



Kostnadsjägaren

Iveco Stralis tar nu ett par rejäla steg framåt med både ny motor och växellåda. Nu har man ambitionen att bli Europas mest kostnadseffektiva.

Den stora frågan är dock – varför fick inte 13-litarna bättre vridmoment?

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



När nu Iveco moderniserar sin Stralis med tillägget XP kan allt sammanfattas med ett ord. Kostnadsjakt. Med vidareutvecklade motorer, ny snabbare växellåda och ny bakaxel har det mesta handlat om en sak – bättre förbrukningssiffror.

Basen i hela anrättningen är förstas motorerna. Två av 11,1-litarna och båda 12,9-litarna blir kraftfullare. På Cursor 11 med 420 hästar har man slipat upp vridmomentkurvan med 100 newtonmeter, till 2 000 Nm. Samma utveckling följer den något starkare 480 – vilket gör att den nu är uppe på samma nivå som nuvarande 510 Cursor 13-motorn.

De båda 13-litersmotorerna får i sin tur ökade effekter med 10 hästar vardera till 510 och 570 hästar ur de båda största. Med andra ord finns effekten. Dock imponerar inte vridmomentet. I jämförelse saknas mellan 200 och 450 Nm när man jämför med konkurrenternas momentkurvor. 510 har i alla fall ett bra vrid på låga varv och den segdrar bra redan vid 900 varv/min. Effekterna känns helt okej för 40 ton men skulle vi upp till 60, 64 och 74 ton så lär inte ens vridet i stora Cursor 13 räcka. Då lär det inte finnas någon annan utväg än att få ner Cursor 16 mellan rambalkarna.

I arbetet med de nya motorerna har italienarna skjutit in sig på att få ner utsläppen. Tidigare har Iveco skrutit med sitt patenterade Hi-SCR – som räckt för att klara Euro 6-kraven. Nu kommer dock återcirkulationen med EGR även på Iveco. Enligt tillverkaren har det dock inget med emissionerna att göra, snarare handlar det om att få ner bränsleförbrukningen genom tidigare förbränning.

För att minska onödiga energiförluster införs också en variabel styrservopump, luftkompressor med koppling och en energiatervinningsgenerator med intelligent batteriövervakning. Dessutom får bilarna ECO-Switch som gör att motorn stängs av om den står på tomgång i fem minuter.

I paketet med moderniseringar märks också en ny generation tolvstegade automatlådor från ZF. Hi-Tronix, som den heter sägs vara tio procent snabbare i växlingarna. Nu finns också en del extra som backstartshjälp, krypkörningsläge, fyra backväxlar, gungningsfunktion vid fastkörning och förutseende ECO-Roll.

Ute på väg tänker man inte alls på lådan, vilket är ett bra betyg. Föregångaren Eurotronic kunde däremot både missa eller välja fel växlar. Den tiden verkar vara förbi.

Nytt är också den enkelväxlade bakaxeln på 4x2, som ska ge en bättre växlingsgeometri och få ner motorvarvet ytterligare. Även bakvagnen är nykonstruerad med ett 45 kilo lättare fjädringspaket.

Slår man ihop alla bränslebesparande åtgärder så landar det i uppemot 11 procent mindre i förbrukning.

Men visst, med så stora förändringar kunde man ha hoppats på lite designförändringar, förutom den svärtade fronten och lite nya emblem. Men kanske väntar snart något? Hytten är ju trots allt 23 år.

Kanske något där man får plats med Cursor 16, för det behövs här uppe i Norden. Stora nyheter utlovas 2017 och 2019. Vi är snart där!

Långdistansare på gas

I samband med lanseringen av Iveco Stralis XP kommer också gasvarianten för CNG eller LNG. Utseendemässigt är det mest NP-emblemet som skvallrar om att det sitter en ny naturgasmotor under hyttgolvet. Den nya 8,7-liters Cursor 9 gasmotorn som ersätter den tidigare 7,8-litaren håller samma prestanda som motsvarande Cursor 9 i dieselsonversion och når upp till 400 hästkrafter och ett maximalt vridmoment på 1 700 Nm.

Den nya automatiserade växellådan Hi-Tronix har dock inte hittat ner i Stralis NP, däremot blir den 12-stegade Eurotronic-växellådan med integrerad hydraulisk retarder, backstartshjälp och adaptiv farthållare standard. Vad som ändå kan noteras trots att naturgasbilen har likvärdig prestanda som motsvarande dieselvariant är att retardern inte känns lika kraftfull.

Beträffande räckvidd så erbjuds i LNG-versionen dubbla tankar för upp till 150 mils



körning mellan tankningarna vilket är en fördubbling jämfört med tidigare, men så handlar det om 4x2 dragbilar och inte riktigt representativ för den nationella dragbilssvängen. När väl 6x2 kan tänkas komma i produktion blir utrymmet för tankarna mindre och räckvidden begränsas då till 60 mil.

bosse.norvinge@akeri.se