Einspritztechnik. Mit dem schönen Erfolg, dass der jetzt mittels Common-Rail-Technik gefütterte neue Motor viel besser, weicher und irgendwie

sympathischer klingt als die alte Pumpe-Düse-Konstruktion – hier ist der Fortschritt akustisch präsent. Mit seinen „Only-SCR-Motoren“ will Iveco der Konkurrenz vormachen, wie man die Euro-6-Hürden auch ohne die unter Dieselmotoren-technikern nicht sonderlich geliebte Abgasrückführung zu Wege bringt. Die südländische Interpretation vom sauberen Nutzfahrzeugantrieb treibt lieber den

Verbrauch von AdBlue nach oben und setzt damit ganz auf die Abgasnachbehandlung,

um die Stickoxid-Emissionen unter das gesetzlich geforderte Maß zu drücken. Wobei die Testfahrt einen drastisch erhöhten AdBlue-Verbrauch zunächst nicht bestätigen kann. Zwar werden die von Wettbewerbern wie dem Actros oder einem TGX vorgelegten Werte von rund einem Liter Katalysmittel je

**Zur Messfahrt angetreten:
Der neue Iveco Stralis mit
Euro-6-Motor**

100 km beinahe verdoppelt, doch ist das kostenmäßig bislang nicht relevant. Dafür laufen die frei von einer Abgasrückführung arbeitenden Iveco-Aggregate mit besserem Wirkungsgrad und haben zudem nicht mit Ölverschmutzung aus der Beimischung von Abgas zur frischen Verbrennungsluft zu kämpfen. Zugleich kann der Partikelfilter auf weniger Staudruck ausgelegt werden, weil die Rohemission bei guter Verbrennung geringer ausfällt. Auch das spart Sprit – und später Wartungskosten. Dass es beim Autobahnreisetempo angenehm ruhig zugeht im renovierten Stralis, kann nach dem ersten Zweitage-Test bestätigt werden. Zusätzliches Dämmmaterial im Schulterschluss mit dem weicheren Brennverfahren hat den Lastwagen subjektiv leiser als das Vorgängermodell gemacht. Um einen sehr deutlichen Fortschritt handelt es sich bei der neuen Innenausstattung. Hier hat sich das Entwicklerteam vom hellgrauen Hartplastik-Look der Vorgängergenerationen verabschiedet und zeitgemäß hintereschäumte Materialien verwendet. Auch die Schalter sind neu gestaltet und zum Teil sinnvoller gruppiert. Jedenfalls geht die Bedienung des neuen Stralis in der klar behaglicheren Umgebung leicht von der Hand. Viel tun

Kostenrechnung Iveco Stralis 460 Euro 6

	Teil-beladung	Klassen-mittelwert *)	Voll-ausladung	Klassen-mittelwert *)
Nennleistung (PS)	460	434	460	434
Nenn Drehmoment (Nm)	2 150	2 100	2 150	2 100
Verkehrsart	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	25,7	26	39,1	39,1
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	12,4	12,4	25	25

Basisdaten

Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000	125 000	125 000	125 000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000	100 000	100 000	100 000
Service-Leasing ¹⁾ (€/Monat)	1 550,00	1 623,16	1 550	1 623,16
Reifen ²⁾ (€/Monat)	56,3	56,3	56,3	56,3
Verbrauch Diesel (DV) (l/100 km)	26,1	26,5	33	34
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	1,4	1,2	1,8	1,5
Autobahnmaut (ct/km)	15,5			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,60			

Auswertung

Feste Kosten je Einsatztag ³⁾ (€/Tag)	110,53	114,18	110,53	114,18
Feste Kosten je km (ct/km)	21,2	21,9	21,2	21,9
Variable Kosten je km (ct/km)	46,7	47	55,7	56,7
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	67,9	68,9	76,9	78,6
Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm)	5,5	5,6	3,1	3,1

*Der Kostenberechnung zugrunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „Michelin X-Line Energy“
Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zugrunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (10 Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen
1) Quelle: Iveco Magirus AG, Unterschleißheim, Preisstand Okt. 2013
2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer
3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7 926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten
*) Mittelwerte aus fünf seit 2010 veröffentlichten Einzeltests von Sattelzugmaschinen mit 2 100 Nm Maximalzugkraft und 420 bis 460 PS Nominalleistung; darunter ein Euro-6-Fahrzeug
Quelle: Hans-Jürgen Wildhage*



Heller, freundlicher und hochwertiger wirkt das neugestaltete Cockpit. Per ausziehbarer Leiter geht es ins obere Bett



34,9 g CO₂ je €/km produziert der Euro-6-Motor unter Volllast. Das ist ein Gramm weniger als der Klassendurchschnitt

Fotos: Simon

Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung

		Teilbe- ladung	Klassen- mittelwert *)	Δ	Δ	Vollaus- ladung	Klassen- mittelwert *)	Δ	Δ
Zug-GG im Test	(t)	25,7	26	(%)	(%)	39,1	39,1	(%)	(%)
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km)	21,3	21,5	- 0,6	+ 0,6	25,3	25,4	- 0,4	+ 0,4
	(km/h)	81,9	82	- 0,1	+ 0,1	82	81,9	+ 0	- 0
Autobahn mittelschwer: 60 km	(l/100 km)	25,7	25,8	- 0,1	+ 0,1	31,7	33,5	- 5,3	+ 5,6
	(km/h)	81,7	81,9	- 0,2	+ 0,2	81	81,3	- 0,4	+ 0,4
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km)	32,6	34	- 4,3	+ 4,5	44,9	46,7	- 3,9	+ 4,1
	(km/h)	78,1	77,1	+ 1,3	- 1,2	73,1	71,8	+ 1,8	- 1,8
Autobahn gesamt: 154 km	(l/100 km)	25,4	25,7	- 1,4	+ 1,4	31,9	33	- 3,4	+ 3,5
	(km/h)	81,0	80,9	+ 0,1	- 0,1	79,6	79,4	+ 0,3	- 0,3
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km)	29,3	29,6	- 1,2	+ 1,2	38,3	38,7	- 1,1	+ 1,1
	(km/h)	53,8	53,3	+ 1	- 1	52,4	52,3	+ 0,1	- 0,1
Test gesamt: 188,5 km	(l/100 km)	26,1	26,5	- 1,4	+ 1,4	33	34	- 2,9	+ 3,0
	(km/h)	74,1	73,9	+ 0,3	- 0,3	72,7	72,5	+ 0,2	- 0,2
Bergmessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	77,2	79	- 2,3	+ 2,3	107,8	109,8	- 1,8	+ 1,8
	(km/h)	76,8	74,3	+ 3,4	- 3,3	63,7	60,7	+ 4,9	- 4,6
Gefällemessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	0,7	0,6	+ 20,6	- 17,1	0	0,7	- 97,2	+ 3455
	(km/h)	73,2	73	+ 0,3	- 0,3	73,2	71,9	+ 1,8	- 1,7
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km)	19,5	19,5	- 0,2	+ 0,2	23,1	22,1	+ 4,3	- 4,1
	(km/h)	80,0	80	+ 0	+ 0	80	80	+ 0	+ 0
CO ₂ -Emission	(g/tkm)	55,5	56,3	- 1,4	+ 1,4	34,9	35,9	- 2,9	+ 3
Reichweite bei 8 Stunden Lenkzeit	(km)	593	590,9	+ 2,1	- 0,3	581,5	580,1	+ 1,3	- 0,2
Zeitbedarf für 520 km Wegstrecke	(h:mm:ss)	07:00:55	07:02:23	00:01:28	01:28	07:09:15	07:10:14	00:59	00:00:59

*) Mittelwerte aus fünf seit 2010 veröffentlichten Einzeltests von Sattelzugmaschinen mit 2100 Nm Maximalzugkraft und 420 bis 460 PS Nominalleistung; darunter ein Euro-6-Fahrzeug
Quelle: Hans-Jürgen Wildhage

muss man in einem Fernverkehrs-Lkw der Gegenwart ja ohnehin nicht mehr – zumindest vordergründig betrachtet. Wichtige Elemente wie ein vollautomatisiertes Schaltgetriebe hat ein ordentlich ausgestatteter Stralis ohnehin an Bord. Dass es auch den neuen Stralis noch mit den alten, manuell zu bedienenden Schaltgetrieben gibt, hat zumindest am deutschen Markt keine Relevanz mehr. Auch die hydrodynamische Dauerbremse sollte zumindest bei General-Cargo-Einsätzen immer mit an Bord sein – wenngleich Iveco hier eine Verbesserung der Motorbremsleistung bei den Euro-6-Motoren um immerhin ein Drittel verspricht. Das könnte eine kostenrelevante Verlockung sein, die Hydrobremse zumindest für leichtere Einsätze vielleicht doch einzusparen. Auf Spritspar-Features wie

einen Öko-Roll-Getriebefreilauf oder ein in jüngster Zeit viel gelobtes Tempomat-System mit GPS-Unterstützung müssen Kunden des neuen Iveco Stralis auf absehbare Zeit noch verzichten. Dafür gibt es andererseits demnächst Sicherheitsextras wie den automatischen Notbremsassistenten AEBS (Advanced Emergency Braking System). Nicht ganz freiwillig, zugegeben: Von 2015 an müssen neue Schwerlastwagen die autonome Notbremse ohnehin per EU-Gesetzesverordnung an Bord haben. Iveco will die Technik nun mit Auslieferung der Euro-6-Fahrzeuge als Option anbieten.


Fazit

Mit seinen Verbrauchsergebnissen sowohl für die Vollastprüfung als auch im besonders praxisrelevanten Teilbeladungsfall positioniert sich der neue Iveco Stralis

460 Euro 6 ganz vorn im Wettbewerbsumfeld. Einen weiteren Pluspunkt sammelt der Lastwagen mit seiner vergleichsweise niedrigen Fixkostenbelastung. Ganze 1550 € je Monat ruft der Iveco-Vertrieb für den Saubermann auf – nicht allein für das Fahrzeug-Leasing, sondern als vollumfängliches Full-Service-Komplettpaket. Da kann der versammelte Euro-6-Wettbewerb nicht mithalten und fordert im Mittel 1862 €/Monat. Was die Fahrer zum neuen Stralis sagen, könnte da beinahe in den Hintergrund treten. Sollte es aber nicht, Stichwort Personalmangel. Muss es auch nicht, denn der Stralis taugt sehr wohl als akzeptabler Arbeitsplatz. Zwar ist an allen Ecken und Enden unübersehbar, dass Wettbewerbsmodelle wie der Volvo FH oder Daimlers Actros eine ganze Generation jünger

sind. Doch mit dem milden Facelift im Innenraum haben die Stralis-Macher zumindest die ziemlich schlimme Grau-Tristesse des Vorgängermodells überwunden. Allerdings dürfte die Verweigerung neuer Technik hinter dem – für sich betrachtet vollkommen überzeugenden – Motor nicht lange hinnehmbar sein. So sind die Vorteile von einem sauber gemachten GPS-Tempomat in Tateinheit mit einer schlaun Eco-Roll-Funktion so überzeugend, dass auch preisbewusste Stralis-Kunden sehr bald danach fragen werden. Insofern muss sich Iveco nun spüten. Dem Vernehmen nach wurden die eingestellten Arbeiten an einem gänzlich neuen Lastwagenmodell für den Fernverkehr inzwischen wieder aufgenommen – Zeit dafür wird es langsam.

Hans-Jürgen Wildhage ■



„Ich kann mir keine enttäuschten Kunden leisten. Deshalb leiste ich mir die Zuverlässigkeit von CharterWay.“

Zufriedene Kunden sind die Zukunft für Ihr Unternehmen. Und CharterWay ist Ihr perfekter Partner. Mit unserer Flotte aus über 7.000 Mietfahrzeugen bieten wir Ihnen individuelle Lösungen. So können Sie nicht nur sicher, flexibel und zuverlässig planen, sondern das tun, was Sie am besten können: Ihren Job. Alles über Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr.1 gibt's in 70 Mietstützpunkten oder unter www.charterway.de

