

Schwere Straßenfahrzeuge

# TURBOSTAR

190-33 243 KW 330 PS  
190-42 309 KW 420 PS

**IVECO**  
MAGIRUS

190-42

**IVECO**

## **Iveco setzt Maßstäbe im Fernverkehr.**

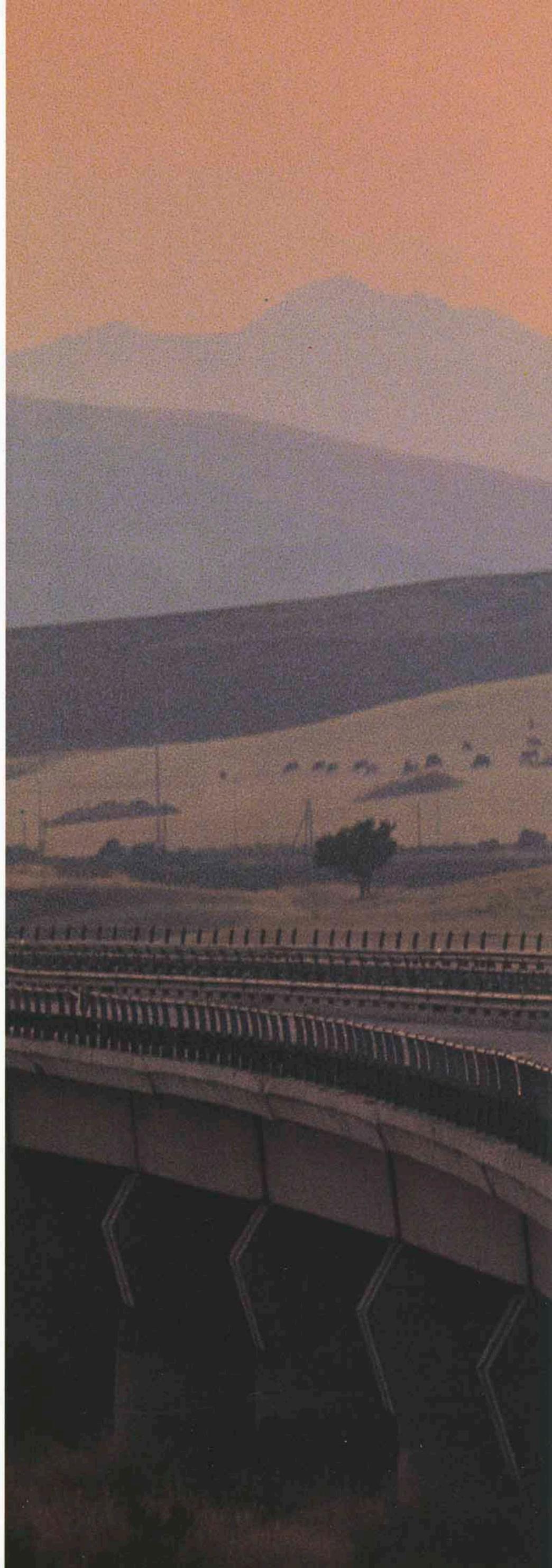
Der Straßentransport stellt hohe Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit und an die Umweltfreundlichkeit von Nutzfahrzeugen.

Nur leistungsstarke Hersteller, die ihren Schwerpunkt in Forschung und Entwicklung sehen, über modernste Produktionsstätten verfügen und ein weitreichendes Kundendienstnetz anbieten, sind in der Lage, sich auf die vielfältigen, individuellen Wünsche der Marktes einzustellen.

**D**er TurboStar. Die neue Dimension im Fernverkehr. Iveco hat mit dem TurboStar einen Fahrzeugtyp zur Serienreife entwickelt, der sich auf den TIR-Routen Europas durchsetzen wird.

Sein technisches Konzept, seine Fahrleistungen und sein Verbrauch werden für den Wettbewerb Orientierungspunkte sein. Die Kabine wird Fahrer zum Vergleich herausfordern. Die hervorragende Wirtschaftlichkeit des TurboStar bietet Speditionen neue Chancen und Alternativen im täglich härter werdenden Wettbewerb.

Im TurboStar sind alle Erkenntnisse verwirklicht, über die man heute im LKW-Bau verfügt. In ihm steckt das gesamte "Know-how" und die internationale Erfahrung eines weltweit operierenden LKW-Herstellers.



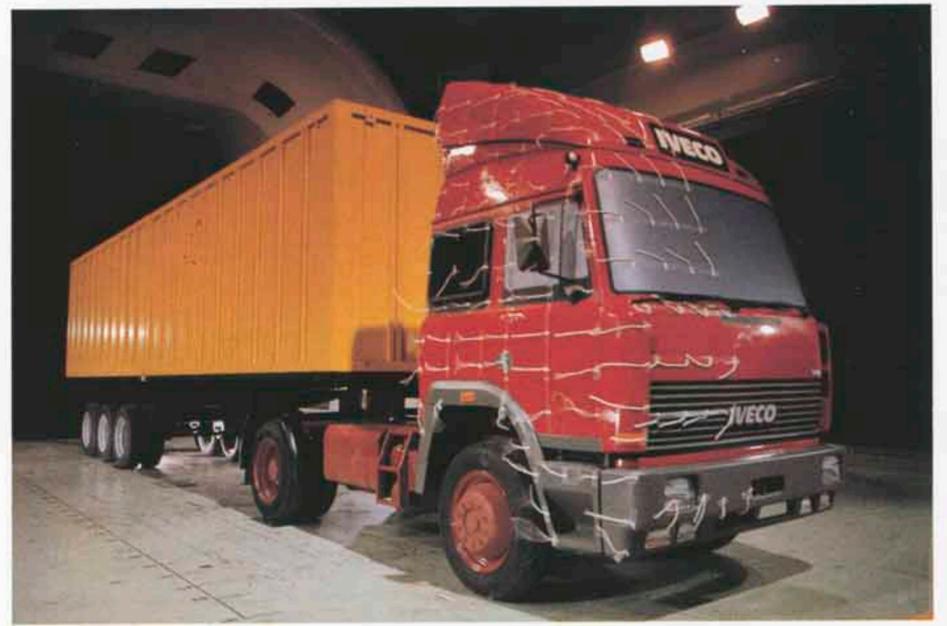


**Die Aerodynamik.** Die neue Kabine hat eine Stehhöhe von 1,70 m. Mit 7,3 m<sup>3</sup> Raum ist sie derzeit eine der größten im Fernverkehr.

Sie ist windschnittig. Ihre charakteristische Linienführung bestimmte im wesentlichen der Windkanal.

Mit dem verstellbaren Dachspoiler und der unteren Bugschürze erreicht die Kabine ein Höchstmaß an Aerodynamik: Luftwiderstandsbeiwert 0,53 (CW-Wert). Ein ausgezeichneter Wert, der auch zur Verbrauchssenkung beiträgt.

Die Bugschürze ist in die Stoßstange integriert. Seitliche Deflektoren verhindern Luftverwirbelungen längs der Fahrzeug-Seitenwände und damit die Seitenscheibenverschmutzung.



Der Dachspoiler wird auf Sonderwunsch geliefert und ist entsprechend der Aufbau- bzw. Ladehöhe einstellbar.

Die Aerodynamik des TurboStar verbessert die Wirtschaftlichkeit und die Fahreigenschaften eines Fahrzeuges, das zu den modernsten auf den Straßen Europas gehört.







### Das Komfort-Cockpit

Der erste Eindruck: Behaglichkeit und viel Bewegungsfreiheit. Die ansprechenden Farben vermitteln das Gefühl des Wohlbefindens. Die Komfortausstattung steht beim TurboStar eindeutig im Dienst der Sicherheit und der Ökonomie.

Der Zugang zur Kabine ist überzeugend gelöst: über zwei breite, rutschfeste Trittstufen. Zwei Haltegriffe sind genau dort, wo sie gebraucht werden.

Der bequeme, pneumatisch gefederte Fahrersitz ist in Höhe, Längsrichtung und in der Lehnenneigung verstellbar. Der Fahrer kann das Lenkrad in Höhe und Neigung seiner Körpergröße und seinen Fahrgewohnheiten entsprechend einstellen.

Der "Ruhetrakt" des TurboStar schirmt den Fahrer von der Außenwelt bestens ab. Schubladen, Ablagen, ein Tisch und Schrank stehen zur Verfügung, für Straßenkarten, Bücher, Dokumente, Flaschen, Kleidung. Für fremde Augen versteckt, gibt es ein herausnehmbares Sicherheitsfach. Zwei große bequeme Betten, vor Licht und Lärm geschützt, sind die beste Voraussetzung für ruhigen Schlaf.



Innenkabine komfortabel und zweckmäßig: geschwungene Instrumententafel, verstellbares Lenkrad, luftgefederter Fahrersitz, hydraulisch gefederter Beifahrersitz, zahlreiche Ablageflächen und -fächer.

Ein Vorhangsystem sowie das Sicherheitsnetz für beide Liegen in der Mitte trennen Ruheplatz und Arbeitsbereich.



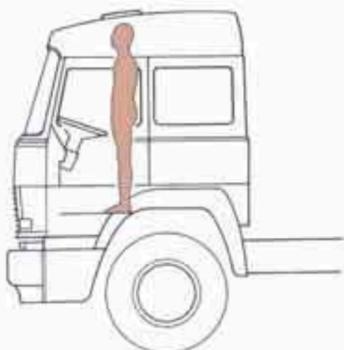
Die Armaturentafel ist völlig neu konzipiert. Der Fahrer hat beste Übersicht: mit einem Blick erfährt er, was für sicheres Starten und Fahren entscheidend ist.

Alle Bedienelemente sind handlich in Griffnähe: der Fahrer kann sich auf das Wesentliche konzentrieren.

Autoradiofach im oberen Mittelteil der Frontscheibe und Fernbedienung für Rückspiegeleinstellung.

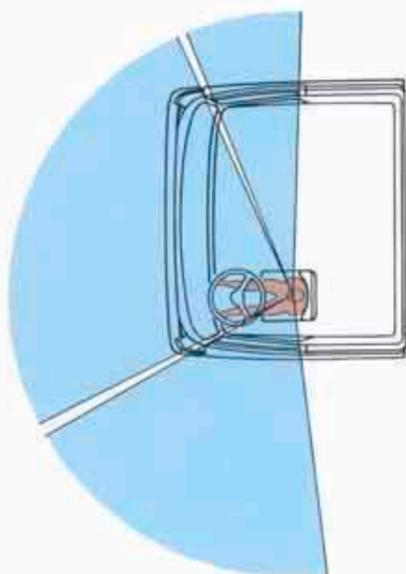


Rundum ist reichlich Platz. Platz und ausgezeichnete Sicht, ob der Fahrer bei Tag oder Nacht unterwegs ist. Die großzügige Gestaltung des Innenraumes vermittelt dem Fahrer das Gefühl, nicht eingegengt zu sein. Er kann zum Beispiel in der Kabine stehen.



**Großzügiger Innenraum:** das Fahrerhaus ist 2345 mm breit und 1700 mm hoch.

**Sichtwinkel-Schema.**



Das Klima in der Kabine ist Sommer wie Winter angenehm. Die serienmäßige Klimaanlage hat eine Kapazität von 5500 kCal/h. Die Heizung mit ihren 10.320 kCal/h gewährleistet eine Innentemperatur von +22°.

Die Sonnenrollos für Fahrer und Beifahrer sind ins Kabinendach versenkbar.

Für Klarheit und gute Sicht sorgen Pantograph-Scheibenwischer sowie die Frischluft- und Warmluftdüsen, die auch die Seitenscheiben beschlagfrei halten.

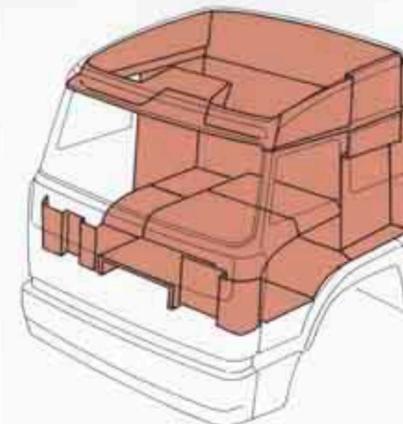
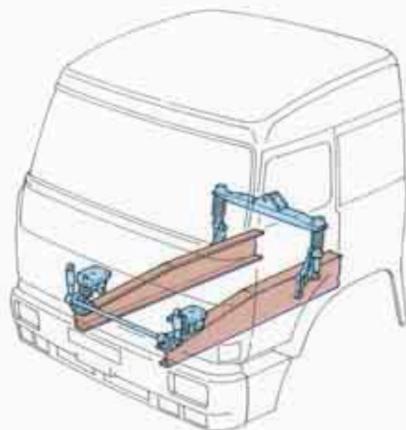
Große Rundumsicht garantieren die Panorama-Frontscheibe aus Verbundsicherheitsglas, die großen Seitenscheiben und elektrisch verstellbaren heizbaren Rückspiegel. (Auf Sonderwunsch Rückspiegel mit Wisch-Waschanlage.)

Die Aufhängung der kippbaren Kabine besteht vorn aus zwei Schraubenfedern, die mit Außen-Teleskop-Stoßdämpfern versehen sind und verbunden sind mit einem Querstabilisator. Die vorderen Drehpunkte sind in Silentblocks gelagert. Der hintere Teil lagert auf einem Bügel, der mit zwei Schraubenfedern – ergänzt durch Teleskop-Stoßdämpfer – am Rahmen rechts und links verankert ist.

Diese ausgezeichnet abgestimmte Fahrerhaus-Aufhängung steigert die Fahrsicherheit und den Komfort des Fahrers.

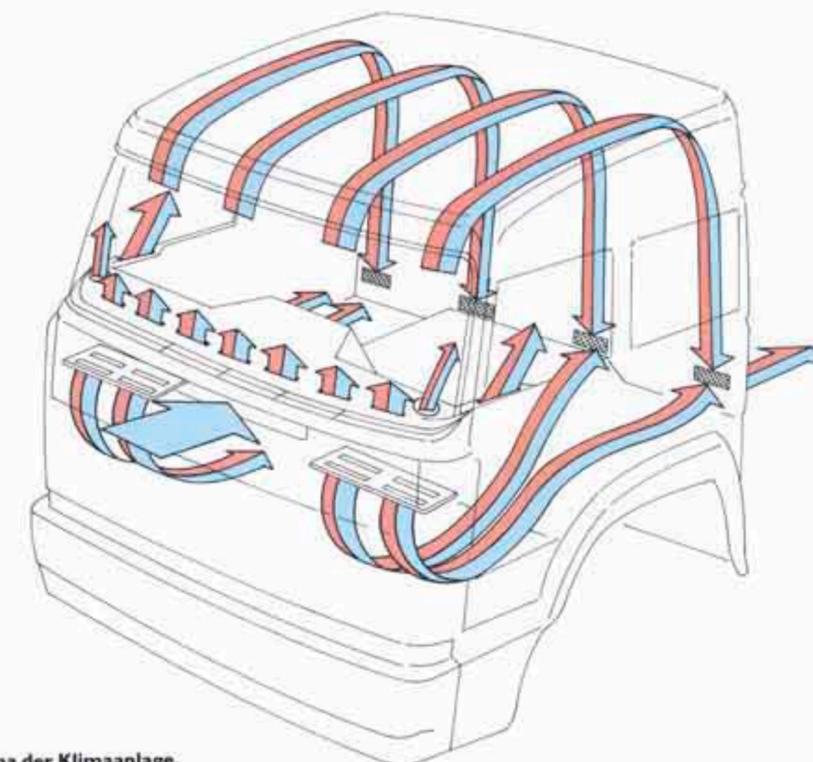
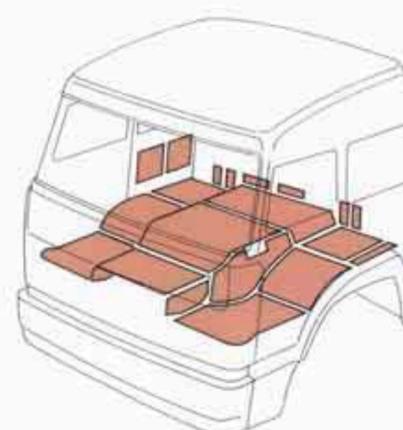
Alle Seitenwände, die Decke und der Fußboden sind schallisolierend verkleidet. Der Raum ist optimal vor Geräuschen von der Straße und von der Fahrzeugmechanik abgeschirmt.

**Fahrerhaus-Aufhängung mit Teleskop-Stoßdämpfern und Schraubenfedern.**



**Aufbringung der Schallisolierplatten.**

**Aufbringung der Schallisolierschicht.**

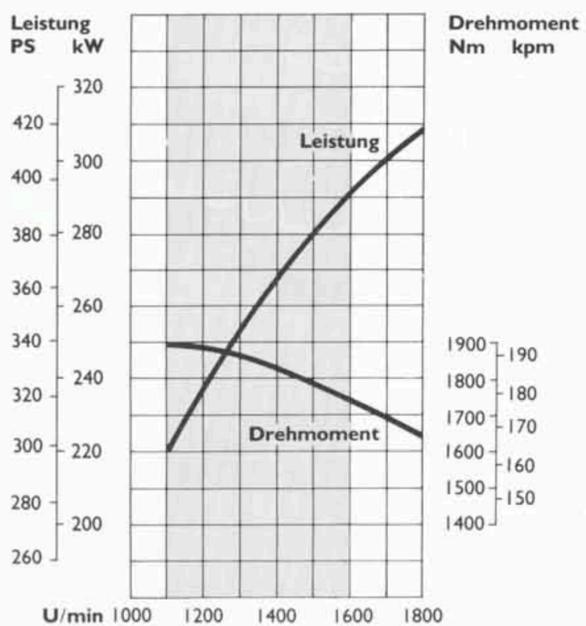


**Schema der Klimaanlage.**

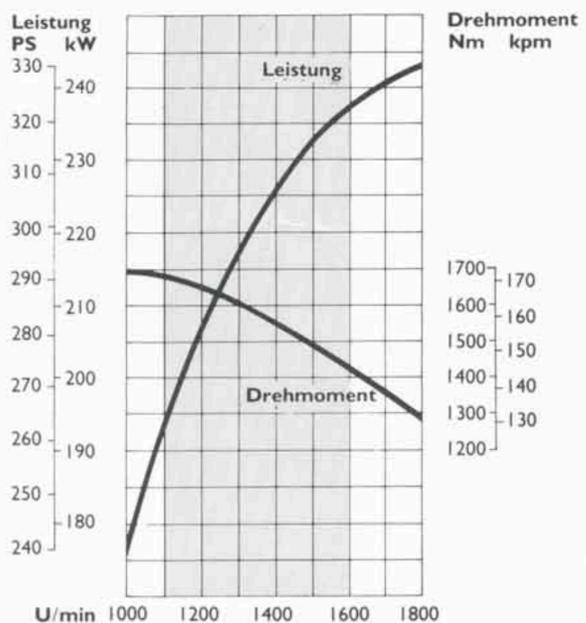
## Zwei leistungsstarke Turbomotoren.

309 kW (420 PS) und 243 kW (330 PS): zwei Motoren, die in unsere Zeit passen, mit enormer Zugkraft aus niedrigen Drehzahlbereichen. Und deshalb wirtschaftlich und langlebig. Motoren mit Kraftreserven, wenn's drauf ankommt.

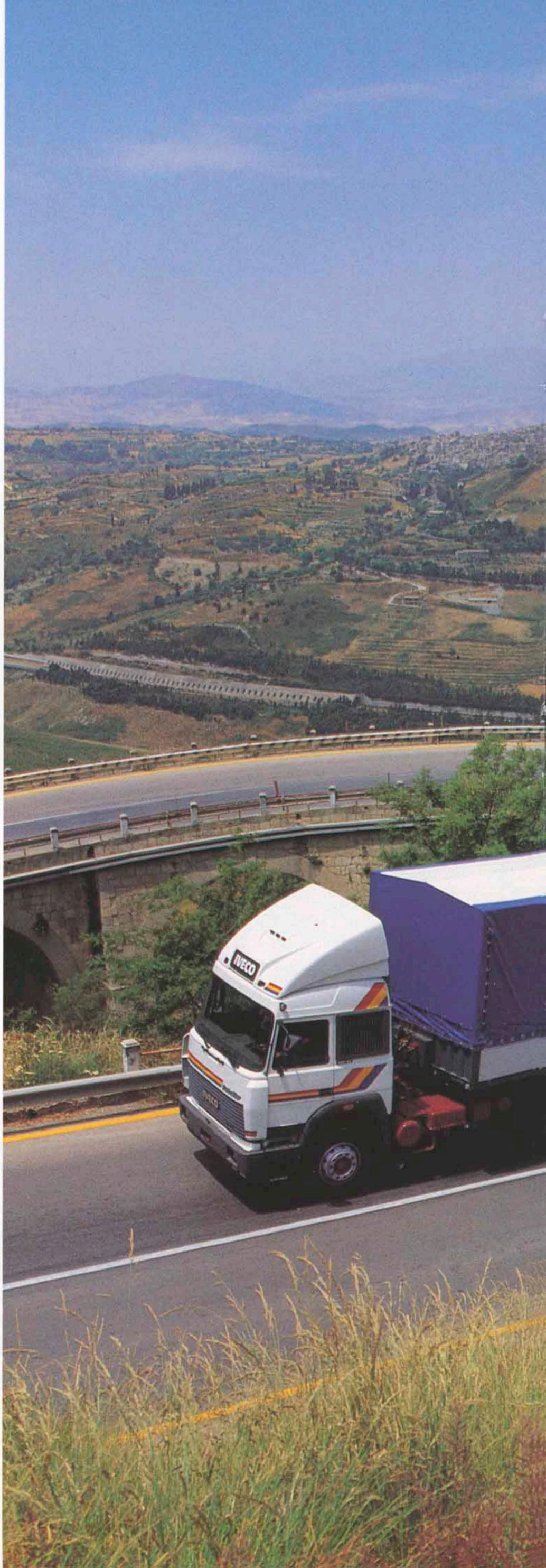
Der Achtzylinder-Turbo mit seinen 420 PS gehört zum stärksten und eindrucksvollsten auf den Fernrouten des Kontinents.



**Turbo-Motor. Max. Leistung 309 kW (420 PS) DIN bei 1800 U/min.  
Max. Drehmoment 1900 Nm (193,5 kpm) DIN bei 1100 U/min.**



**Turbo-Motor mit Intercooler.  
Max. Leistung 243 kW (330 PS) DIN bei 1800 U/min.  
Max. Drehmoment 1700 Nm (173 kpm) DIN bei 1000 U/min.**



1 Wasser-Öl-Wärmetauscher.

2 Doppelstufen-Ölfilter mit leicht auswechselbarer Patrone.

3 Bimetall-Stößel aus Stahl.

4 Motorblock aus Gußeisen mit nassen Zylinderlaufbuchsen (nitriert, stark phosphorhaltig).

5 Pro Zylinder ein Kopf aus Gußeisen, vier Ventile je Kopf.

6 Zwei abgasgespeiste Turbogebälse quer zum Motor.

7 Viskostatisches Flügelrad mit Viskose-Kupplungsbetrieb.

8 Kurbelwelle aus hochwiderstandsfähigem Preßstahl, induktionsgehärtet.

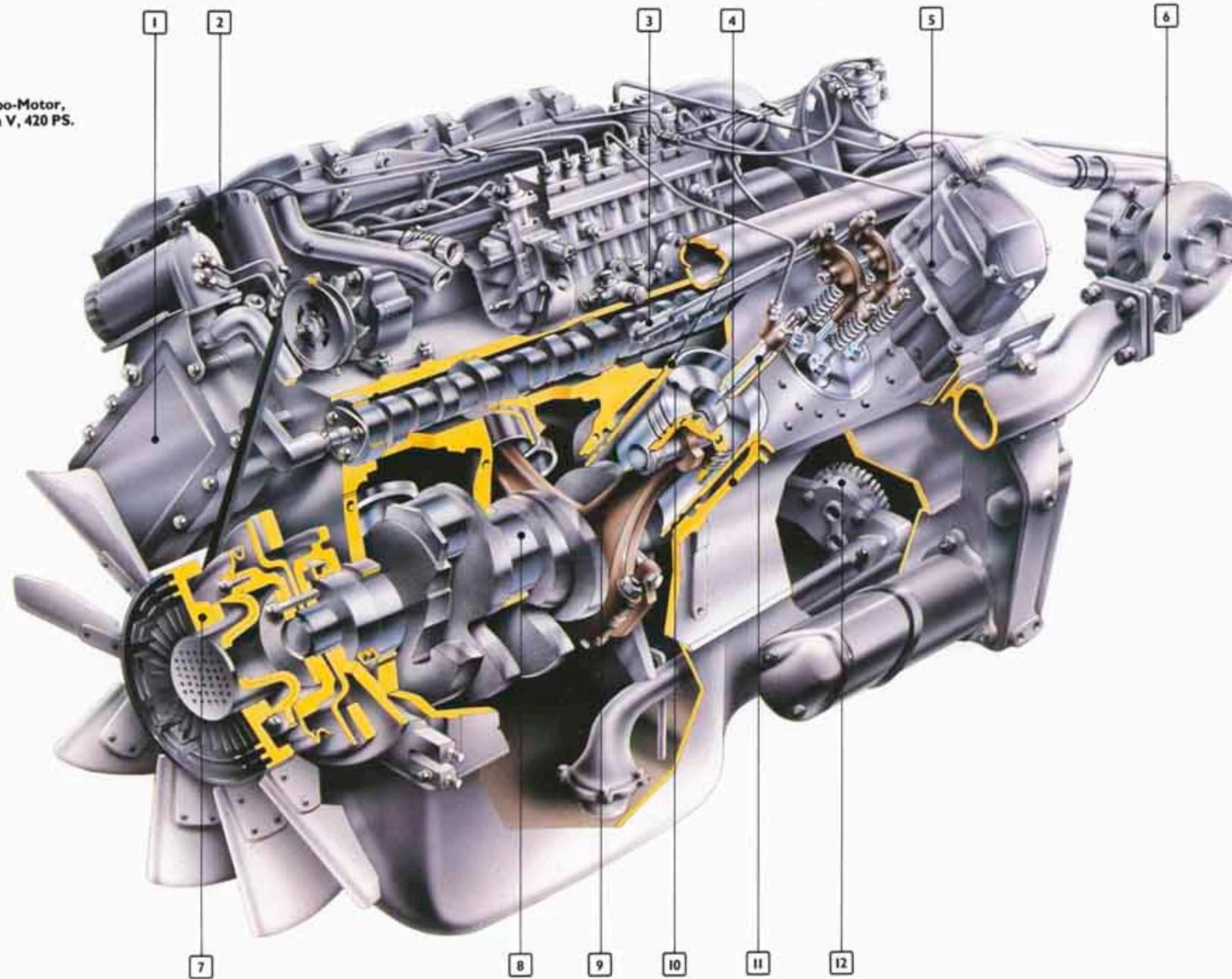
9 Hochwiderstandsfähige Pleuelstangen aus Preßstahl.

10 Kolben aus Leichtmetall-Legierung mit ringförmigem Kühlkanal, Speisung über Düsen im Motorblock.

11 Wartungsarme Einspritzventile.

12 Über Kurbelwelle betriebene Zahnrad-Ölpumpe.

Schnitt Turbo-Motor, 8 Zylinder in V, 420 PS.



### Der 420 PS-Motor

Ein großvolumiger wassergekühlter 8-Zylinder-V-Motor mit Aufladung durch zwei Turbo-Gebläse, die auf den Abgaskrümmern an den Längsseiten montiert sind.

Der Turbomotor erreicht sein ungewöhnlich hohes maximales Drehmoment von 1900 Nm (193 kpm) schon bei 1100 U/min.

Das bedeutet: weiter verminderte lineare Kolbengeschwindigkeit, hohe Betriebssicherheit, lange Lebensdauer.

Ruhiges, ruckfreies Fahren, weniger Schalten: weniger Belastung für den Fahrer, Schonung der gesamten Antriebsmechanik.

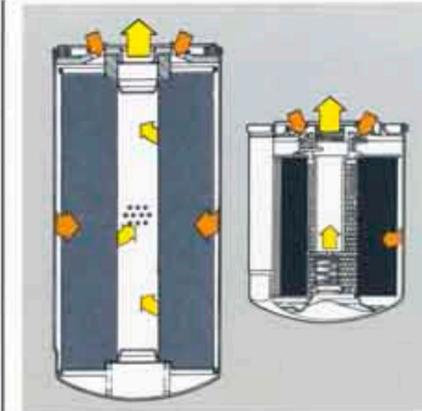
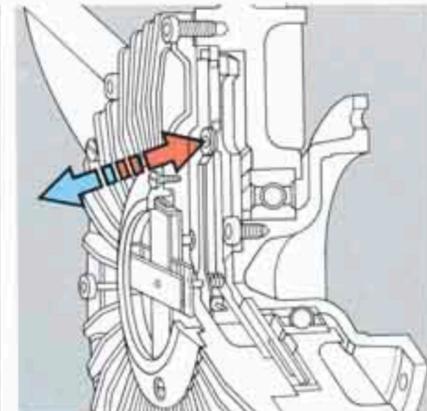
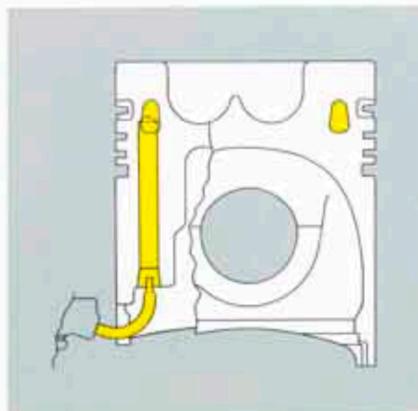
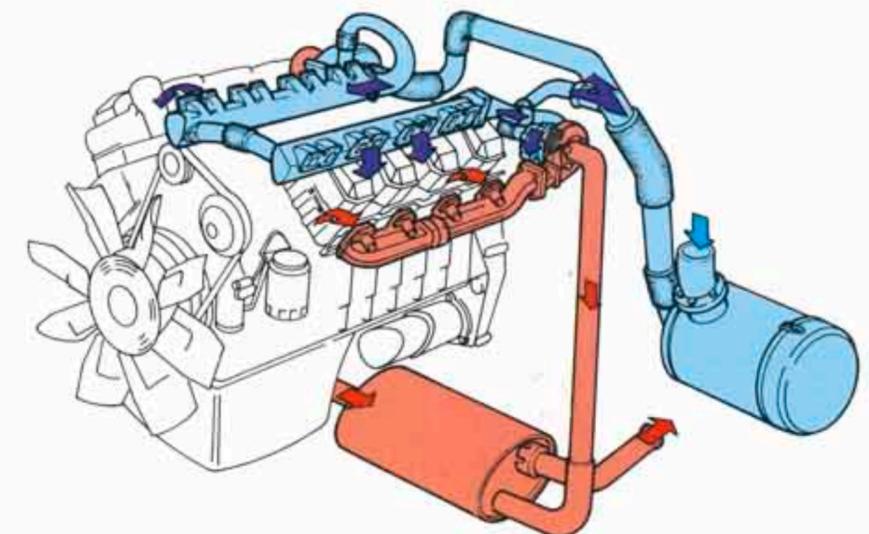
Hervorragende Spureigenschaften und hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten: Sicherheit und Wirtschaftlichkeit.

Hier einige technische Details, die dieses erstklassige, leistungsstarke Triebwerk kennzeichnen: die Zylinderköpfe sind getrennt und durch acht Schrauben am Motorblock befestigt. Die Ventildeckel sind aus gegossenem Aluminium. Das garantiert lange Lebensdauer.

Die Kolbenkühlung wurde durch die Einführung eines ringförmigen Kanals zur Ölkühlung weiter verbessert. Dieses System bewirkt, daß die Temperatur des ersten Kolbenringes um ca. 50° niedriger liegt. Daraus resultiert geringerer Verschleiß.

Die Brennkammern haben ein neues Profil: wirksamere Verwirbelung des Kraftstoff-Luftgemisches. Die Doppelfilterung verbessert die Schmierfähigkeit des Öles. Die Filtereinsätze sind aus Papier und Watte. Sie halten auch die kleinsten im Schmierstoff enthaltenen Teilchen zurück. So werden die wichtigsten Bestandteile des Motors vor Verunreinigungen geschützt. Die Doppelfilterung trägt dazu bei, den Verschleiß der Teile einzuschränken und die Lebensdauer des Motors zu verlängern. Die Filter sind so eingebaut, daß das Auswechseln einfach ist.

Funktionsschema der Aufladung V8-Motor (420 PS) mit zwei Turboladern.



Kolben-Querschnitt mit ringförmigem Kühlkanal.

Viskostatisches Flügelrad mit Viskose-Kupplungsbetrieb.

Doppelte Ölfilterung mit drei Papier- und einer Watte-Filterpatrone.

1 Wartungsarme Einspritzventile.

2 Verteilerwelle mit neuem Profil, stärkerer Einlaßhub.

3 Lüfterrad über viskostatische Kupplung betrieben.

4 Silikon-Schwungrad.

5 Über Kurbelwelle betriebene Zahnrad-Ölpumpe.

6 Kurbelwelle aus hochwiderstandsfähigem Preßstahl, induktionsgehärtet.

7 Kolben aus Leichtmetall-Legierung mit ringförmigem Kühlkanal, Speisung über Düsen im Motorblock.

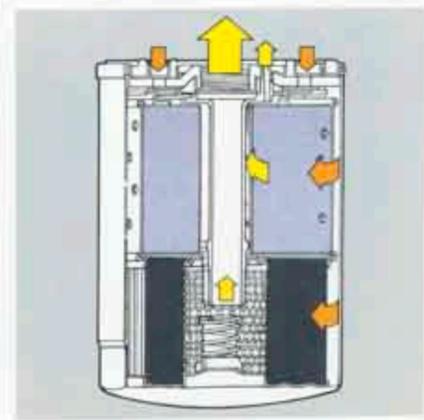
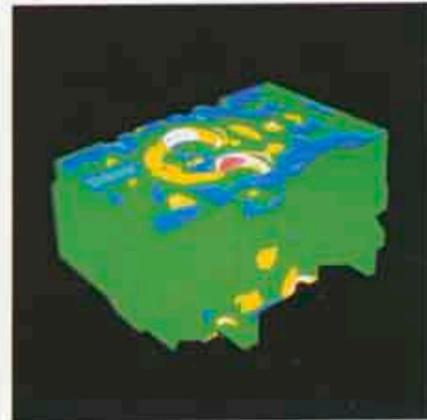
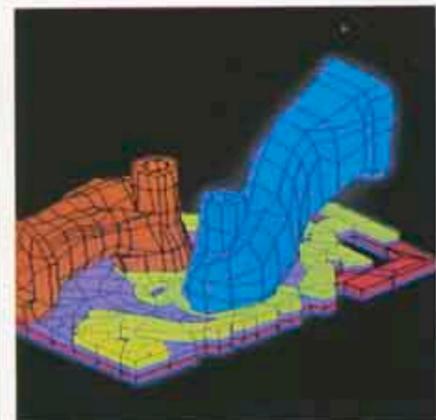
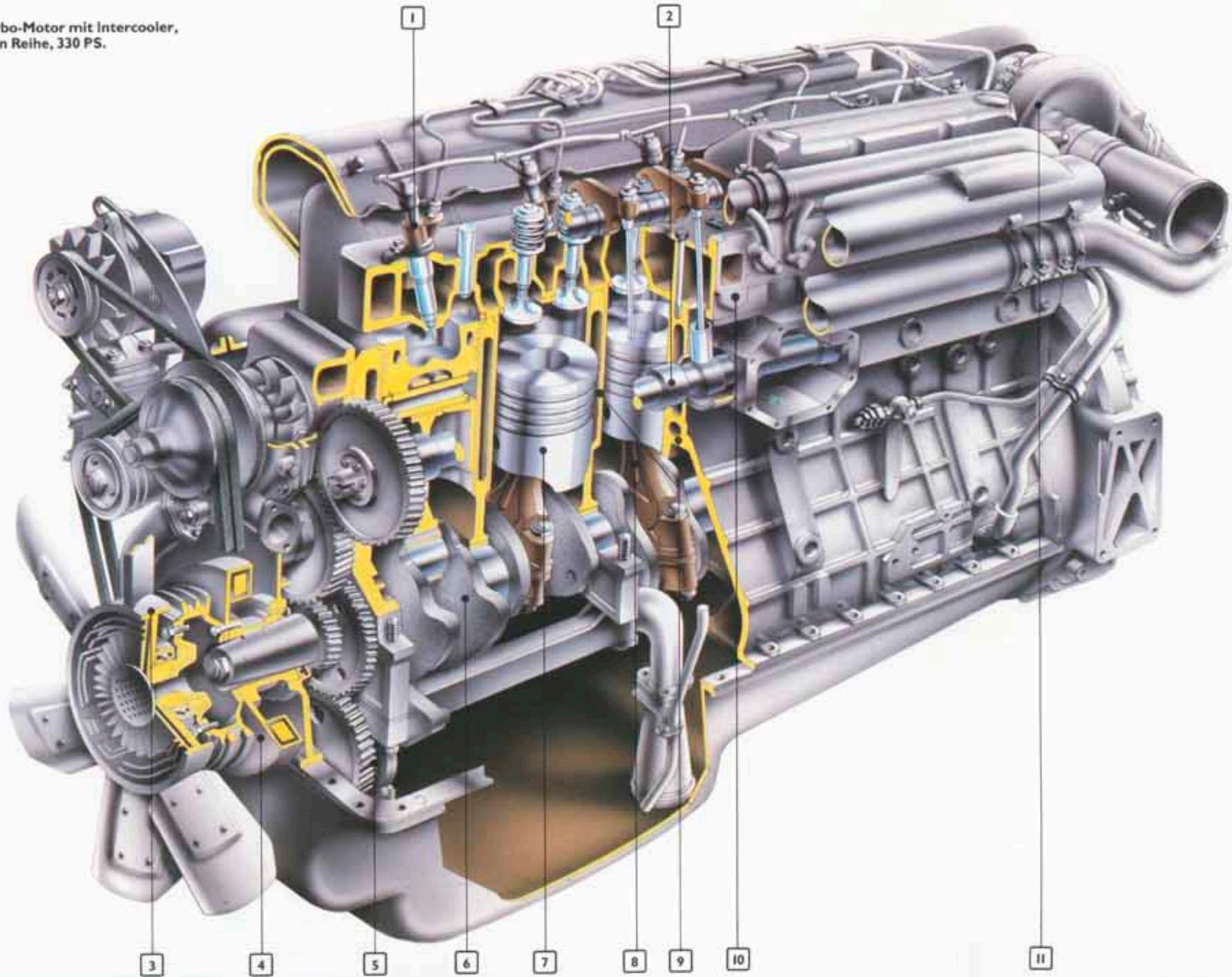
8 Hochwiderstandsfähige Pleuelstangen aus Preßstahl.

9 Motorblock aus Gußeisen mit trockenen Zylinderlaufbuchsen (nitriert, stark phosphorhaltig).

10 Zwei Köpfe aus Gußeisen.

11 Abgasgepeistes Turbogebläse.

Schnitt Turbo-Motor mit Intercooler, 6 Zylinder in Reihe, 330 PS.



### Der 330 PS-Motor

Ein wassergekühlter 6-Zylinder-Reihenmotor mit Aufladung und Intercooling.

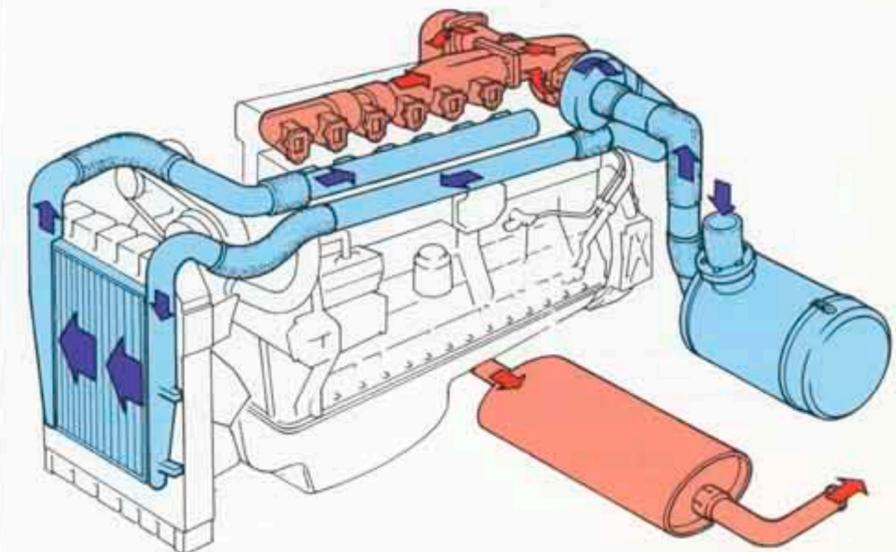
Schon bei 1000 U/min erreicht dieser Turbomotor sein maximales Drehmoment von 1700 Nm (173 kpm).

Das Intercooling-System von Iveco senkt die Temperatur der Ladeluft um ca. 100°C, bevor sie den Brennräumen zugeführt wird. Das bedeutet: eine noch größere Anreicherung mit Sauerstoff, noch wirksamere Verbrennung.

Die gemessenen Ergebnisse im Vergleich zum Turbomotor ohne Intercooling: 28% mehr Drehmoment, 16% verminderte Höchstdrehzahl, 7% weniger Verbrauch, verminderte Temperaturbelastung, höhere Betriebssicherheit.

Der Intercooler von Iveco gehört zum Besten, was heute an Qualität und Leistung möglich ist. Der 330 PS-Intercooler-Turbo ist die optimale Alternative zum 420 PS-Turbo: für speziellen Einsatz im nationalen und grenzüberschreitenden Transport.

Funktionsschema der Aufladung 6-Zylinder-Motor (330 PS) mit Intercooler.



Mit Computer durchgeführte Probe der mechanischen und thermischen Belastungen.

Doppelstufen-Ölfilter mit leicht auswechselbarer Patrone.

### Wirtschaftliche Kraftübertragung

Kraftvolle Motoren mit hohem Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, das ist eine Seite der Wirtschaftlichkeit. Die andere: wirkungsvolle Übertragung der Kraft bis in die Antriebsräder.

Die gesamte Antriebsmechanik des TurboStar ist bis ins Detail abgestimmt.

### Die Kupplung

Die Einscheiben-Trockenkupplung mit 17 Zoll Durchmesser wird hydropneumatisch betätigt. Ein selbstzentrierendes Drucklager dämpft die Geräusche und Vibrationen und erlaubt größere Abstufbarkeit während des Anfahrens.

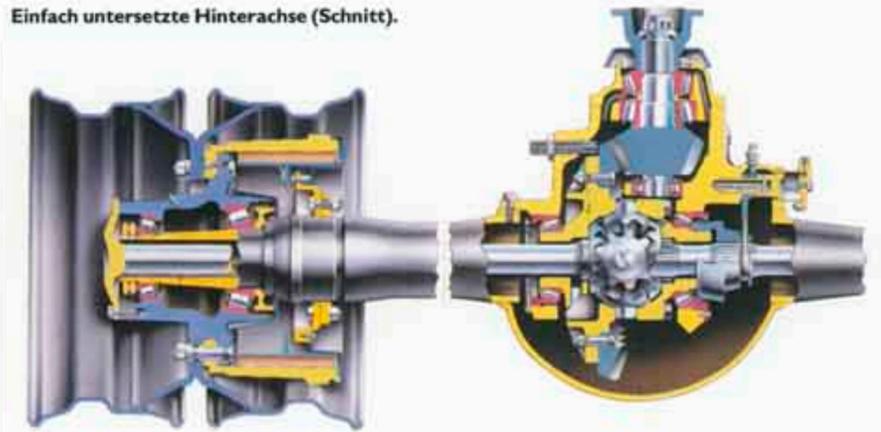
### Das Getriebe

Das 16-Gang-Synchrongetriebe ist perfekt auf die Abnahme des hohen Motordrehmoments abgestimmt. Dadurch werden die Fahrleistungen optimiert.

Die Gänge sind fein abgestuft und ermöglichen das Fahren bei konstanter Motordrehzahl im verbrauchsgünstigen "grünen Bereich". Bei der Übersetzung von 1 : 13,68 im ersten Gang ist das Anfahren auch an Steigungen kein Problem. Die Schrägverzahnung und das Doppel-H-Schaltenschema sorgen zuverlässig für rasche und sichere Schaltung, Geräuscharmheit und lange Lebensdauer.

Die neue Gelenkwelle ist stärker ausgelegt. Sie hat einen größeren Flansch am vorderen und hinteren Teil. Eine besondere Schmierung der Lager verbessert die Haltbarkeit.

### Einfach untersetzte Hinterachse (Schnitt).

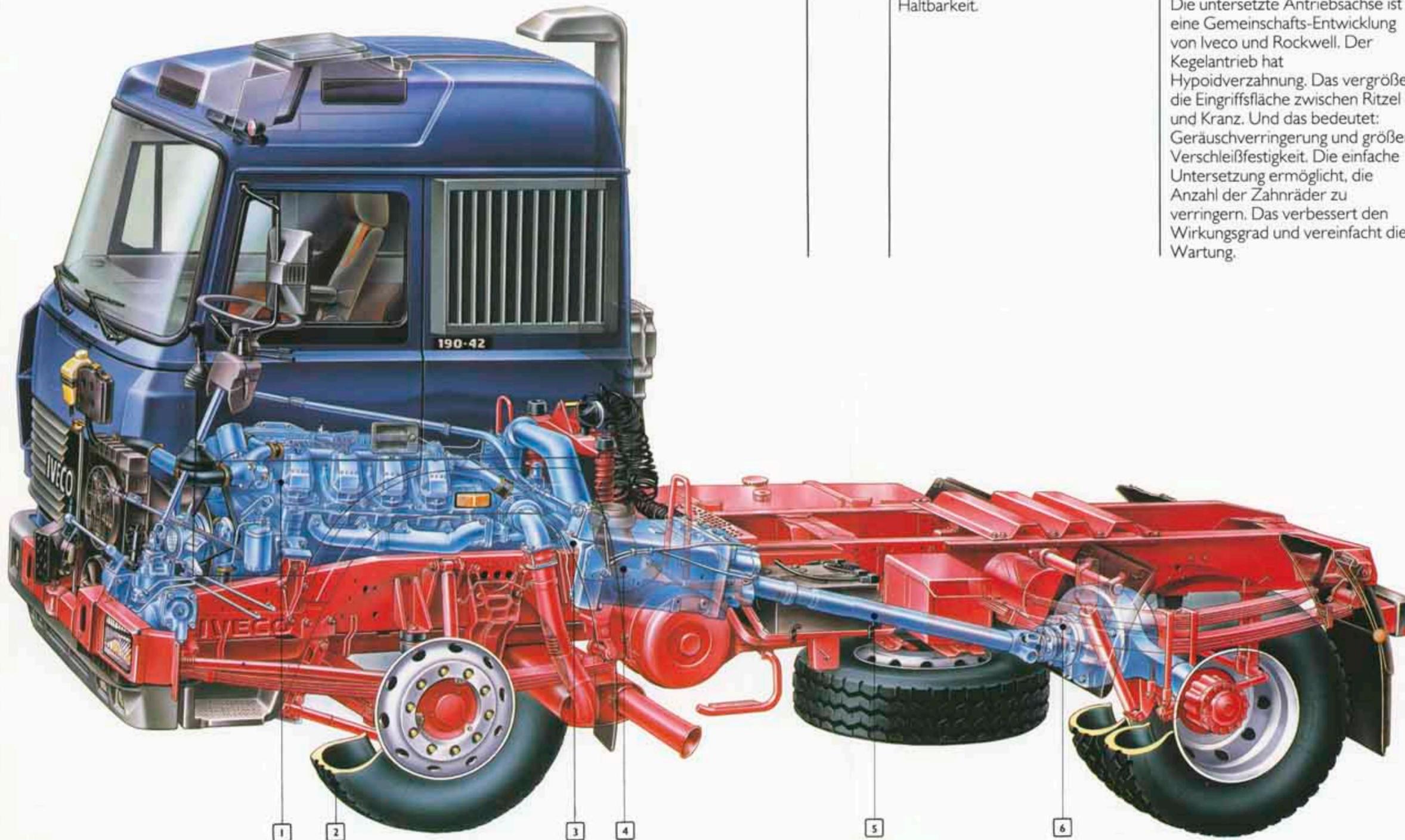


### Die Antriebsachse

Die untersetzte Antriebsachse ist eine Gemeinschafts-Entwicklung von Iveco und Rockwell. Der Kegelantrieb hat Hypoidverzahnung. Das vergrößert die Eingriffsfläche zwischen Ritzel und Kranz. Und das bedeutet: Geräuschverringern und größere Verschleißfestigkeit. Die einfache Untersetzung ermöglicht, die Anzahl der Zahnräder zu verringern. Das verbessert den Wirkungsgrad und vereinfacht die Wartung.

### Die Bereifung

Der TurboStar ist mit Niederquerschnittreifen ausgerüstet, die auf Scheibenräder montiert sind: Minderung des Rollwiderstandes, bessere Nutzung der Motorleistung, Reduzierung des Verbrauchs.



- 1 Turbomotoren mit 330 und 420 PS Leistung.
- 2 Niederquerschnitt-Reifen.
- 3 Einscheiben-Trockenkupplung hochwiderstandsfähig gegen Schwingkraft und mit großem Kühlvermögen.
- 4 ZF-Getriebe mit 16 synchronisierten Gängen. Übersetzungsverhältnis im schnellsten Gang 1:1.
- 5 Starke und zuverlässige Compact-Getriebewelle.
- 6 Einfach untersetzte Hinterachse für sehr schnelles Ausgangsverhältnis.

## Die Sicherheit, die Zuverlässigkeit

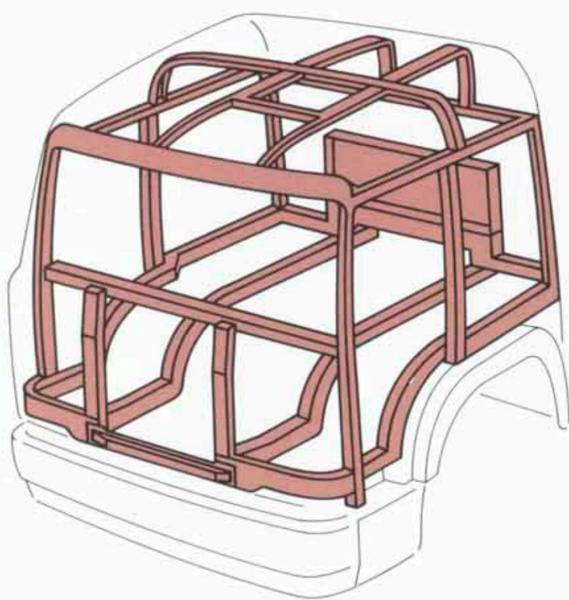
Der TurboStar ist ein durch und durch solides, sicheres Fahrzeug. Sicher für den Fahrer, sicher für die Ladung. Bei jedem Einsatz.

## Der Fahrzeugarahmen

Ein stabiler Stahlrahmen ist verwindungselastisch, biegesteif und sehr widerstandsfähig. Er ist stark, ohne ausgesprochen schwer zu sein.

Dadurch ist das Fahrzeuggewicht niedrig, was der Nutzlast und damit der Wirtschaftlichkeit zugute kommt.

### Fahrerhaus-Struktur (Schema).

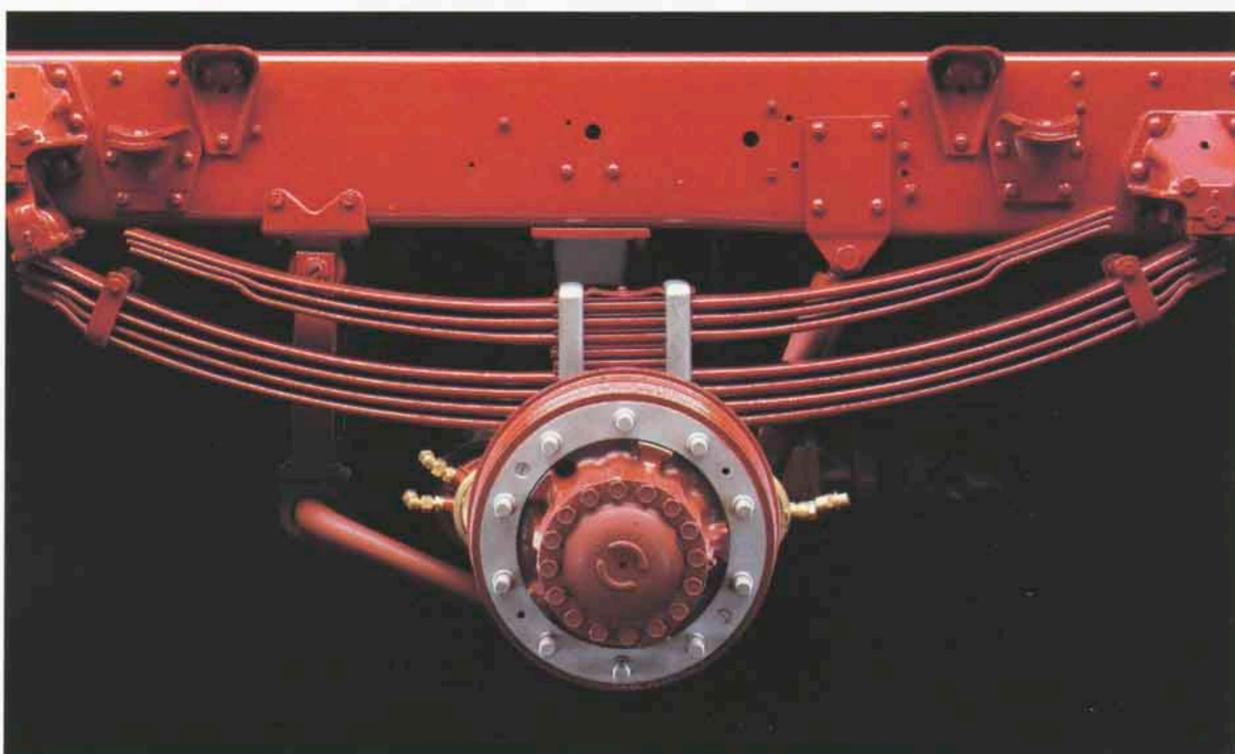
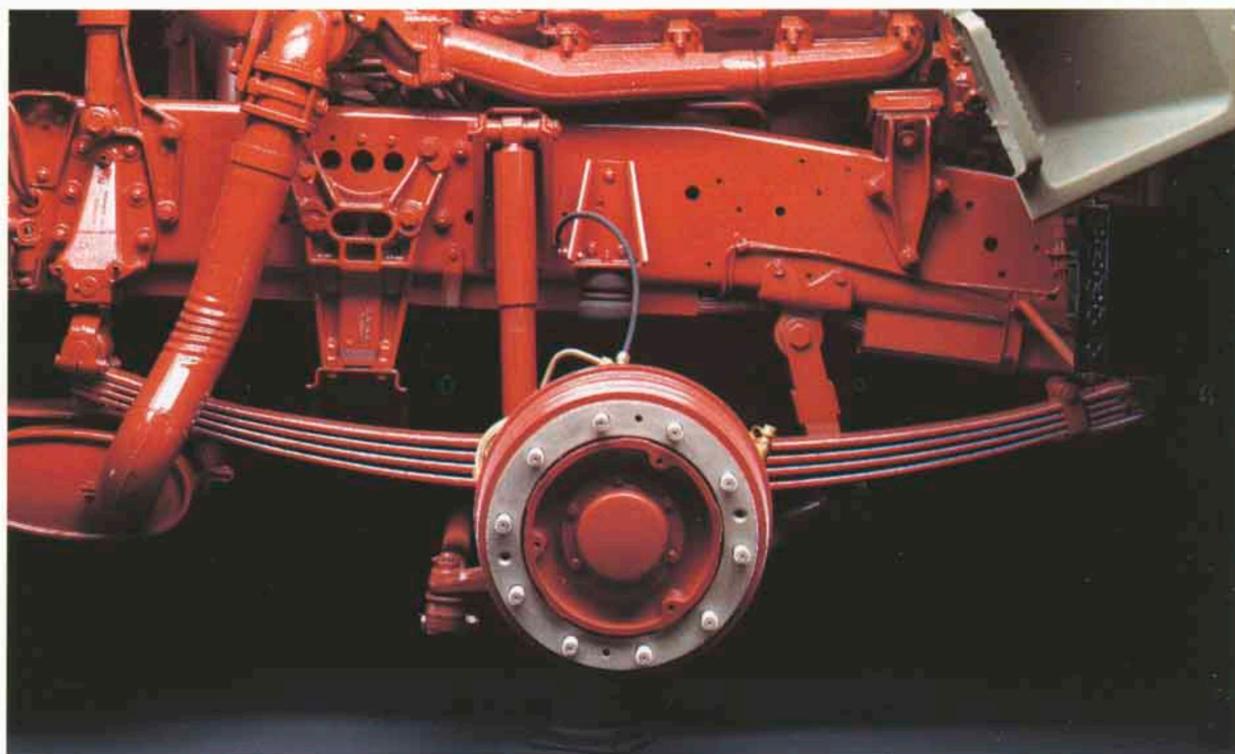


## Die passive Sicherheit

Dazu gehört die Stabilität des Ganzstahl-Fahrerhauses. Es hat spezielle Sicken und verstärkte Stahlbleche, die seine Widerstandsfähigkeit erhöhen und die Vibrationen mindern. Die Kabine ist auf kastenförmige Stahlträgerstützen geschweißt. Das macht aus der Kabine einen sicheren und gut geschützten Raum.

Zur passiven Sicherheit gehören außerdem die Fahrzeug-Stabilität und die guten Fahreigenschaften. Dazu tragen bei:

- Die Niederquerschnitt-Bereifung.
- Die außergewöhnliche Aerodynamik.
- Die Wirksamkeit der Aufhängung: vorn und hinten Parabelfedern, die durch Teleskop-Stoßdämpfer ergänzt, und mit Drehstabilisatoren ausgestattet sind.



### Parabelfedern vorne und hinten.

Dieses System der passiven Sicherheit verbessert auch den Fahrkomfort und die Fahrleistungen.

## Die aktive Sicherheit

### Die Zweikreis-Bremsanlage

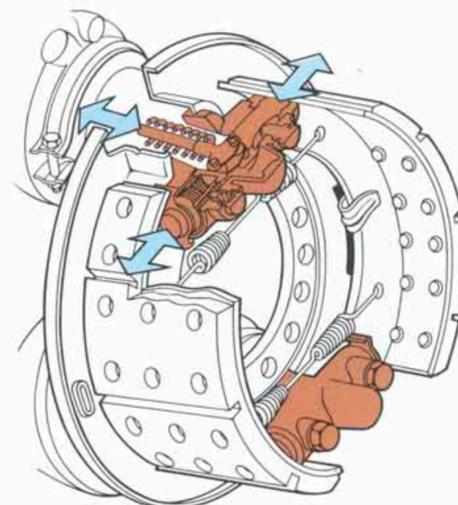
Der TurboStar hat Duo-Duplex-Druckluft-Keilbremsen vom Typ Stop-Master. Die Nachstellung erfolgt automatisch. Der Bremskraftregler gleicht die Wirkung je nach Belastung aus.

Das Bremssystem ist mit einem automatischen Kondenswasser-Abscheider ausgerüstet. Sämtliche Bremsleitungen sind aus Polyamid. Die Verbindungsstücke sind innen durch Kunststoffbeschichtung, die Luftbehälter durch einen speziellen Korrosionsanstrich geschützt.

Die Feststellbremse ist mit einem Federspeicherbremszylinder ausgerüstet: sicheres Bremsen, auch wenn die Druckluft völlig ausgefallen ist.

## Die Elektro-Anlage

Um Oxydation und Bruchschaden ganz auszuschließen, hat die Anlage einen kunststoffummantelten Kabelstrang. Die Verbindungen haben Hutmutter-Dichtungen.



Doppelt wirkende Keilbremse, Typ Stop-Master, mit automatischer Nachstellung.



Alle Verbindungen führen zu einem Schaltkasten innerhalb des Fahrerhauses.

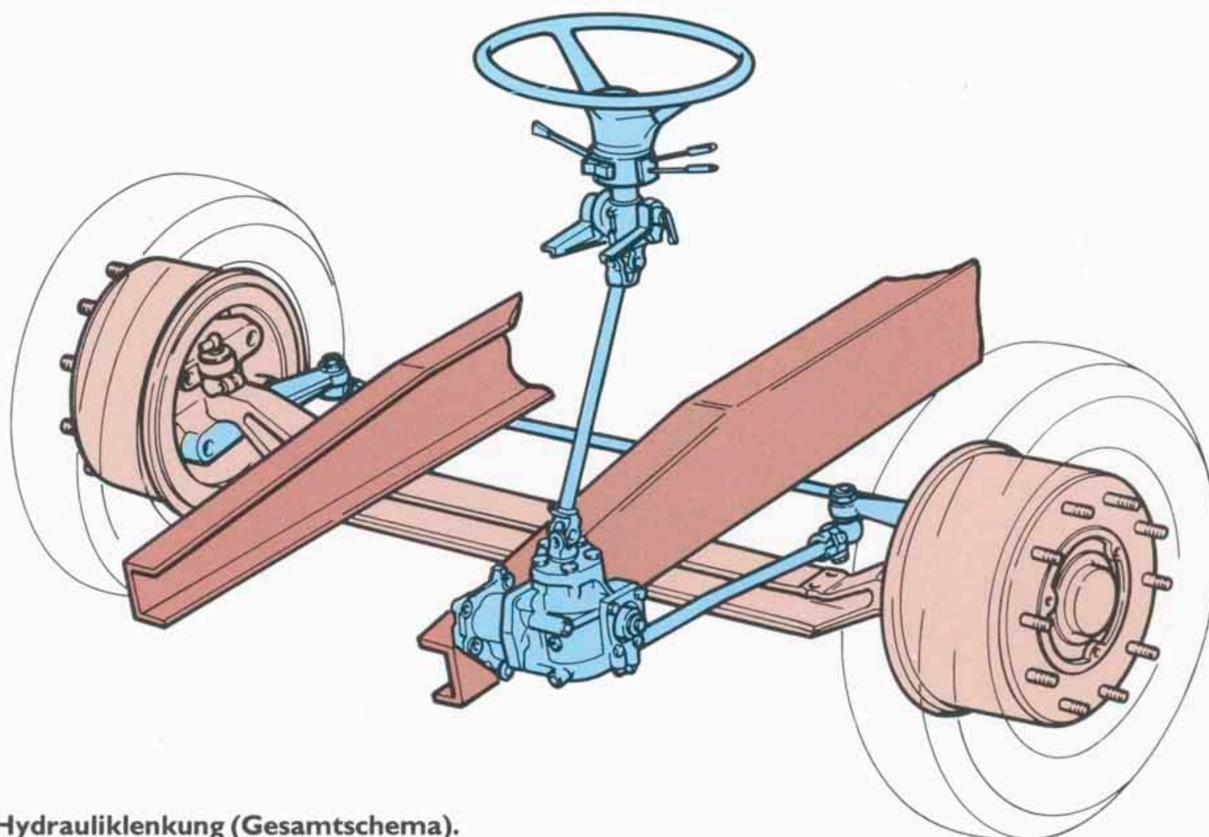
Keine Zweigleitungen, keine Zwischenanschlüsse. Die wasserdichten Leitungen garantieren hohe Betriebssicherheit.

Die Elektro-Anlage funktioniert perfekt, unabhängig von Temperaturschwankungen und witterungsbedingten Verschleißerscheinungen. Sie ist zuverlässig und leistungsstark.

### Das Lenkgetriebe

Es reagiert schnell, weich und präzise. Ein Ergebnis der hydraulischen Unterstützung und der durchdachten Lenkgeometrie.

Der TurboStar bietet ein Sicherheitspaket, das ihn zu einem der zuverlässigsten Fahrzeuge im Fernverkehr macht.



Hydrauliklenkung (Gesamtschema).



## **D**ie Lebensdauer und Werterhaltung.

Der TurboStar ist "nach Maß" geplant. Die Frage hieß: Was braucht der Markt? Darauf gab es ein ganzes Paket von einzelnen Antworten, die das Leistungsvermögen und die Wirtschaftlichkeit betreffen.

Ein wichtiger Aspekt war von Beginn an auch die Lebensdauer und die Werterhaltung. Alles, was schließlich in den Wiederverkaufswert eingeht.

Den Studien zum Markt und zum Wettbewerb folgten die Planung, das Design, die Entwicklung von Prototypen einzelner Komponenten, aus denen Schritt um Schritt das Fahrzeug entstand.

In den Iveco-Forschungsstätten in Ulm und Turin standen die Zeichen auf TurboStar. Im Windkanal von Orbassano und auf den Prüfständen in Ulm wurde getestet, erprobt und ausgewertet. Auf den Teststrecken in Markbronn bei Ulm, Nardó (Italien) und schließlich auf den Straßen Europas fanden die Härtetests über viele tausend Kilometer statt.

Alles wurde geprüft und getestet: Aerodynamik, Reaktion auf jede Art von Beanspruchung, Elastizität und Widerstand des Rahmens, die Achse, die Aufhängungen, Schwingungs- und Stoßfestigkeit, Bremseffizienz, Qualität des Motors, Verbrauch, Geräusche, Abgas-Emission, Korrosionsbeständigkeit, allgemeine und spezielle Zuverlässigkeit der Metall-Legierungen, des neuen



Kunststoffmaterials. Das Ergebnis ist der TurboStar. Ein Fahrzeug, das seine Prüfungen bestanden hat, die theoretischen wie die praktischen. Es wird im Transportalltag seine Qualitäten als ein im besten Sinne ausgereiftes Fahrzeug beweisen. Es ist sicher: der TurboStar wird seinen Weg machen.

## **Keine Probleme mit Korrosion**

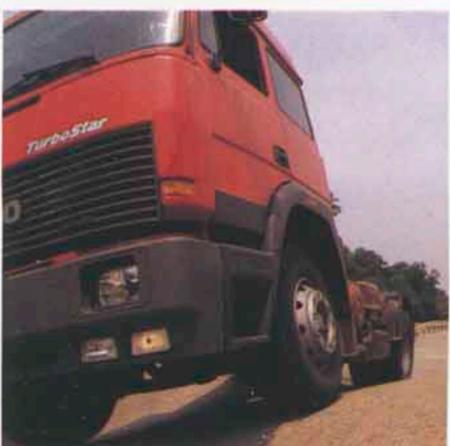
Gegen Korrosion hat Iveco ein Schutzsystem mit sicherer Wirkung entwickelt.

Alle rostanfälligen Teile (Stahlbleche, Karosserieteile, Kastenelemente) werden durch ein Verfahren geschützt, das mit der Vorlackierung beginnt und nach einem System von Behandlungen (Entfettung, Zink-Mangan-Phosphatierung, Kataphorese, wiederholte Grundanstriche, Vinylschutzanstrich, Deckanstrich) mit einer sorgfältigen Abnahmeprüfung endet.

Um darüber hinaus Rostansatz in den Hohlräumen zu verhindern, werden die Innenwände vollständig mit einem wachshaltigen Schutzlack überzogen. Die Fahrwerksrahmen werden in einem Exklusiv-Verfahren behandelt, das aus einer Dickschicht-Lackierung durch anodische Elektrophorese und aus einem Zwei-Komponenten-Schutzanstrich besteht.

Der umfassende Korrosionsschutz sichert dem TurboStar Funktionstüchtigkeit und Dauerhaltbarkeit. Er bietet Langzeitschutz für Ihre Investition.





## Der Europa-Service von Iveco.

Der TurboStar fährt im nationalen und internationalen Güterfernverkehr. Vor allem auf den grenzüberschreitenden TIR-Routen, die Europa in allen Richtungen durchqueren.

Daher wurde das gut ausgebaute Service-Netz in fast allen Ländern Europas durch spezialisierte Service-Stationen entlang der TIR-Routen ergänzt.

Die TIR-Stationen verfügen speziell für die Wartung schwerer Straßenfahrzeuge über ausgebildete Fachkräfte, geeignete Werkstatt-Einrichtungen und Original-Iveco-Ersatzteile.

Die Stationen führen Instandsetzungsarbeiten sofort durch. Sie verfügen über Abschlepp-Fahrzeuge.

Alle diese Service-Leistungen können mittels Iveco-DKV-Kreditkarte bargeldlos in Anspruch genommen werden.

Mit diesem Spezial-Service wird dokumentiert, daß sich Iveco nicht nur um die Fahrzeuge kümmert, sondern auch um die Fahrer, die damit auf Achse sind.



Lomakylä  
Lapponia

Holiday village  
Feriendorf





### Wartung, die Zeit und Geld spart

Das Konzept von Iveco heißt: maximale Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Viele Aggregate und Komponenten sind deshalb wartungsfrei oder wartungsarm. Routinemäßige Überprüfungen sind mit wenigen Handgriffen zu erledigen.

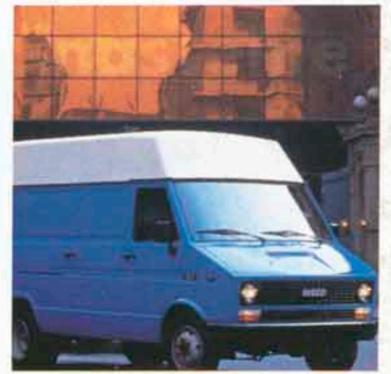
Viele weitere Neuerungen helfen, Zeit und Mühe zu sparen.

Der TurboStar ist ohne großen Wartungsaufwand einsatzbereit.

Auch dies ist ein Beweis für die überdurchschnittliche Produktqualität. Dieses Fahrzeug fordert zum Vergleich. Es ist genau das, was der Markt braucht. Der neue TurboStar von Iveco.







Iveco ist einer der führenden Nutzfahrzeug-Hersteller der Welt. Das Programm beinhaltet Transporter, Schnellastwagen sowie Fahrzeuge für Fernverkehr und Baustelle. Busse, Brandschutzfahrzeuge, Motoren und Stapler vervollständigen die Produktpalette. Die Produkte zeichnen sich durch Qualität, lange Lebensdauer und ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit aus. Iveco bietet mit einer Vielzahl von Modellen und Varianten für jeden Einsatzzweck das passende Fahrzeug.

**IVECO. EINE WELT DES TRANSPORTS.**

**IVECO**  
**MAGIRUS**

Iveco Magirus AG, Schillerstraße 2, 7900 Ulm/Donau