

Iveco ger full gas med **alternativa bränslen**

Gasdrift är på tapeten och fler vill erbjuda LNG-drift även på långdistans. Nu kommer Iveco med sitt effektstarka svar – Iveco 460 NP, och kan nu tillsammans med sina lättare last- och transportbilar erbjuda ett brett urval för alternativa bränslen. Svensk Åkeritidning har tittat närmare på gasalternativen.

Text & Foto: Bosse Norvinge

För Iveco är gasdrift inget nytt. Redan 1996 kunde de första tyngre gaslastbilarna levereras. Marknaden har däremot inte riktigt varit redo, men nu ökar intresset för naturgas i både flytande och komprimerad form. Senaste tillskottet, en 460-hästare som i LNG-utförande erbjuder en räckvidd på upp till 160 mils körning mellan påfyllningarna ska ta upp konkurrensen bland gaslastbilarna för fjärtrafik. En än så länge smal nisch, men urvalet ökar.

Iveco är därmed en full-range-leverantör av gaslastbilar för totalvikter från 3,5 till 50 ton med sin breda linje

naturgasmotorer, från 136 upp till 460 hästkrafter.

Iveco har tidigare använt otto-tekniken med stökiometrisk förbränning för sina gasbilar, och fortsätter också med det. Det ger enligt Iveco en lättare, tystare och mer användarvänlig motor jämfört med att bygga på en dieselmotor. Tändstiftsmotorn med trevägskatalysator kräver inget partikelfilter, SCR, EGR-ventil, diesel- eller Adblue-tank och ska tillsammans med låg förbrukning och långa serviceintervaller ge en bra total ägandekostnad (TCO – Total Cost of Ownership). Dessutom klarar Ivecos lösning metan- gas av sämre kvalitet. ●





IVECO STRALIS NP 460:

I samband med lanseringen av Iveco Stralis XP under 2016 presenterades också gasvarianten för CNG och LNG som kompletterade de tidigare 18- till 44-tons Stralismodellerna med 330-hästars Cursor 8-motor. Nytt var då den nya naturgasmotor Cursor 9 på 8,7 liter och 400 hästkrafter samt vridmoment på 1 700 Nm som var det största som gick att få. Den senaste automatiserade växellådan Hi-Tronix gick däremot inte att få till gasbilen utan då var det Eurotronic-lådan som gällde. Det är nu tack och lov ändrat och den senaste och mer snabbväxlande versionen av 12-stegad växellåda finns som alternativ. Hi-Tronix-lådan har dessutom inneburit att gasmotorn, växellådan och olika förarstöd bättre kunnat trimmas ihop än vad som varit möjligt, vilket ger bättre förbrukningsciffror. Dessutom innebär det en Silent-funktion som drar ner lite på effekten, varvtalet och ger tidigare växlingar för trafik i områden som kräver lägre ljudnivå.

OM VI DÅ SKA JÄMFÖRA med vad vi redan har på gaslastbilsmarknaden i det hittills begränsade fjärrsegmentet så är Iveco NP 460 en utmanare. Iveco är tillsammans med Volvo ensamma om en gaslastbil i denna effektklass. I alla fall hästkraftsmässigt. Sett till vridmomentet når Ivecon inte upp till någon av de båda Volvo LNG-alternativen (2100 och 2300 Nm). Men Cursor 13 NP med ett vridmoment på 2 000 Nm ligger i alla fall jämnt med Scania's hittills största gasvariant 410 men delar med den samtidigt den utlovade långa räckvidden

på 160 mil mellan påfyllningarna. Då pratar vi 4x2-konfiguration och dubbla LNG-tankar. Som kombinerad CNG och LNG är räckvidden 100 mil och närmare 60 mil som ren CNG. Kring sommartid kommer också megadragaren som får en räckvidd på upp till 115 mil och till slutet av året är det dags för 6x2-dragbilen. Men då blir räckvidden begränsad till maximalt 75 mil. Samtidigt ska jämnlastbilarna som 4x2 och 6x2 finnas tillgängliga och de har samma räckvidd som de 4x2-dragare som nu har lanserats.

NU SKA NOG INTE 460 NP LNG jämföras med 460 som dieselvariant. Gasbilen var allt tröttare vilket inte är så konstigt. Vridmomentet på 2 000 Nm kan likställas med mindre dieseln, Cursor 11 på 420 hk, och även dessa jämfört så ligger maxvridet uppe vid 1 100–1 600 v/min mot dieselmotorerna som i regel tar ut sitt pulver vid omkring 900–1 500 v/m.

ÄVEN OM NP LNG ÄR HÖGVARVIC verkade den trivas rätt bra nere på 900 varv ibland även om det inte är det optimala för motorn. Att Stralisen generellt sett faktiskt är en mycket bra lastbil, kan konstateras bakom ratten. Både stabil och komfortabel. Visst håller den detaljmässigt inte samma klass som flera andra fabrikat på marknaden. Interiören är plastig, det knakar när man tar i grejerna och smäller när luckorna stängs. Men så pratar vi helt andra prisnivåer här. Men Iveco erbjuder ändå långa serviceintervaller i priset. ◉ ▶



IVECO DAILY NP:

Daily Blue Power som presenterades i höst kännetecknas exteriört av blålackerad grill och fälten upp mot sidorutorna samt aluminiumfälgarna på sommarsulor (!).

Det intressanta sitter dock under skalet genom att serien innefattar tre modeller klara för de tuffa miljökraven 2020. En diesel redo för Real Drive Emission-kraven, den beprövade Daily Electric och den som vi ska titta

närmare på – Daily Hi-Matic Natural Power. Som namnet antyder så handlar det alltså även här om en naturgasdriven Iveco. Komprimerad naturgas, CNG och med Hi-Matic-lådan vilket är den stora nyheten i sammanhanget. Det är den populära 8-stegade automatiska växellådan funnits en tid till dieselvarianterna och som även används i bland annat Maserati och Jaguar, något som gärna påtalas för att ge Daily en sportigare aura kring sig. Men det är en mycket bra växellåda enligt min mening. Hi-Maticen ska också ta ner förbrukningssiffran med 2,5 procent och även inverka positivt på ljudnivån.

Under huven sitter som tidigare en 3-liters F1C-motor konverterad till naturgasdrift med effekten 136 hk och vridmoment 350 Nm. Att Iveco

valt den större motorn försvaras med att den bland annat ger längre serviceintervall och lägre ljudnivå. Räckvidden är 45 mil och om gasen tar slut kan man hanka sig fram med bensinreserven upp till 7 mil, men då på reducerad effekt enligt reglementet.

En gas-Daily betedde sig som om den misstänkte med skakningar till följd och upplevdes också bullrigare än dieselvarianten. Frågan är om det var något ”fel som inte var rätt” på just det exemplaret.

Den andra som provkördes gick betydligt bättre, helt enligt förväntningarna med hög körglädje.

Noteras kan också att den ernerande backvarningssignalen är bortkopplingsbar. Tack för det Iveco. 🟡



IVECO EUROCARGO NP:

I distributionsklassen kände vi på Eurocargo NP 210 som i sin CNG-version ska klara 28–36 mil.

Eurocargo CNG finns i viktclasserna 12, 15 och 16 ton, och för rundsvängen erbjuds 12- och 16-tonnarna upplastade till 12 respektive 14,5 ton.

Här har egentligen inte hänt något större sedan lanseringen 2015, förutom att CNG-alternativet dykt upp. Under

hytten sitter Tector 6-motorn, en 6-liters sexa på 210 hk. Till det finns valet antingen manuell växellåda eller Allison automat som det var i de provkörda bilarna.

Eurocargo har fortfarande något hög bullernivå, men det har jag påpekat förut. Visst påverkar byggnationen i form av skåp och dessutom att bakväggen sitter alldeles bakom föraren. Och nära sitter man vilket innebär att möjligheten till justering är begränsad. Annars är den hyfsat komfortabel och upplevs mycket riktningstabilt på landsvägarna. Däremot är 210 hk och 750 Nm lite väl i underkant för en 16-tonnare. Slö är ett kort men välbeskrivande ord. Bromsarna var också allt utom behagliga. Ungefär som gamla tiders tryckluftsbromsar. Först händer inget, sedan inget och till slut alltihop.



Betydligt behagligare bromsar var det på 12-tonns Eurocargon även om Telmas elektromagnetiska tillsatsbroms inte upplevdes lika effektiv som 15- och 16-tonnarnas hydrauliska

retarder. Men med totalvikter kring 12 ton räckte i alla fall 210 hästaren bättre till kraftmässigt.

Tack i alla fall för att den fruktansvärt irriterande blinkersignalen har tagits bort och ersatts av ett betydligt behagligare vanligt klickljud! 🟡



Extratank Iveco Eurocargo