



Än slank hon hit, och än slank hon dit

Anläggningsbilen Iveco Trakker tog sig obehindrat genom lervällingen. Men på landsvägen och asfalten blev det till att ratta rätt. Svensk Åkeritidning har provkört en ny stjärna på himlen.

TEXT OCH **FOTO**: BOSSE NORVINGE

Iveco tillhör de minst etablerade på den svenska marknaden med mindre än en procent. Andelen i Europa ligger kring sju procent, vilket kanske heller inte är så upphetsande. Iveco själva verkar inte se Sverige som någon prioriterad marknad och generalagenten har hittills inte lagt så stor vikt vid att marknadsföra sina tunga produkter. Det mesta har hittills handlat om lilla Daily.

Men nu slår de ett slag för sin Trakker som skulle kunna vara ett intressant alternativ till de åkerier som skruvar själva eller har nära till en av Ivecos serviceanläggningar. För det är ingen tvekan – Trakker är både prisvärd och tål tuffa tag.

Trakker har som andranamn Hi-Track och Hi-Land, men det är nog Hi-Track med sovhytt som kan komma på tal. Hi-Land med korthytt är väl egentligen ointressant i sammanhanget då någon större längdbesparing ändå inte kan göras eftersom motorn sticker ut och tar plats.



MOTORALTERNATIVEN för Trakker är i grunden bara två med fem olika effektnivåer – niolitraren Cursor 9 på 330 eller 360 hästkrafter eller 13-litraren Cursor 13 med 410, 450 respektive 500 hästkrafter. Man har valt att stryka 11-litraren och istället skruva ner effekterna på två av 13-litrarna.

Alla motorerna är HI-Escr-motorer och renas enbart med SCR-tekniken, alltså ingen avgasåtercirkulation (EGR) – ett beslut som ger en betydligt enklare motorlayout. Till nackdelarna hör högre NOX-värden vilket i sin tur kräver en större SCR-katalysator och troligtvis också innebär en högre ureaförbrukning. Partikelfiltret ska bytas efter 4 500 timmar eller 450 000 kilometer, och ser filtret bra ut används det i bytssystemet och ersätts av ett rengjort filter istället för ett helt nytt.

Växellådorna är från ZF på tolv eller 16 växlar. Nästan uteslutande är det växlingsautomatiken AS-Tronic som säljs men en 16-växlad manuell finns som tillval. Som tillval finns också Allison automatlåda men då bara för 9-litersmotorerna.

I samband med vår provkörning av Trakker på Herstua Grustak dryga fem mil norr om Oslo hade två upplastade ekipage ställts till förfogande för landsvägskörning. Båda var 6x4-bilar med 3,20 meters axelavstånd och parabelfjädring både fram och bak. Luftfjädring finns som tillval bak men norrmännen föredrar järnfjädring i anläggningstrafik. Luftfjädring finns inte alls för framvagnen. Den ena vägbilen var en dragbil med en teknisk totalvikt på 74 ton men med potential till ännu tyngre tågvikter. Till denna en Istrail treaxlig tipptrailer med skjutbara axlar. Det andra ekipaget var en tippbil med tillkopplad 24-tons treaxlig kärria även den från Istrail. Med drygt fyra meter dragstång och tolvkubiks bergflak.

OCH UT PÅ DET NORSKA landsvägsnätet bar det. Demoföraren fanns med och höll uppsikt, men det som saknades på den lilla turen var väl egentligen prästens lilla kråka, eller om det var mormors. För det var väldigt vad vi slingrade oss fram mellan vägmärkningarna. Ekipagen vandrade verkligen hit och dit och man fick vara med och parera med kringlan hela tiden. Oklart är vad det var som gjorde dessa mindre positiva köregenskaperna. Att det berodde på fordonskombinationen är tveksamt då det var två så skilda byggnationer. En teori är att de korta axelavstånden på 3,20 som var gemensamt för de båda ekipagen, tillsammans med att den tandemdrivna boggin gav styrningen en tuff match att ta makten över boggin om vart ekipaget skulle ta vägen.

Men inne på terrängbanan märktes inga konstigheter med riktningstabiliteten. Där gick Trakker tryggt och stabilt upp- och nedför sandhögarna och genom lervällingen som ingenting. Och inte är Trakker omständlig att köra. På instrumentbrädan sitter knappar för neutral, fram- eller backväxeln. Ett tryck på driveknappen för att aktivera växlingsautomatiken och två tryck för att själv styra växlingarna. Då är det spaken under ratten som gäller för upp- och nedväxlingar. Ett snabbt tryck för enstegsväxling och längre tryck för att hoppa över



ett steg, något som kan vara svårt att hålla ordning på i stridens hetta.

Differentialspärarna sköts enkelt med ett stort vred för att välja hel- och mellandiff. Väljaren ställdes direkt på att spärra differentialen i fördelningsväxeln mellan de båda drivande axlarna och först vid de riktigt hårda provningarna vred vi till läge två och aktiverade axlarnas diffspärrar. Några av demobilarna saknade antislirregleringen ASR och hade de haft det hade vi ändå kopplat ur dessa på terrängbanan. Växlingen var också inställd på manuell växling. Växlingsautomatiken och antispinntekniken kan ställa till det ordentligt på sådant underlag som vi gav oss ut på. Och när det slirar så är det bara att släppa ner på varvet tills hjulen får fäste. Och det är nästan så att motorn ska stoppa tror man, men icke. 500-hästaren Cursor 13 med Bi-turbo utvecklar 2 300 Nm vid 900 till 1 500 varv/min, har goda segdragningsförmågan och vill inte ge upp i första taget.

UR FÖRARMILJÖSYNPUNKT kan man inte sticka under stol med att hytten känns omodern. Backspeglar och dörrstolpar samarbetar väl med att ta bort mycket av sikten tillsammans med den lilla framrutan som sitter högt och inte bjuder på så värst mycket av närsikt. Hytten har drygt tjugo år på nacken, så det är kanske snart dags för att ta en ny i anspråk. Och då kanske man



också passar på att göra plats för 15,9-litersmotorn Cursor 16 som redan finns Euro 6-klar i motorprogrammet från FPT Industrials men som inte får plats under det gamla hyttgolvet. Men ljudnivån är faktiskt behaglig även om det hela tiden är ett susande ljud som om det var en luftläcka, men så ska det nog vara på denna modell. Kylfläkten styrs elektroniskt och drar igång först när kylvattentemperaturen når 90 grader, men då låter det rätt bra om propellrarna.

Interiörmässigt märks det att det inte är någon landsvägsbil. Här är det inget överflöd av exklusiva

material som ska tillfredsställa ögat – utan rakt, enkelt och tåligt. Som det ska vara för att klara tuffa tag. Ska man säga något så är det kanske lite väl plastigt, och en del detaljer kan verka misstänkt klena. Vidare är inställningsmöjligheterna för ratten inte mycket att hurra för.

Men en stor stjärna i kanten måste jag slutligen ge till Iveco. De har gjort det omöjliga möjligt genom att enkelt kunna sätta en prislapp. Vilka andra vågar det?

bosse.norvinge@akeri.se

AT410T50 8x4:
Pris: 1 416 800 kr



AT260T50 6x4:
Pris: 1 321 600 kr



AT720T50 6x4:
Pris: 1 382 200 kr



IVECO TRAKKER HI-TRACK

Motor: 500 hk EVGT Euro 6. 2 300 Nm (900–1 500 v/min) **Växellåda:** ZF 16-växlad med AS-Tronic växlingsautomatik **Hjälpbroms:** Intarder 680 hk/500 kW bromseffekt **Fjädring:** Parabelfjädring fram och bak