

Ze smakiem

Stralis Hi-Way zbiera punkty za wygląd. Jeszcze więcej oferuje przy bliższym poznaniu.



Aby wypróbować nowe Iveco, stworzyliśmy typowy, nowoczesny zestaw o zasięgu ogólnoeuropejskim. Do dwuosobowego ciągnika z silnikiem o mocy 460 KM dołączyliśmy naczepę Kässbohrer z najnowszej, limitowanej edycji przygotowanej na 120-lecie firmy. Nawet kolory się zgrały: pomarańczowa kabina znalazła kontynuację w soczystej czerwieni plandeki.

Złota proporcja

Stralis należy obecnie do najładniejszych, najbardziej proporcjonalnych ciężarówek. Z estetycznego punktu widzenia, niektóre premiery ostatnich miesięcy to próby odnalezienia tego, co Włosi już mają. Trzeba je zrozumieć, aby zaakceptować. Tymczasem projektanci Stralisa uchwycili tę delikatną równowagę między

wymogami współczesności, a niezmiennymi regułami tworzenia rzeczy ładnych. Iveco wpada w oko, a ponadto ma o 3% niższy współczynnik oporu powietrza.

Zrównoważona elegancja panuje również we wnętrzu. W miejscu poprzednio stosowanej, awangardowej, „rogatej” tablicy rozdzielczej jest spokojniejsza, ułożona z łagodnych linii, z głównymi wskaźnikami zamkniętymi w półokrągłej obudowie. Przełączniki zautomatyzowanej skrzyni biegów pozostały na desce, a dalej po prawej jest konsola środkowa z wielofunkcyjnym ekranem, zwrócona w stronę kierowcy. Iveco zaprojektowało ją bardzo praktycznie. Rozbudowana jest jedynie górna część. Niżej konsola zwęża się, co ułatwia poruszanie się w kabinie.

Na brak miejsca nie można narzekać. Objętość górnych schowków jest ograniczona przez opływowy, wygięty dach.

Jednak miękkie torby powinny się tam zmieścić. Jak zwykle, przy jednoosobowej obsadzie można wspomóc się górną leżanką i tam położyć większy bagaż. Górne łóżko ma pneumatyczny układ pomagający je składać i rozkładać. Iveco podaje zresztą, że wielkość miejsca na bagaż wzrosła w porównaniu z poprzednim modelem.

Jasna kolorystyka ścian nadaje wnętrzu przyjemny ton. Skontrastowana z nią tablica rozdzielcza wyodrębnia wizualnie miejsce do pracy. Rozkładany stolik przy dolnej leżance, czy znajdująca się przy niej „mini-szafka” z miejscem na picie i drobiazgi uprzyjemnią sjęstę. Jako stolik może służyć również pokrywa lodówki, wysuwanej spod łóżka. Największa z montowanych chłodziarek ma pojemność 35 l. Sama leżanka typu High Comfort ma grubość materac o szerokości 80 cm i długości ponad 2 m.



Wnętrze Stralis w nowej aranżacji jest wygodniejsze i bardziej funkcjonalne. Jakość materiałów wykończeniowych jest wysoka.



Podczas wypoczynku kierowca ma wszystko pod ręką. Iveco pomyślało nawet o rozkładanym stolniczku i wielofunkcyjnym schowku.

Zestrojenie

W modelu 460 EEV pracuje silnik z rodziny Cursor 10. Zasilają go pompowtryskiwacze, osiągi polepsza turbosprężarka o zmiennej geometrii, a do oczyszczania spalin służy układ selektywnej redukcji katalitycznej SCR. 55-litrowy zbiornik Ad-Blue jest umieszczony w dobrze dostępnym miejscu, tuż za błotnikiem przedniego, prawego koła. Dalej znajduje się olbrzymi zbiornik paliwa. Jak wszystkie jednostki stosowane w Stralisie, 460-konny Cursor 10 wyposażony jest w dekompresyjny hamulec silnikowy Iveco Turbo Brake. Jest zintegrowany z hamulcami zasadniczymi oraz In-tarderem, o ile pojazd go posiada.

W układzie przeniesienia napędu jest 12-biegowa skrzynia EuroTronic II firmy ZF. Ostatnie przełożenie to bieg bezpo-

średni. O niskie obroty przy prędkości podróżnej dba most napędowy o przełożeniu 2,85:1. Przyciski na tablicy rozdzielczej służą do wyboru kierunku jazdy, względ-

nie „wrzucania na luz”. Jeśli kierowca chce ręcznie skorygować przełożenie lub użyć hamulców pomocniczych, korzysta z dźwignienki pod kierownicą. Po drodze, między dźwignienką, a przyciskami jest pokrętło do włączania blokady tylnego mostu.

Mimo relatywnie małej pojemności, silnik Cursor 10 zapewnia dobre osiągi. Chętnie współpracuje z kierowcą i nie pozwala, aby Iveco wlokło się w ogonie. Skrzynia biegów EuroTronic II umie z diesla wycisnąć najlepsze cechy, wykorzystując jego wysoki moment obrotowy osiągnięty już przy 1550 obr/min.

Iveco Stralis Hi-Way 460 EEV

Dmc (t)	18
Masa własna (t)	7,66
Rozstaw osi (mm)	3800
Typ silnika	Cursor 10
Liczba i układ cylindrów	R6
Pojemność (dm ³)	10,3
Maks. moc (KM/kW/obr/min)	460/338/1550÷2100
Maks. mom. obr. (Nm/obr/min)	2100/1050÷1550
Skrzynia biegów	zautomatyzowana ZF
.....EuroTronic II 12AS2330TD	
Przełożenie przekładni głównej	2,85:1
Przeglądy	????
Gwarancja	????



FAYMONVILLE

TRAILERS TO THE **MAX**



POSTĘP I SOLIDNOŚĆ

TRAILERS TO THE MAX

KONTAKT:
Krzysztof BARTOSIK | Kom. +48 516 028 736
krzysztof.bartosik@faymonville.com

FAYMONVILLE POLSKA SP. Z O.O.
ul. Prosta 4, Łozienica | PL 72-100 Goleniów
tel. +48 (0) 91 43 21 730 | fax +48 (0) 91 43 21 731
info.polska@faymonville.com

www.faymonville.com

Rocznicowa seria naczep Kässbohrer ma obniżoną masę własną i bogate wyposażenie. Do standardu należy stalowa ściana przednia i solidne odbojniki rolkowe z tyłu.



System mocowania ładunku K-Fix składa się ze 118 otworów w profilach bocznych. Dodatkowo są w nich zamocowane pierścienie. Łaty, które zabezpieczają ściany boczne można podczas załadunku ułożyć na wspornikach przytrzymujących osłony boczne.

Nierozłączni

Nowością w Iveco jest rozbudowany system sterowania informacją i rozrywką Iveconnect. Składa się z dwu elementów.

Pierwszy, Iveconnect Drive służy kierowcy. Wśród jego funkcji jest nawigacja oraz Driver Attention Support, czyli układ wykrywający objawy zmęczenia. Główną innowacją jest system Driving Style Evaluation, czyli pokładowy trener, funkcjonujący podobnie jak w Scanii i Mercedesie. Ocenia styl jazdy za pomocą gwiazdek i wartości procentowej w odniesieniu do sytuacji idealnej. Aktualne wskazania wyświetla obrazowo za pomocą okrągłych „cyferblatów” z polem czerwonym (źle), żółtym (przeciętnie) i zielonym (doskonale). Ponadto podaje zalecenia odnośnie sposobu wykorzystania bezwładności czy hamulców.

Druga część systemu łączy pojazd z bazą. Iveconnect Fleet, opracowany we współpracy z firmą Qualcomm jest sys-

temem telematycznym, który wspomaga zarządzanie flotą i sprzyja optymalizacji kosztów. Czyni to na kilku poziomach. Przede wszystkim rejestruje i zbiera informacje o parametrach pojazdu i sposobie, w jaki prowadzi kierowca. Ściąga też automatycznie dane z tachografu. Informacje przesyła na portal FleetVisor, z którego korzysta użytkownik usługi. System przygotowuje tematyczne raporty, ułatwiające wychwycenie nieprawidłowości i stanowiące podstawę do podjęcia dalszych działań, np. przyznania kierowcy premii lub wysłania go na kurs ekonomicznej jazdy. Informacje o czasie jazdy można wykorzystać do planowania pracy kierowców oraz ostrzegania ich o zbliżającej się konieczności przerwania pracy.

Łatwiejsze jest zarządzania zamówieniami i dostawą. System umożliwia też śledzenie położenia pojazdów oraz oznaczenie granic obszaru, po którym może się on poruszać, nie wszczynając alarmu (geofencing). Wreszcie umożliwia dwustronny

kontakt między biurem, a kierowcami. Gdy dojdzie do awarii, kierowca może skontaktować się z Centrum Klienta Iveco, które pobierze bezpośrednio z systemu współrzędne położenia ciężarówki oraz informacje o prawdopodobnej przyczynie niesprawności.

Model jubileuszowy

Twórcom nowego Stralisa zależało na obniżeniu całkowitego kosztu posiadania pojazdu. Stąd harmonia aerodynamicznej formy kabiny, ekonomicznego układu napędowego i rozbudowanego systemu telematycznego, które wspólnie właśnie temu służą. Naczepa Kässbohrer współgra z tymi dążeniami.

Jest lżejsza od dotychczasowego modelu standardowego o 700 kg. Jest zabezpieczona antykorozyjnie metodą KTL. Ma modułową konstrukcję, co ułatwia naprawę. Przednia ściana i tylne kłonicie są ze stali. Dodatkowo z tyłu są odbojniki rolkowe. Boczne osłony, znajdujące się na wysokości kół są mocowane do ramy. Można je odchylić do poziomu. Wsporniki, do których przymocowano osłony mogą służyć jako wygodne miejsce do składowania bocznych łat podczas załadunku i rozładunku. Naczepa ma dużą skrzynię narzędziową oraz zbiornik z wodą.

Kässbohrer oferuje własny system mocowania ładunku K-Fix. Jest to stalowy profil z otworami, biegnący wzdłuż boku, po obu stronach pojazdu. Otwory ułożone są w odstępach 75 mm. Jest ich ogółem 118. Każdy ma wytrzymałość 2,5 t. Ponadto w profilach znajdują się wysuwane uchwyty-pierścienie. K-Fix jest kompatybilny z innymi systemami mocowania ładunku, np. LoadLock. W naczepach burtowych jest obecnie standardem.

Posiadają one w standardzie certyfikaty zabezpieczenia ładunku EN12642XL do 27 t. Dostępne są również z certyfikatem Automotive DC 9.5 lub certyfikatem do przewozu napojów.

Stralis z naczepą Kässbohrer jest wielozadaniowym zestawem o dużych walorach użytkowych, który sprzyja obniżeniu kosztów. Wiele cech obu pojazdów ułatwia nie tylko eksploatację, ale również serwis. **I**

Michał Kij
Fot. M. Kij

Więcej o najnowszej naczepie kurtynowej marki Kässbohrer w październikowym wydaniu miesięcznika „Truck & Van”.