



Werd in 2013 verkozen tot "International Truck of the Year", deze Stralis.

Iveco blijft pioniersrol spelen



Met de Stralis, die vorig jaar de titel van "International Truck of the Year" mag dragen, heeft Iveco een aantal premières op zijn naam staan. Zo is dit de eerste truck die de Euro 6 norm haalt door alleen maar SCR-technologie toe te passen.



De Euro 6 versie van de Stralis werd eerst onder de nieuwe benamingen Hi-Way en Hi-Road gelanceerd. De Hi-Way heeft de grootste cabine en is vooral voor de lange afstand ontworpen. De Hi-Road heeft als doelpubliek distributie over lange afstand en andere toepassingen waar een groot cabine volume minder van belang is. De trucks hebben een beter gestroomlijnd front gekregen en een betere afwerking van de cabine. Maar de grootste vernieuwing zit onder de cabine: de nieuwe Euro 6 motoren

van Iveco. De pan-Europese constructeur is immers in staat aan de strenge uitlaatgasnorm te voldoen zonder EGR te moeten toepassen. Het terugvoeren van gekoelde uitlaatgassen in de motor heeft immers een aantal nadelen, waaronder een relatief ingewikkelde installatie hogere temperaturen in de cilinderkop. De Cursor 9, 11 en 13 motoren maken alleen gebruik van SCR, het injecteren van AdBlue in de uitlaatgas om aan Euro 6 te komen. Dat wordt ondermeer mogelijk gemaakt door injectie met common rail, die een piekdruk van



In onze buurlanden zijn trucks op aardgas een vast gegeven aan het worden.



Hoge inspuitdrukken dragen bij aan het overbodig maken van EGR.



CNG biedt de mogelijkheid lange afstanden op gas te rijden. LNG heeft compactere tanks en is meer voor plaatselijk gebruik ontworpen.

2.200 bar aankan. Iveco noemt het systeem HI-eSCR, in combinatie met een DPF.

AARDGAS ALS ALTERNATIEF

De Stralis Natural Power is de aardgasversie van de Stralis en maakt gebruik van zowel CNG als LNG, respectievelijk samengeperste en vloeibaar gemaakte aardgas. De motoren voldoen net als hun dieselen tegenhangers aan de Euro 6 uitlaatgasnorm. Met deze wagens wil Iveco aan de slag in sectoren zoals distributie, logistiek op korte en middel-lange afstand en ook gemeentediensten zoals afvalomhaling en -transport. Het gamma is

uitgebreid en bestaat uit twee- en drieassige bakwagens en tweeassige trekkers. De voertuigen lopen in Madrid van dezelfde assemblage lijn als de dieselmodellen en zijn uitgerust met de Cursor 8 Natural Power-motor met vermogens van 270 tot 330 pk. Die motor is gekoppeld aan de handgeschakelde zestien-versnellingsbak van ZF of de zestrapsautomaat met hydraulische koppelvormer van Allison. De CNG-modellen hebben een totale tankinhoud tussen 400 en 1.300 liter en een lay-out die kan worden aangepast aan de specifieke behoeften van de klant.

Naast de CNG-versie voor middellange en lange afstanden is de Stralis Natural Power ook verkrijgbaar in een LNG-versie voor een rijbereik van 750 kilometer. De trekker AT440S33T/P LNG is standaard uitgerust met vier CNG-tanks van 70 liter en een cryogene tank van 525 liter LNG. Het aardgas wordt in vloeibare toestand opgeslagen bij -130°C en een druk van 9 bar en wordt terug in gasvormige toestand gebracht, alvorens het in de motor wordt geïnjecteerd. Iveco is de enige Europese constructeur die zijn CNG-strategie heeft bevestigd bij de overgang van Euro 5 naar Euro 6: de aardgasmotoren van FPT Industrial gebruiken een stoichiometrische verbranding. Dat vraagt een nauw-

keurige lucht-brandstofverhouding, waarna het mengsel in een Otto-cyclus met bougies ontsoeken wordt. Het lucht-gasmengsel wordt via een rail geïnjecteerd met twee injectoren per cilinder. De uitlaatgassen worden behandeld door een klassieke passieve driewegkatalysator die geen enkel additief vereist. Wat de emissies betreft, zijn Euro 6-aardgasmotoren veel milieuvriendelijker dan hun tegenhangers op diesel. Aardgas is een bijzonder schone brandstof dankzij de verwaarloosbare roetuitstoot (95 procent minder dan een diesel) en NOx-uitstoot (-35 procent). Bovendien maken deze voertuigen het mogelijk om de CO₂-emissies te verlagen met 10 procent tot 100 procent (bij gebruik van biomethaan). Tot slot toont de Stralis Natural Power zich erg stil: het geluidsniveau ligt gemiddeld 5 decibel lager dan bij dieselmodellen, waardoor dit voertuig zich bij uitstek leent voor afvalophaling en nachtelijke distributie-activiteiten. Wat kostefficiëntie betreft, ligt de totale bezitskost (TCO) ongeveer 10 procent lager dan bij een diesel. Aangezien aardgas goedkoper is dan diesel, ligt het rendement hoger en dat vertaalt zich in een 40 procent lagere brandstofkost, de voornaamste besparing op het gebied van TCO. ▲

JAN VOET