



Foto's: Jan Liefink

Test Iveco Stralis AS 440S45T/P

Helemaal up to date

Het leuke aan de oude grille van de Stralis was de enorm goede herkenbaarheid. Velen vonden die grille echter te fragiel. Met het nieuwe uiterlijk van de Stralis worden die personen op hun wenken bediend. Maar aan de Stralis is nog veel meer vernieuwd. Reden voor TTM de auto weer eens onder de loep te nemen.

Met de nieuwe, agressievere grille wordt dus voldaan aan wensen van klanten (en ook van dealers trouwens) en tegelijk tegemoet gekomen aan de vraag om op het front meer ruimte te hebben voor de bedrijfsnaam.

Overigens is het nieuwe uiterlijk tot stand gekomen met de bemoeienis van het nieuwe Fiat Group Style Centre. In de toekomst gaat de styling van alle producten uit de Fiat Group in dat Centre gebeuren. Als je naar de best wel forse wijzigingen aan de nieuwe Stralis kijkt, mag je ervan uitgaan dat je het nodige vuurwerk kunt verwachten als de stylisten in dat Centre straks een Iveco helemaal vanaf een

blanco tekenbord kunnen vormgeven. De nieuwe grille wordt zowel op het brede als op het smalle model toegepast. Onze testauto is de top van het Iveco Stralis-programma, de Active Space-cabine met verhoogd dak. Vergeleken met het oude topmodel biedt de cabine 95 mm meer hoogte en 90 mm meer diepte. Daardoor is in totaal 1,8 kubieke meter meer leefruimte ontstaan.

Grote bedden

Al meteen bij het gaan zitten merk je dat die ruimte ook is benut. Bijvoorbeeld voor een grotere verstelbaarheid van de chauffeursstoel. Maar ook de beide van buitenaf bereikbare, grotere afsluitbare kasten aan de zijkanten zijn nieuw, alhoewel daar wel een meerprijs van 400 euro voor moet worden betaald. De extra ruimte werd ook gebruikt om de bedden te vergroten. Het onderste bed meet nu 80 x 220 cm. Er zijn drie verschillende onderbedden leverbaar: driedelig met in het midden een geïntegreerde tafel, idem

maar dan met geïntegreerde bijrijderstoel en het door ons geprefereerde eendelige matras met daaronder een royale koel-lade. Onze testtruck was voorzien van dit type bed, dat trouwens een lattenbodem heeft. Het bovenste bed werd eveneens vergroot en is via een slim geconstrueerde ladder bereikbaar, maar die wordt alleen tegen meerprijs geleverd. Omkleden is in de Active Space Cab comfortabel mogelijk. Wanneer je op de tunnel staat, is er in alle richtingen voldoende ruimte. In de hoogte zelfs twee meter!

Betere materialen

Ook de styling van het hele interieur werd vernieuwd. Niet alleen vormen en kleuren werden veranderd, maar ook de gebruikte materialen. In het oude interieur kraakten veel panelen als je erop drukte en bovendien was het een goedkoop soort kunststof. Ook op dat punt is Iveco radicaal omgegaan. Zoals op de foto's te zien is het nieuwe interieur modern en vooral mooi en functioneel. Eindelijk zie je dat Iveco



Ruimte

Twee meter stahoogte en royale, afsluitbare kasten.



Solide interieur

Vorm en kleur van het interieur zijn fors verbeterd, de materialen zijn van een aanzienlijk betere kwaliteit.



Personenauto

Het dashboard ziet er sportief, bijna personenautoachtig uit.



Zijkant verbeterd

Vooral de aerodynamica aan de zijkant is verbeterd.

**Eindelijk zie je dat Iveco uit het land komt
waar het vak van autostyling is uitgevonden**



Navigatie

Affabriek is een navigatiesysteem leverbaar, waarvan het scherm fraai in het dashboard is geïntegreerd.



Meer bergruimte

De opbergplaatsen boven de wielkasten zijn vergroot, maar behoren niet tot de standaard uitrusting.



Trap

Een slim geconstrueerde trap verschaft toegang tot het bovenste bed.

Specificaties en metingen

Voertuig

Merk Iveco
Type Stralis AS440S45T/P

Motor

Type Cursor, Euro5.....
Slagvolume 10,3 l
Vermogen
 (bij 1500 – 1900 omw/min)..... 450 pk/331 kW
Koppel (omw/min) 2100 Nm/1050–1500

Aandrijflijn, onderstel

TransmissieEuroTronic
12AS 2330T
Banden (rondom)Michelin 315/70R22,4
XZA2 Energy
Banden (achter)Michelin 315/70R22,5
XZA2 Energy
Vering voorParabool.....
Vering achterLucht
Banden oplegger385/65R22,5
Conti HTR

Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht (kg)6840
Eigen gewicht tijdens test (ton).....40
Hoogte oplegger (m)3,90
Frontaal oppervlak (m²).....9,8
Motortoerental bij 80 km/uur in
hoogste gang.....1200
Spoilers.....dak, zij
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA) 65 dBA.....

Prijs

Prijs€ 127.950,-.....
Basisprijs€ 103.450,-.....

IVECO Nederland bv
 Hazeldonk 6465-6467
 4836 LH Breda
 Tel.: (076) 596 06 00
 www.ivecobenelux.com



Koeling onder bed

De kleine koellade bevindt zich binnen handbereik van de chauffeur.

uit het land komt waar de autostyling is uitgevonden. De gebruikte materialen zijn chique en solide. Van kraken of rammen is absoluut geen sprake meer.

Details

In de cabine zit een hele serie handige details zoals kleine met een deksel afsluitbare opbergvakjes in de portieren. In de deuren zitten overigens geen flessenhouders: men kan flessen kwijt in een koellade die onder het onderste bed zit en zich binnen handbereik van de chauffeur bevindt. Boven de voorruit bevinden zich drie grote afsluitbare kasten en daaronder één open kast in het midden en één open kast rechts. Kortom: met het nieuwe cabine-interieur zet Iveco een truck neer waar zelfs de meest doorgewinterde beroepschauffeur tevreden mee zal zijn.

Aan chassis, aandrijflijn en onderstel werden geen wezenlijke veranderingen doorgevoerd, behalve dan dat het elektrisch systeem werd vernieuwd. Maar dat merk je natuurlijk niet aan de rij-eigenschappen. Over die rij-eigenschappen hadden we ook in de oude Stralis al geen klagen. Met name de schakelsoftware van de Eurotronic-transmissie staat kwalitatief op hoog niveau, alhoewel moet worden gezegd dat de andere merken snel in de buurt beginnen te komen. Een noviteit is dat de bedieningshandel van de Eurotronic niet meer naast de chauffeursstoel zit, maar aan de stuurkolom. De schakelaars voor het kiezen van de handmatige of automatische bediening, vrijstand of achteruit zitten nu op het dashboard. Verder heeft de Eurotronic nu ook een manoeuvreerstand. Deze functie wordt geacti-



Iveco Stralis AS440S45T/P

Traject	Afstand (km)	Verbruik liters	Tijd uur	Gemiddeld verbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/h)
I	108,4	29,9	1.20	27,6	81,3
II	116,8	42,9	1.27	36,7	80,5
III	59,3	geen meting			
IV	173,0	51,4	2.06	29,7	82,4
V	66,9	15,3	0,49	22,9	82,0
Totaal	geen meting				
Totaal	476,1	139,5		30,0	81,2

Excl. Bundesstrasse



Groter

Het onderste bed is beduidend groter en heeft een lattenbodemp.



Spoiler

Net als de meeste andere merken kreeg ook de Stralis een tot laag (21 cm boven het wegdek) doorlopende spoiler.

veerd door de toets 'D' of 'R' circa twee seconden ingedrukt te houden.

Terugrolrem

Plezierig aan de nieuwe Iveco Stralis is de mogelijkheid een terugrolrem als optie te bestellen. Waarom die uitschakelbaar is gemaakt begrijpen wij trouwens niet. Eveneens plezierig maar wel duur is de ZF Intarder die op onze test-Stralis aanwezig was. Een decompressierem is standaard op alle Cursor-motoren, maar daarnaast was op onze testtruck ook een ZF Intarder gemonteerd, wellicht omdat de het 'eigen' remvermogen van de tien liter motor met 340 pk wat aan de magere kant is. De bediening van de decompressierem gebeurt middels een handel aan de stuurkolom. Deze kent zeven standen: in de eerste stand wordt alleen geremd met de decompressierem. In de standen twee tot en met vijf wordt de Intarder bijgeschakeld. Tijdens de TTM-daalttest handhaafde de Stralis bijna helemaal de beginsnelheid van de 45 km/uur. Alleen op het laatste deel liep de Intarder-temperatuur op, waardoor de snelheid toenam tot 49 km/uur.



Meer volume

Aan de achterkant is goed te zien dat het volume van de cabine met 1,8 kubieke meter is uitgebreid.

Overzicht TTM testresultaten in de klasse 350 tot 450 pk

Merk / Type (motorvermogen)	Frontaal opp. (m ²)	Brandstofverbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/u - Autobahn)	Aantal schakelingen (Dortmund - Siegen)	AdBlue verbruik (l/100 km)
Euro 4/5					
MAN TG-A 18.430 (430 pk)	9,90	28,2	82,2	14	1,6
Mercedes-Benz Axor 1840 (401 pk)	9,8	28,5	83,1	nvt	1,6
Iveco Stralis AS 440S45T/P (450 pk)	9,8	30,0	81,3	nvt	1,3
Euro 3					
MAN TG-A 18.430 (430 pk)	9,90	28,7	82,2	17	n.v.t.
Mercedes Actros 1844 LS (435 pk)	9,70	26,4	84,0	28	n.v.t.
Renault Magnum 440 T (440 pk)	10,20	30,1	82,3	38	n.v.t.
DAF XF 95.430 (430 pk)	9,95	28,2	80,0	31	n.v.t.
Mercedes Axor 1835 (350 pk)	9,70	28,2	82,4	26	n.v.t.
Iveco Stralis 430 (430 pk)	9,80	29,4	79,3	22	n.v.t.
Renault Premium 420.19T (420 pk)	9,90	28,6	79,7	41	n.v.t.
DAF CF 85 (380 pk)	9,80	28,8	78,5	19	n.v.t.
MAN TG-A 18.363 FLS LX (360 pk)	9,70	28,1	81,6	34	n.v.t.
Scania R114 LA 4x2NA (380 pk)	10,09	29,1	79,3	31	n.v.t.
Mercedes Actros (428 pk)	10,00	28	82,9	34	n.v.t.
Volvo FM12 (380 pk)	9,75	29,4	80,3	28	n.v.t.
		28,9	82,2	27	1,5

De rode lijnen geven het gemiddelde van de voertuigen aan

De gebruikte materialen zijn chique en solide

Retarder en decompressie zijn daarnaast ook gekoppeld aan de cruise control. Bij een snelheidsoverschrijding van 3 km/uur wordt automatisch geremd door uitlaat- en decompressierem. Bij een overschrijding van 4 km/uur remt ook de Intarder mee. Die snelheidsoverschrijdingen zijn niet, zoals bij de Zweedse truckmerken, door de chauffeur in te stellen. Dat is naar onze mening ook niet per se noodzakelijk, maar een iets hogere limiet dan die 3 km/uur maakt het rempatroon wel wat minder nerveus. Hydraulische retarders zoals de ZFIntarder hebben overigens als bezwaar het eigen gewicht, de aanschafprijs en het feit dat ze ook als niet geremd wordt, in de aandrijflijn meedraaien. De energieverliezen zijn echter door ZF fors teruggebracht. Maar alleen een uitlaatrem in combinatie met een krachtige decompressierem geniet toch onze voorkeur.

Minder luchtweerstand

Ook de luchtweerstand van de nieuwe cabine is lager dan die van de voorganger. Vooral de nieuwe vorm van de zijkanten leverde volgens Iveco zelf een vermindering van de luchtweerstand op van 2 procent. Uiteraard komt een lage luchtweerstand ook ten goede aan het brand-

stofverbruik. Het gemiddelde van 30 liter per 100 kilometer is een fraaie waarde, zeker gezien de wat minder gunstige weersomstandigheden. Het verbruik op het traject Dortmund - Siegen was aan de hoge kant door de forse wind en de buitentemperatuur van slechts 17 graden. Wanneer de overige trajecten afzonderlijk worden bekeken zit de Stralis op het zelfde verbruiksniveau als de andere Euro 4/5 trucks uit de tabel. Beslist lager zat de Stralis met het AdBlue-verbruik. De door de fabriek genoemde 5 procent werd bij lange na niet gehaald. Overigens is Iveco in zijn uitspraken over de voordelen van AdBlue nogal stellig: 'qua kosten is SCR gunstiger dan EGR. Met EGR moet je vaker olie verversen, heb je meer vermogen nodig voor koeling'. AdBlue betekent extra gewicht, extra kosten en gecompliceerde technische voorzieningen, voegt TTM daar dan aan toe. Het laatste woord over de voors en tegens van beide systemen is nog niet gesproken. Dat doet echter niets af aan het feit dat Iveco met deze nieuwe Stralis een prachtige truck heeft neergezet die weer helemaal up to date is en de concurrentie zonder enige twijfel aankan. ■

P.C. Wieman