

IVECO: AUF DEM WEG ZU MULTI-ENERGY UND AUTOMATISIERUNG

Die technologischen Schwerpunkte von IVECO lassen sich 2026 in drei Punkten zusammenfassen: effizientere konventionelle und gasbetriebene Antriebe, der Ausbau der Elektromobilität sowie die Entwicklung hochautomatisierter Lkw.

Breit aufgestellt

IVECO verfolgt 2026 einen breiten technologischen Ansatz: Neben der Elektrifizierung setzt der Hersteller weiterhin auf hocheffiziente Diesel- und Gasantriebe sowie auf neue digitale und automatisierte Lösungen. Im Mittelpunkt des schweren Programms steht dabei der weiterentwickelte S-Way, dessen xCursor-13-Dieselmotor gegenüber dem Vorgänger etwa zehn Prozent Kraftstoff einsparen soll. Auch die LNG-Variante mit dem 500 PS starken 13-Liter-Gasmotor bleibt ein wichtiger Baustein der Dekarbonisierungsstrategie und kann mit Biomethan betrieben werden.

Stromern auf der Langstrecke

Parallel baut IVECO die Elektropalette aus. Der S-eWay ist inzwischen auch als Sattelzugmaschine für den Fern- und Regionalverkehr verfügbar. Mit einer Reichweite von theoretisch bis zu 600 Kilometern soll er elektrische Langstreckeneinsätze ermöglichen. Die von FPT Industrial entwickelte elektrische Achse leistet bis zu 480 kW. Ergänzt wird das schwere Elektroangebot durch den Transporter eDaily für den leichten Verteilerverkehr.

Auszeichnung für Nachhaltigkeit

Mit dem Multi-Energy-Ansatz beschreitet IVECO einen technologieoffenen Weg. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen gehören Diesel, HVO, CNG/LNG beziehungsweise Biomethan und perspektivisch Brennstoffzellen zum technologischen Portfolio. Der S-Way LNG wurde Anfang 2026 mit dem „Sustainable Truck of the Year“-Award ausgezeichnet.

Digitalisierung hilft sparen

Auch die Digitalisierung gewinnt an Bedeutung. Vernetzte Dienste, Flottenmanagement und Uptime-Lösungen unterstützen künftig Transportunternehmen dabei, den Flottenbetrieb effizienter zu machen und die Gesamtbetriebskosten zu senken. Beim neuen Modelljahr 2026 verbindet IVECO Fahrzeuge, Services und digitale Werkzeuge zu einem integrierten, digitalisierten Ökosystem.

Automatisierung noch in der Testphase

Beim automatisierten Fahren geht IVECO ebenfalls einen Schritt weiter. Gemeinsam mit dem Technologieunternehmen Plus arbeitet der Hersteller an autonomen Lkw. 2026 sollen in Spanien auf einer rund 300 Kilometer langen Strecke zwischen Madrid und Saragossa Level-4-Tests stattfinden. Damit untersucht IVECO neben der Fahrzeugtechnik auch die Voraussetzungen für den späteren kommerziellen Einsatz hochautomatisierter Lkw.

Die HU-Bilanz von IVECO

Schwere Lkw von IVECO zeigen 2026 ein klares Muster: Die Fahrzeuge erreichen zwar nicht die extremen Laufleistungen mancher Wettbewerber, altern aber dennoch vergleichsweise schnell. Mit 64.000 Kilometern im ersten Jahr und 216.000 Kilometern im dritten Jahr liegen sie im oberen Mittelfeld – deutlich hinter Scania, aber über dem Branchenschnitt vieler Verteilerverfahrzeuge. Trotz dieser moderaten Laufleistungen sinkt die Quote mängelfreier Fahrzeuge früh und spürbar: von 85,9 Prozent im ersten Jahr auf 78 Prozent im zweiten und 71,2 Prozent im dritten Jahr. Nach vier Jahren

liegt sie nur noch bei 65,6 Prozent. Damit ist bereits mehr als ein Drittel der IVECO Lkw nicht mehr mängelfrei – ein schnellerer Abfall als bei mehreren Wettbewerbern.

Fazit: Es gibt Verbesserungspotenzial

Zu den häufigsten Beanstandungen zählen Ölverluste an Motor und Antrieb, Mängel an den Lenkgelenken sowie an der Beleuchtung. Besonders auffällig ist, dass diese Baugruppen mit zunehmendem Fahrzeugalter deutlich häufiger beanstandet werden. Die Bremsanlage zeigt dagegen vergleichsweise niedrige Mängelquoten. Für Betreiber bedeutet dies vor allem einen erhöhten Blick auf Fahrwerks-, Lenkungs- und Dichtungskomponenten im weiteren Lebenszyklus der Fahrzeuge.



Iveco schärft sein Portfolio mit der weiterentwickelten S Way und T Way Generation, neuen Cursor-Motoren und einem klaren Fokus auf alternative Energieträger von Gas über HVO bis BEV.



HU-Fazit: Bei IVECO steigen die erheblichen Mängel früh und deutlich.

IVECO (ANGABEN IN PROZENT)				
Alter (in Jahren)	1	2	3	4
Laufleistung (in Tkm)	64	139	216	277
Ohne Mängel	85,9	78,0	71,2	65,6
Geringe Mängel	6,2	8,2	12,0	12,8
Erhebliche Mängel	7,7	13,6	16,1	21,1
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,5	0,5
Abblendlicht	1,2	2,1	2,5	3,6
Beleuchtung vorn	0,3	0,4	0,6	0,9
Beleuchtung hinten	1,7	3,1	5,5	5,0
Blinker/Warnblinker	1,8	1,4	1,2	2,6
Achsaufhängung	0,2	1,1	3,0	3,8
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,6	0,7	2,2
Antriebswellen	0	0,1	0	0,1
Lenkanlage	0,5	0,8	1,5	1,7
Lenkgelenke	0,6	1,2	2,1	4,2
Rost/Riss/Bruch	0,5	0,4	0,6	1,3
Ölverlust Motor/Antrieb	1,5	2,7	4,3	6,9
Motormanagement/AU	0,8	1,2	2,2	3,5
Auspuffanlage	0,1	0	0,4	1,0
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,7	0,8	1,1	1,0
Funktion der Feststellbremse	0,2	0,1	0,1	0
Bremsleitungen	0,2	0,1	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0,1	0	0
Bremstrommeln/-scheiben	0	0	0,6	0,7

Typendarstellung und Modellpflege

Aktuelle Baureihen: Eurocargo, S Way, X Way, T Way, Cursor-Motorenfamilie
2002: Zweite Generation Eurocargo im Stralis-Look, neue 8/10/13-Liter-Cursor-Motoren (310–560 PS)
2003: Launch Trakker mit 8- und 13-Liter-Motoren (310–500 PS)
2006: Facelift Stralis, überarbeitetes Interieur, größere Kabine
2007: Facelift Trakker, neue Euro 5 Motoren
2008: Große Eurocargo-Modellpflege mit Tector 4/6 Zylindern (130–300 PS)
2012: Stralis Modellpflege (Hi Way, Hi Road, Hi Street), Euro 6 „SCR only“
2013: Überarbeitung Trakker, Eurocargo wird Euro 6
2015: Einführung 11,1-Liter-Cursor (480 PS), ZF „Speed Shift“
2016: Stralis „XP“ und „NP“ mit Erdgasmotor
2017: Stralis NP 460 PS, Stralis X Way für Spezialanwendungen
2019: Großes Facelift schwere Baureihe „S Way“, neues Hochdach, digitale Systeme
2021: Einführung Baustellenmodell T Way
2022: Cursor 13 mit 490 PS, lange 2,31er-Hinterachsübersetzung
2023: Cursor 13 mit 530 PS
2024: Einführung XC 13 Motor, neue S Way Generation mit teildigitalem Cockpit
2025: Modelljahres-Update S Way/X Way/T Way mit optimierter Software, neuen ADAS-Funktionen, überarbeiteter Aerodynamik und Effizienzpaketen für XC 13 Motoren