

Ein Motor, digitales Cockpit

Iveco bleibt dem Diesel treu, ohne Elektrifizierung oder alternative Kraftstoffe zu ignorieren. Die Welt des Fahrers wird digitaler.



Bei den Motoren reduziert Iveco – ungeachtet dessen, ob Diesel oder Gas – auf den 13-Liter-Sechszylinder.

2024 hat Iveco auf breiter Front nachgelegt. Die aktuelle Lkw-Generation besteht aus den überarbeiteten Modellen S-, X- und T-Way sowie dem kompakten Eurocargo und bietet eine Vielzahl technischer Neuerungen und auffälliger Modifikationen. Die Lkw-Fronten ziert ein neues Logo. Der S-Way wird ab der 2024er-Version von einem neuen Cursor13-Reihensechszylinder angetrieben, der laut ersten Testberichten mit bis zu zehn Prozent weniger Verbrauch auskommt.

Technisch umgesetzt wurde das unter anderem mit einem Dual-Flow-Turbolader und 2.500 bar Einspritzdruck. So erreicht das Iveco-Flaggschiff bis zu 580 PS und 2.800 Nm Drehmoment. Der gasbetriebene 13-Liter-Ottomotor bringt es nun auf 500 PS. Eine gründliche Überarbeitung hat der Innenraum erfahren. Ein voluminöser Touchscreen und komfortable TFT-Instrumente im und am Armaturenbrett läuten die konsequente Digitalisierung der Fahrerkabine ein. Neben einer elektronischen Feststellbremse sind weitere Assistenzsysteme hinzugekommen, wie beispielsweise der „Highway Assist“, Müdigkeitserkennung sowie Abstands- und Totwinkelassistent. Optional steht nun auch ein kamerabasiertes Spiegelersatzsystem zur Verfügung. Das Thema Elektroantrieb deckt der S-eWay ab, der demnächst rund erneuert wird. Gespeist von einer 738-kWh-Batterie, stehen 480 kW zur Verfügung. Bis zu 500 Kilometer Reichweite sind möglich. Ein Stopp an der 350-kW-Ladesäule bis 80 Prozent SOC dauert 90 Minuten.

Im ersten Jahr der TÜV-Betrachtung zeigt sich Iveco noch erfreulich stabil: 86,7 Prozent der Fahrzeuge sind mangelfrei. Doch bereits im zweiten Jahr beginnt eine Ver-

In der leichten Baureihe setzt Iveco verstärkt auf CNG-Antrieb auf Basis „Tector 7“.



schleißentwicklung, die sich bis zum fünften Jahr hinzieht. Nur noch 61,8 Prozent der Fahrzeuge bestehen dann ohne Beanstandung, während die Quote erheblicher Mängel auf nicht sehr haltbar anmutende 22,5 Prozent ansteigt. Da sind andere Hersteller mangelreicher unterwegs. Besonders oft wurde die elektrische Anlage beanstandet: Heckleuchten sind mit 7,5 Prozent Mängeln im fünften Jahr ein wiederkehrendes Problem. Auch die Blinker- und Warnblinkleinrichtung schneidet nicht sonderlich vorbildlich ab (5,1 Prozent). Kombiniert mit einem An-

stieg der Abblendlicht-Mängel auf 3,4 Prozent ergibt sich ein Hinweis darauf, dass die Komponenten nicht auf Haltbarkeit getrimmt sind. Im Bereich Fahrwerk und Lenkung sind die Achsaufhängung (4,5 Prozent) und Lenkgelenke (4,2 Prozent) eher stark betroffen – ein Hinweis auf mechanischen Verschleiß, der bei anderen Marken in dieser Form nicht ganz so stark auftritt. Die Lenkanlage selbst ist allerdings leicht rückläufig im fünften Jahr, was auf gestiegene Instandhaltung oder verbesserte Bauteile schließen lässt. ■■■

IVECO (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4*	5*
Laufleistung (in Tkm)	69	155	236	268	273
Ohne Mängel	86,7	73,7	71,5	63,4	61,8
Geringe Mängel	6,5	10,4	11,7	12,9	15,2
Erhebliche Mängel	6,8	15,6	16,1	23,3	22,5
Gefährliche Mängel	0	0,2	0,5	0,5	0,3
Abblendlicht	0,5	2,6	2,3	4	3,4
Beleuchtung vorn	0,3	0,7	0,8	2,2	1,5
Beleuchtung hinten	1,9	3,5	5,2	5,1	7,5
Blinker/Warnblinkler	1,5	1,2	1,7	4,1	5,1
Achsaufhängung	0,1	2	3	3,8	4,5
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,4	1,4	2,2	2,4
Antriebswellen	0	0,1	0	0	0
Lenkanlage	0,4	0,8	1,3	2,1	1
Lenkgelenke	0,2	1,7	1,4	3,2	4,2
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,5	0,7	1,5	1,8
Ölverlust Motor/Antrieb	1,1	3	4,9	6,8	7,5
Motormanagement/AU	0,8	1,3	2,7	3,4	3,8
Auspuffanlage	0,2	0,2	0,3	0,7	0,4
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,3	0,7	0,5	0,9	0,8
Funktion der Feststellbremse	0	0	0	0,2	0,6
Bremsleitungen	0,1	0,1	0	0,2	0,2
Bremsschläuche	0,1	0,1	0,1	0,1	0
Bremstrommeln/-scheiben	0	0	0,9	0,9	0,6

* Geringe Fallzahl

Das Thema BEV und Full Cell macht Iveco künftig selbst. Die Kooperation mit Nikola floppte.

Typendarstellung und Modellpflege

- 2002:** Zweite Generation Eurocargo in der Optik des Stralis MK1, neue 8-, 10- und 13-Liter-Cursor-Sechszylinder (310 bis 560 PS)
- 2003:** Launch Trakker mit 8- und 13-Liter-Motoren (310 bis 500 PS)
- 2006:** Facelift Stralis, überarbeitetes Interieur, größere Kabine
- 2007:** Facelift Trakker, neue Euro 5 Motoren
- 2008:** Umfassende Modellpflege Eurocargo mit Tector-4- und -6-Zylinder (130 bis 300 PS)
- 2012:** Große Modellpflege Stralis mit den Modellen Hi-Way, Hi-Road und Hi-Street, Euro 6 „SCR only“
- 2013:** Überarbeitung Trakker, Eurocargo zu Euro 6
- 2015:** Einführung 11,1-Liter-Cursor (480 PS), ZF „Speed-Shift“
- 2016:** Modellpflege Stralis „XP“ und Einführung „NP“ mit Erdgasmotor
- 2017:** Stralis „NP“ mit 460 PS, Stralis X-Way für spezielle Einsätze
- 2019:** Großes Facelift schwere Baureihe „S-Way“; größeres Hochdach, optimierte Digital-Technik
- 2021:** Einführung des Baustellenmodells T-Way
- 2022:** Einführung der 490 PS starken Version des Cursor-13-Sechszylinders in Kombination mit einer langen 2,31er-Hinterachsübersetzung
- 2023:** Einführung des Cursor 13 mit 530 PS
- 2024:** Einführung Iveco XC 13-Liter mit Update, neue S-Way-Generation mit teildigitalem Cockpit, neue E-Trucks folgen im Lauf 2025