

BIGtruck rij-impresie: Eco Stralis Hi-Way 460



Ondergewaardeerde koppelbeul

Het merk Iveco scoort in ons land maar een bescheiden marktaandeel. Zeker, met de Iveco Daily en met de EuroCargo gaat het bijzonder goed met dit Italiaanse merk maar in het zware segment blijft het lastig. Wij namen een Iveco Stralis, of eigenlijk een 'EcoStralis' mee voor een nieuwe kennismaking om er achter te komen of dit terecht is. Maakt onbekend echt onbemind?

De witte Iveco is getooid met een fraaie blauwe streep die vanaf de voorbumper over het front naar het dak toe loopt. Het ziet er gelikt uit zo met deze 'raceauto-achtige' striping. Het onderstreept wat ons betreft het pittige karakter van de Iveco, want pittig dat istie! De striping is bedacht door Iveco om te vieren dat het merk inmiddels 40 jaar bestaat. De merken waar het bedrijf uit voortkomt bestaan al veel langer waardoor de ondertitel '150 jaar ervaring' gerechtvaardigd is.

Turbostar

We namen de truck mee vanuit Den Bosch waar hij tijdens de Mega Truckshow voor de deur stond met onze nieuwe Pacton testoplegger. De oplegger moest weer naar Ommen en we maakten er even een mooi rondje Nederland van met de Iveco. De 460 pk worden geproduceerd door de compacte Cursor 11 zespitter. Dat is een motor met een cilinderinhoud van slechts 11,1 liter en daarmee toont Iveco een fraai staaltje downsizing. De FPT krachtbron, want zo heet de fabriek die

de motoren produceert, levert 2150 Nm aan koppel tussen de 925 (!) en 1500 toeren en dat garandeert een ongekend soepele krachtbron. Iedereen kent de verhalen uit de oude doos over de stoere Turbostar trucks die in de klim maar door bleven gaan. Nou, voor de nieuwe generatie Stralis geldt dat ook, 'eco' of niet maar ze blijven trekken.



Geen EGR

Iveco gebruikt voor de volledige range uitsluitend het eigen Hi-SCR systeem om de strenge Euro-6 emissie eisen te halen. Dat wil dus zeggen dat er geen regeneratie van uitlaatgassen toegepast wordt. Dit zogenaamde EGR systeem zorgt namelijk voor extra vervuiling in de verbrandingskamers en daardoor voor vervuiling van de olie. Iveco koos er om die reden voor om dat systeem niet toe te passen en daarmee is het merk redelijk uniek. Redelijk uniek ja, want naast Iveco is het alleen Scania die ook geen EGR toepast, al geldt dat bij de Zweden slechts voor twee modellen.

Geen regeneratie

Doordat Iveco zorgt voor een bijzonder hoge temperatuur van de uitlaatgassen is de verbranding mooi schoon en ontstaat er een nog lagere uitstoot van roetdeeltjes dan voor de normen noodzakelijk. Als gevolg daarvan hoeft het roetfilter niet extra schoongebrand te worden. Bij de meeste andere trucks moet dat wel, deze zogenaamde passieve regeneratie. Daarvoor moet extra brandstof worden ingespoten om het roetfilter schoon te branden. Dat leidt tot ergernis en stilstand maar ook tot extra onderhoud. Een Iveco roetfilter hoeft pas na 650.000 km gecontroleerd te worden.



Lange interval

Het niet toepassen van EGR zorgt voor een bijzonder lage onderhoudsfrequentie. Ondanks het bijzonder kleine oliecarter met een inhoud van slechts 28,5 liter heeft de Iveco een onderhoudsinterval van maximaal 150.000 km of 18 maanden. Dat geldt alleen met olie met een lage viscositeit van 0W20. De bijzonder lange onderhouds interval is een rechtstreeks gevolg van het niet vervuilen van de olie door roetdeeltjes en overtollig ingespoten brandstof zoals bij een voertuig met een EGR systeem. Een lange onderhoudsinterval leidt tot minder stilstand en tot minder onderhoudskosten, dat mag duidelijk zijn.

Kennismaking

Dat is heel veel techniek, en daar ligt het niet aan bij een Iveco. Ook aan het interieur kan het niet liggen want zeker met de fraaie leren stoelen is zo'n Stralis zo gek nog niet. Een prima koelkast, een draaistoel en zelfs een tv aan boord maken het leven aangenaam in deze Hi-Way cabine. Het dashboard is bij de vorige update behoorlijk opgeknapt en ziet er eigentijds uit. Ook de boordcomputer van Iveco met daarin navigatie en een puik audiosysteem mag er wezen. Het is even studeren, maar dan werkt alles keurig zoals je dat verwacht. Intussen rollen de kilometers onder de Iveco door en daarbij valt op dat het erg strak stuurt. Voor zover we dat in het vlakke Nederland kunnen beoordelen trekt de Stralis meer dan uitstekend en klopt eigenlijk alles aan deze trekker. En dat exterieur? Wij vinden het een hele strakke auto, zeker in deze uitmonstering maar het blijft een kwestie van smaak. Toch zouden we de Iveco beslist op de shortlist zetten als we een trekker nodig hadden. Zoals de kop al zegt, onbekend maakt onbemind dus een kennismaking is zeker aan te bevelen.



Fiat Power Train

De motorenfabriek waar alle Iveco motoren vandaan komen heet dus FPT en dat staat voor Fiat Powertrain Technologies. Je verwacht het niet, maar dit is de grootste producent van dieselmotoren ter wereld. Schaalgrootte is alles vandaag de dag, zeker met de ontwikkelingskosten van een moderne motor. De grote kracht van FPT is dan ook die schaalgrootte want dit bedrijf produceert al lang niet meer alleen voor de eigen groep. Zonder merken te noemen, maar in de fabriek zagen we ooit ook rode en zelfs gele dieselmotoren de band verlaten. Dat wil zeggen dat zelfs de grootste concurrenten op motoreengebied ze gewoon in Italië laten bouwen door FPT. De motoren uit Turijn draaien dan ook over de hele wereld, van China tot in de verste uithoeken van Amerika en Australië.

Tekst en fotografie door www.bigtruck.nl.