



Das Testfahrzeug wurde durch eine Lafette und Wechselbrücken aus dem Hause Kögel komplettiert

# Gaser für Spezielles

Noch hat der Iveco Stralis nicht völlig ausgedient. Bei den LNG-Modellen und speziellen Aufbauten bleibt er noch einige Zeit im Programm.

**D**er neue S-Way ist da und damit hat der Stralis ausgedient? Ganz so ist es nicht. Bis das umfangreiche Programm vollständig auf den Neuen umgestellt ist, benötigt der italienische Hersteller noch Monate, weshalb dem „Alten“ noch eine Gnadenfrist bleibt. Die LNG-Modelle beispielsweise sind erst Ende des Jahres im neuen Outfit erhältlich und auch spezielle Konfigurationswünsche kann der S-Way erst später befriedigen.

So gesehen ist das Testfahrzeug weiterhin aktuell und zeigt, wie komplett das Modellangebot beim mit verflüssigtem Erdgas betriebenen Stralis NP mittlerweile ist. Den alternativen Antrieb mit einem BDF-Fahrgestell inklusive Wechselaufbau von Göbel kombinieren? Kein Problem, sofern der Kunde bereit ist, auf 110 Liter Kraftstoffvolumen zu verzichten.

## AUCH MIT KLEINEREM LNG-TANK PRAXISGERECHTE REICHWEITE

Der verkleinerte LNG-Tank wird nötig, damit die variablen Aufnahmen des Wechselrahmens Platz finden. Mit 450 Liter LNG sollten sich aber praxisgerechte Reichweiten realisieren lassen,

schließlich gehen BDF-Fahrzeuge mit Wechselsystem selten auf ganz große Tour. Das übernehmen, wenn überhaupt, Wechselbrücken-Fahrzeuge mit Standardaufbau. Und bei denen lassen sich laut Iveco die normal großen Cyro-Tanks mit 540 Liter Größe ohne Probleme montieren.

Für das Fahrpersonal erfordert der Umstieg auf den Erdgas-Iveco kaum Um-

gewöhnung. Die wenigsten werden das bei Reisetempo 85 km/h leicht höhere Drehzahlniveau von 1180/min wahrnehmen, das in Kombination mit der 3,36er-Hinterachsübersetzung anliegt. Schon eher, dass es in der NP-Kabine ruhiger ist als in einem vergleichbaren Diesel-Stralis – hier macht sich das weichere Verbrennungsgeräusch des Otto-Motors bemerkbar.



In Sachen Sitz-Verstellbereich hat der Stralis weniger zu bieten als das S-Way-Nachfolgemodell

© Jan Burgdorf/TRUCKER

- 1 Kleinerer LNG-Tank bedingt durch die Aufnahmen des Wechselrahmens
- 2 Eine nachträglich montierte Kamera überwacht den kritischen Bereich auf der rechten Seite
- 3 Ihre Bilder werden auf ein Display an der rechten A-Säule in der Kabine übertragen



## TECHNISCHE DATEN

### Motor

Sechszylinder-Reihenmotor, Cursor 13 F3H, Multipoint-Einspritzung mit Niederdruck-Common-Rail-Einspritzung, Turbolader mit Wastegate, vier Ventile pro Zylinder, Hubraum: 12.880 cm<sup>3</sup>, Leistung: 460 PS (338 kW) bei 1600-1900/min, max. Drehmoment: 2000 Nm bei 1100-1600/min

### Getriebe

automatisiertes Zwölfgang-Schaltgetriebe „Hi-Tronix“ (ZF Traxon), synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe (ZF 12 TX 2010 TO), Range- und Splitgruppe, 2 Rückwärtsgänge, Overdrive

### Maße und Gewichte (Chassis)

L x B x H (Testfahrzeug): 9664 x 2550 x 3780 mm, Radstand: 4800 mm, Rahmenhöhe über Mitte HA unbeladen: 967 mm, Wendekreis: 19,3 m, Leergewicht Testfahrzeug (inkl. Göbel-Wechselaufbau): 10.070 kg, Nutzlast: 15.930 kg

In Sachen Leistungscharakteristik bestätigt der NP bestehende Vorurteile gegen Erdgas-Lkw nicht. Das mit einer Kögel-Lafette und -Wechselbrücken kompletierte Testfahrzeug hat mit seinen 32 Tonnen Gesamtgewicht keine Probleme. Der 13 Liter große Cursor stemmt ab 1100/min 2000 Newtonmeter Drehmoment an die Antriebsachsen und damit den gleichen Wert wie der vergleichbare Diesel-Cursor – wenn auch 230 Touren später.

Auch bei der Verteilung der Antriebskraft gibt es keine Unterschiede. Im LNG wie im Diesel ist dafür das automatisierte Traxon-Getriebe von ZF zuständig. Nach-

teilig ist lediglich, dass die Ingenieure die Kupplungssteuerung der Zwölfgang-Box nicht ganz so feinfühlig hinbekamen. Den Gaser ruckfrei anzufahren, ist auch nach längerer Übung kaum möglich. Das ist der geforderten Sensibilität beim Aufnehmen von Wechselbrücken wenig zuträglich. Hier muss Iveco nachbessern.

### EIN ABBIEGEASSISTENT IST ALS NACHRÜSTLÖSUNG LIEFERBAR

Ebenfalls nicht fehlerfrei funktioniert im Testfahrzeug der Abbiegeassistent, den der italienische Hersteller zusammen mit dem Fahrzeugbauer Wüllhorst als Nachrüst-

lösung anbietet. Vier Ultraschallsensoren plus Kamera überwachen den kritischen rechten Bereich des Stralis. Droht Gefahr, schlägt das System mit lautem Piepsen Alarm. Zusätzlich informiert eine Distanzanzeige über den verbleibenden Abstand zum Hindernis.

Im Test-Stralis meldete das System wiederholt Hindernisse, die gar nicht da waren, was laut Iveco aber nur eine Frage der Feinjustierung sei. Wir empfehlen den Assistenten unbedingt, zumal er mit 760 Euro das Budget wenig belastet. Dann rollt der NP nicht nur sauber, sondern auch mit maximaler Sicherheit. **JB**

Anzeige

## SAF INTRA PC PREMIUM COATED

- zehn Jahre Garantie gegen Durchrostung
- besonders langlebig
- optimaler Korrosionsschutz

safholland.com



made by  
**SAF**



„Darauf ist Verlass: Die Produkte von SAF-HOLLAND bieten mir langfristig Qualität.“

SAF

Holland

NEWAY

KIL

CORPCO

V.ORLANDI

YORK