

TEKNIK

Iveco X-Way – landsvägsmaskinen för terrängen



Iveco breddar möjligheterna att hitta rätt bil för transporter inom bygg- och anläggning, även för den svenska marknaden. Nya Iveco Stralis X-Way kombinerar Stralis fördelar på vägen med Trakkers egenskaper bredvid vägen. Svensk Åkeritidning har testkört nya X-Way.

Text & Foto: Bosse Norvinge



Med nykomlingen Stralis X-Way överbryggas avståndet mellan tunga landsvägsmodellen Stralis och Trakker för de tuffare anläggningsuppdragen. Eller om man så vill, kombinerar Stralis fördelar med god bränsleekonomi, låg lasthöjd och hög komfort på landsvägen med Trakkers terrägegenskaper och robusthet vid sidan av vägen. X-Way riktar in sig på alla de transporter som till 90–95 procent sker på väg och 5–10 procent vid sidan av vägen, på ett omväxlande underlag där exempelvis krokväxlare, tipp-, kran-, betong-, sop- och timmerbilar mycket uppehåller sig. Det ska fortsättningsvis inte vara något hinder att ta sig ut i lättare terräng vid behov utan risk att behöva bli bärgad.

Ivecos breda produktsortiment ger kunderna möjlighet att skraddarsy fordonet för sina specifika behov utan kompromisser och behov av eventuella lokala ombyggnationer.

IVECO X-WAY PRESENTERADES REDAN I NOVEMBER

förra året men då bara som 6x4 och 8x4 jämnlast. Den nordiska säljorganisationen valde att hålla tillbaka lanseringen för att mer Nordenanpassade lösningar skulle hinna ut. Och det har det gjort nu.

Mest intressant för vår marknad är den ”riktiga” tridembilen som äntligen går att få fabriksbyggd. Tridemkonfigurationen i form av tandemboggi med stödaxel bakom kallas då 8x4 1+3 vilket motsvarar 8x4x4. Men den traditionella 6x2 boggibilen med dubbelmontage på stödaxeln finns inte i sortimentet. Iveco erbjuder sin 6x2 med singelmontage. Nu är Norden som bekant inte någon stor Iveco-marknad, och i synnerhet inte Sverige, men med konfigurationer anpassade för svenska förhållanden blir förutsättningarna klart bättre inom segmentet.

VAD INNEHÅLLER DÅ X-WAY?

I stort handlar det om en väg-Stralis men med kraftigare chassi, fler axelkonfigurationer och möjlighet till bättre terrägegenskaper genom fler drivningsalternativ och ökad infallsvinkel. Med andra ord lite godbitar plockade från Trakker. Motoralternativen blir betydligt fler än hos Trakker. Alla Cursors 9-, 11- och 13-litermotorer från 310 till 570 hk och vridmo-

Ivecon är förvånansvärt lättstyrd även på riktigt mjukt underlag men den kraftiga och omfångsrika ratten känns ovan.

TEKNIK



ment mellan 1300 och 2500 Nm finns. Självfallet också några naturgasalternativ. Växellådorna är Hi-Tronix 12- eller 16-växlade. Manuellt 16-växlat alternativ eller helautomatisk Allison finns också. Tre olika kraftuttag erbjuds med vridmoment på upp till 2 450 Nm. Både kopplingsoberoende och beroende PTO.

Med Stralis-generna följer också alla bränslesparande och säkerhetsrelaterade funktioner, bland annat Hi-Cruise-systemet med körassistentfunktioner som eco-roll, förutseende växlingsautomatik och farthållare. Det gäller också autobromsen på fyraxlingarna där det ännu inte är krav, men det kommer. Hur som helst så sparar det liv.

KUNDEN KAN OCKSÅ VÄLJA DEN HYTT

som passar bäst. Kort hytt, sovhytt med lågt eller medelhögt tak eller den stora Hi-Way-sovhytten för långdistanstransporter, något som efterfrågas i segmentet men som Iveco hittills inte där kunnat erbjuda. Ramen kommer från Trakker och då den lättare med 7,7 mm ramtjocklek på längdbalkarna. Axelmässigt är det mycket nytt och dessa som blivit uppdaterade med flera förbättringar kan även fås med skivbromsar som gör sitt på vikten.

Fram finns axlar från 7 till 9 ton. Bak är det förutom nya axlar även nya och förfinade upphängningar och tandemboggilösningar, mycket för att få ner vikten.

Just med vikten som fokus har Iveco dessutom tagit fram en "Super Loader" – X-Way SL.

Genom en rad konstruktionsmässiga val och optimeringar tillsammans med Cursor 9-motorn på 400 hk kommer deras 8x4-chassi ner till 8 845 kg.



Ett lättviktschassi speciellt framtaget för betongroterare.

EN SPÄNNANDE NYHET

är att Iveco nu också kan förse med hydrostatisk drivning på framaxeln. Den heter då Hi-

Traction och kommer från Poclair.

Att aktivera framhjulsdriften görs genom att förvälja i hastigheter under 45 km/h. Driften träder i funktion automatiskt vid behov under 22 km/h. Hydrostatdrivning som finns hos flera andra tillverkare ger ökade framkomlighetsegenskaper men samtidigt bättre bränsleeffektivitet än en mekanisk drivning, och detta med bibehållen lasthöjd. Systemet är beställningsbart redan nu men fanns tyvärr inte att prova.

Däremot kunde vi prova ett antal X-Way 6x4 och 8x4. Ur förarsynpunkt ingen skillnad gentemot väg-Stralisen och ungefär lika jämförbar att ta sig i och ur. Jag noterade däremot att den främre ledstången inte är någon riktig ledstång utan mer ett tvådelat handtag då omtag krävs, så man inte ska bli hängande i luften i vänsterarmen.

VI PROVADE BLAND ANNAT 6X4

tippbilar med två- respektive treaxliga kärror på vägen, där X-Way är tänkt att befinna sig den större tiden även om de inte var växlade för landsvägskörning med sina 1 400 varv vid 80 km/h. Bilarna med korta axelavstånd på 3,20 meter efter norska specar visade svaga tendenser till att tandemboggin tar makten och gör fordonet lite oroligt på vägen, speciellt med den treaxliga kärran efter. Men samtidigt upplevde jag att de gick betydligt tryggare denna gång än för några år sedan när Trakkern kördes på samma vägnät. Ivecon är förvånansvärt lättstyrd även på riktigt mjukt underlag men den kraftiga och omfångsrika ratten känns ovan. ●