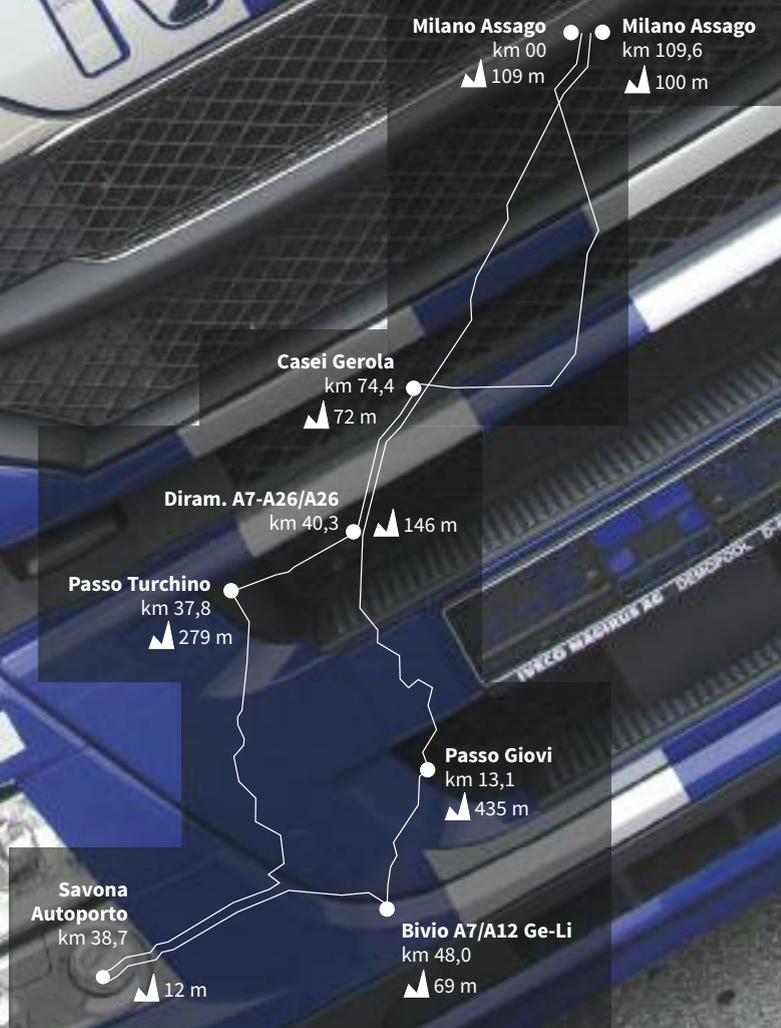


Tutte le prove di Vie&Trasporti sono eseguite nel pieno rispetto del Codice della Strada. Essendo test d'uso, che simulano una normale giornata di lavoro, sono anch'essi soggetti a fattori contingenti, quali le condizioni meteorologiche e la situazione del traffico. Ovviamente imprevedibili. Per consentire al lettore di conoscere meglio le condizioni in cui è stata eseguita la prova su strada, Vie&Trasporti pubblica il 'bollone' Meteo & traffico, comprendente le informazioni relative al tempo e alla situazione stradale incontrate durante il test.

Iveco Stralis Hi-Way As 440S48T/P Fep Euro 6

# Più tecnologia,

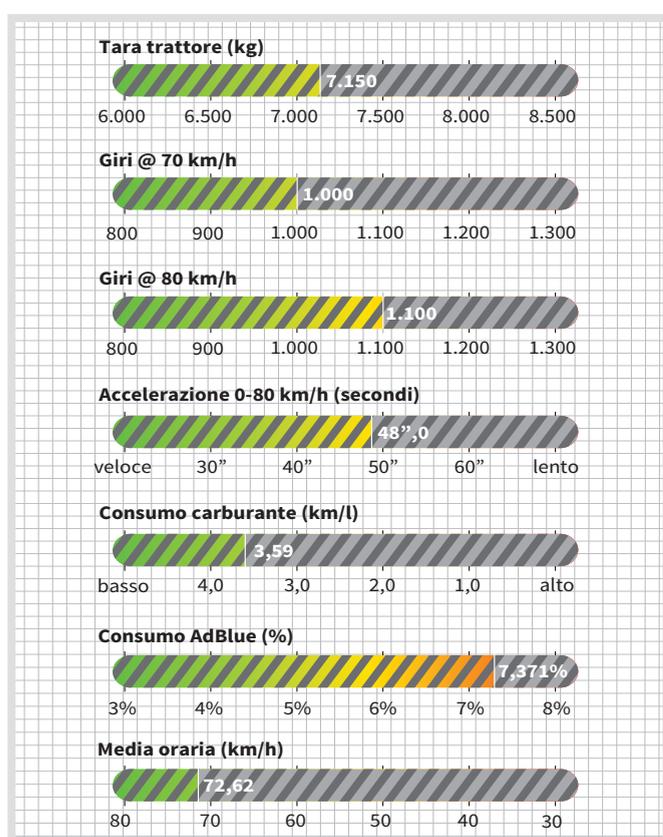




# meno consumi

La versione Fep dello Stralis da 480 Cv della Casa italiana dotata di dispositivo Eco-roll di messa in folle del cambio, lubrificante a bassa viscosità e gestione intelligente dell'olio motore batte il record di consumi dell'Hi-Way provato nel 2013 da *Vie&Trasporti*

Telemetria



Con 3,59 chilometri percorsi (in media) con un litro di gasolio, lo Stralis Fep da 480 Cv, ottimizzato per il risparmio di carburante, si dimostra ancora meno assetato dell'Hi-Way di pari potenza provato due anni fa da *Vie&Trasporti*. Diminuiscono, inoltre, i dispendi di urea, che si attestano al 7,371 per cento del carburante utilizzato in prova.

di Giovanni Gaslini  
foto di John Next

## MEDIE ORARIE & CONSUMI

	Km	Tempo	Velocità km/h	Consumo km/l (l/100)
■ statale ■ autostrada				
■ Milano Assago (109 m)				
■ Casei Gerola (72 m)	74,4	1h15'	59,5	3,34 (29,92)
■ Casei Gerola (72 m)				
■ Diram. A7-A26/A26 (146 m)	40,3	28'	86,4	3,78 (26,44)
■ Diram. A7-A26/A26 (146 m)				
■ Passo Turchino (279 m)	37,8	29'	78,2	2,48 (40,30)
■ Passo Turchino (279 m)				
■ Savona Autoporto (12 m)	38,7	29'	80,1	4,44 (22,49)
■ Savona Autoporto (12 m)				
■ Bivio A7/A12 (69 m)	48,0	42'	68,6	3,24 (30,86)
■ Bivio A7/A12 (69 m)				
■ Passo Giovi (435 m)	13,1	13'	65,5	1,26 (79,37)
■ Passo Giovi (435 m)				
■ Milano Assago (100 m)	109,6	1h23'	80,2	5,83 (18,80)
<b>TOTALI:</b>	<b>361,9</b>	<b>4h59'</b>	<b>72,6</b>	<b>3,59 (27,87)</b>

Diesel consumato = 100,87 litri. Urea consumata = 8,790 litri pari al 7,371% del gasolio rabboccato (119,25 litri).

Peso combinazione = 43.800 chilogrammi. Fabbricato in Spagna. Prezzo d'ingresso, al netto di optional e Iva con cabina Hi-Way, motore Euro 6 da 353 kW, e passo 3.790 millimetri: € 171.900

# Interno



Sopra, una panoramica dell'abitacolo dello Stralis. Sotto, da sinistra a destra, il volante e il cluster strumenti, i pulsanti di comando del cambio automatizzato AsTronic e il display da 7 pollici del sistema Iveconnect, che gestisce la navigazione, l'infotracimento e le funzioni di fleet management. In basso, da sinistra la botola, il lettini, i vani portaoggetti, il frigo e la brandina inferiore sollevata.



## Alla guida

La sigla Fep dello Stralis Hi-Way da 480 Cv provato da *Vie&Trasporti* sta per Fuel efficiency pack. Designa, cioè, la versione 'risparmiosa' del pesante stradale di Iveco, che adotta tre soluzioni specifiche per abbattere i consumi di gasolio nelle missioni di trasporto su lunghe distanze: la modalità Eco-roll, per sfruttare al massimo l'inerzia del veicolo sugli itinerari ondulati con frequenti saliscendi mettendo il cambio in folle, l'olio motore a bassa viscosità 0W-20 e la gestione termica intelligente del lubrificante per ridurre l'energia assorbita dalla ventola del circuito di raffreddamento. Il pacchetto Fep è disponibile, oltre che sui camion con motorizzazione Cursor 11 - come nel caso dello Stralis in prova - sui modelli dotati di Cursor 13 in abbinamento con il cambio automatizzato Eurotronic 2 (l'Astronic di Zf).

## PRESTAZIONI A CONFRONTO (Tir da 460 a 480 Cv)

Camion	Potenza kW/Cv	Coppia Nm	Consumo km/l	AdBlue %
Daf Xf 105.460 Space Cab E6	340/462	2.300	3,37	2,938
Iveco Stralis 440S48T/P Fep E6	353/480	2.250	3,59	7,371
Man TgX 18.480 Xxl E6	353/480	2.300	3,34	3,217
Scania R 480 La Mna Topline Ap E6	353/480	2.500	3,31	3,042

L'index performance tiene conto di consumo gasolio, eventuale AdBlue e media oraria.

## MISTER METRO

Interno cabina (mm)

### Le misure rilevate...

Altezza interna	2.320
Larghezza interna (utile/vetro a vetro)	2.120/2.400
Profondità (utile/max)	1.300/1.940
Altezza sul tunnel	2.040
Larghezza tunnel	1.160
Spessore tunnel	-
Altezza 1° gradino	340 <sup>(*)</sup>
Altezza 2° gradino	330
Altezza 3° gradino	360
Altezza 4° gradino	-
Altezza 5° gradino	-
Altezza pavimento da terra	1.370 <sup>(*)</sup>
Larg. cuccetta inf. (utile/max)	630/760

Lunghezza cuccetta inferiore (utile/max)	2.080/2.230
Distanza tra cuccetta inferiore e tetto	750
Larghezza cuccetta superiore (utile/max)	700/800
Lunghezza cuccetta superiore (utile/max)	2.050/2.050
Distanza tra cuccetta superiore e tetto	700
Altezza porta	1.420
Larghezza porta (utile/max)	700/940

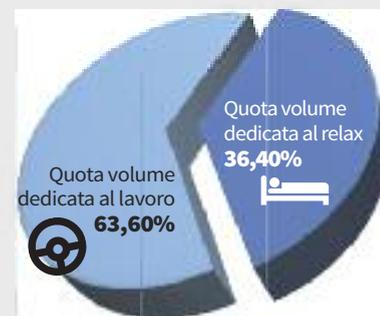
<sup>(\*)</sup> Con pneumatici 315/70.

### ...e quelle calcolate

Volume totale interno cabina m <sup>3</sup>	10,802
Volume utile interno cabina m <sup>3</sup>	6,023
Volume totale tunnel centrale m <sup>3</sup>	0,371
Volume totale gavoni e vani m <sup>3</sup>	0,517
Volume totale cuccetta inferiore m <sup>3</sup>	1,253
Volume utile cuccetta inferiore m <sup>3</sup>	1,188
Volume totale cuccetta superiore m <sup>3</sup>	1,148
Volume utile cuccetta superiore m <sup>3</sup>	1,005

Volume totale zona relax m <sup>3</sup>	4,593
Rapporto tra volume utile e totale <sup>(*)</sup>	0,477

<sup>(\*)</sup> A rapporto maggiore, corrisponde una maggiore abitabilità interna reale dell'abitacolo.



Per attivare la funzionalità Eco-roll è indispensabile inserire il dispositivo di controllo della velocità di crociera (cruise control), agendo su un pulsante collocato sulla leva multifunzione posta sul lato destro del piantone dello sterzo. Occorre, poi, settare l'intervallo di velocità (+3 o +5 chilometri l'ora) che può essere raggiunto dal camion oltre il limite prefissato da conducente. In questo modo, la centralina di bordo può sfruttare l'energia cinetica del camion in discesa, prima di far intervenire il retarder (per stabilizzare la velocità) e di re-inserire la marcia. L'Eco-roll viene disattivato automaticamente se il conducente accelera, o agisce sull'impianto frenante di servizio o sul retarder.

### In cabina

La Hi-Way dello Stralis in prova è la cabina top di gamma

# Esterno



Sopra, una vista laterale del trattore in prova. Sotto, da sinistra a destra, i gavoni aperti, la portiera, l'aletta parasole profilata con luci a led integrate, un deflettore di flusso laterale e la parete posteriore della cabina. In basso, da sinistra, i gruppi ottici anteriori, il radar frontale di sistema di regolazione adattativo della velocità di crociera (Acc), una minigonna fra gli assi e la sigla del veicolo.

## TRUCK HIT

Velocità km/h	Acceler. 0-80 km/h	Peso kg	Index performance	Pubbl. n°
71,4	45",00	43.830	385,0	780
72,6	48",00	43.800	379,4	788
73,2	38",00	43.400	385,9	778
67,7	42",10	43.900	377,7	765

A indice maggiore corrisponde una migliore prestazione.



### Pneumatici

Sono tutti Michelin X Line Energy R 22.5. Davanti e dietro 315/70 con indici di carico 156/150 (davanti) e 154/150 (dietro), codice di velocità L. Sul semirimorchio sono dei 385/65 R 22.5 160 J.

### Battistrada (mm)

Trattore anteriore (sx/dx)	8,0/8,0
Trattore posteriore (sx/dx)	8,5/8,5
Semirimorchio ant. (sx/dx)	9,0/9,0

### Pressioni (bar)

Trattore anteriore (sx/dx)	9,0/9,0
Trattore posteriore (sx/dx)	9,0/9,0
Semirimorchio ant. (sx/dx)	8,5/8,5

### Masse (kg)

Tara	7.150(*)
Tara su asse anteriore	5.090(*)
Tara su ponte posteriore	2.060(*)
Carico utile su ralla	10.850
Peso totale a terra	18.000

(\*) Con serbatoio gasolio in lega da 400 litri e AdBlue da 95 litri pieni, senza conducente.



### Ingombri (mm)

Lunghezza	6.076
Larghezza	2.550
Altezza massima da terra	3.728
Passo	3.650
Sbalzo anteriore	1.410
Sbalzo posteriore	1.048
Carreggiata anteriore	2.049
Carreggiata posteriore	1.818
Altezza da terra filo sup. telaio	958
Distanza da retro cabina a estremità telaio	3.726
Avanzamento ralla min/max	520
Diametro di volta	12.720

### Design

Anche lo Stralis Hi-Way è frutto del Centro Stile Iveco, capitanato da Marco Armigliato.



# Sottopelle



Sopra, il Cursor 11 a sei cilindri in linea 11,1 litri da 480 cavalli. Sotto, da sinistra a destra, l'isolamento termo-acustico della cabina di guida, il lato destro del motore, la pompa del sistema d'iniezione common rail e la ventola del radiatore frontale. In basso, da sinistra, il collettore dell'aria, il turbocompressore a geometria variabile, uno dei supporti della cabina e le sospensioni posteriori.



offerta da Iveco sui propri pesanti stradali. I principali comandi sono distribuiti attorno al *cluster* centrale - dotato di un display multifunzione circondato dai tradizionali indicatori analogici - e nella parte angolata della plancia. In questa sezione si trova lo schermo tattile da 7 pollici del sistema telematico Iveconnect, che gestisce le funzioni di infotracamento, navigazione, *fleet management* e valutazione dello stile di guida del conducente.

## Linea esterna

La cabina dello Stralis in prova, che adotta un pacchetto completo di superfici aggiuntive - cantonali, minigonne fra gli assi, spoiler superiore e laterali - per abbattere la resistenza all'avanzamento è caratterizzata da una riduzione

### PRESTAZIONI A CONFRONTO (Tir da 460 a 480 Cv)

Camion	N° cambiate complessive	Marcia più bassa km/h @ giri
Daf	6	10 <sup>A</sup>
Xf 105.460 space Cab E6		60 @ 1.170
Iveco	10	10 <sup>A</sup>
Stralis 440S48T/P Fep		55 @ 1.300
Man	8	10 <sup>A</sup>
TgX 18.480 Xxl E6		58 @ 1.320
Scania	10	10 <sup>A</sup>
R 480 La Mna Topline Ap E6		60 @ 1.400

*Nella tabella il numero di cambiate complessive effettuate nei tratti di salita ripida, la marcia più*

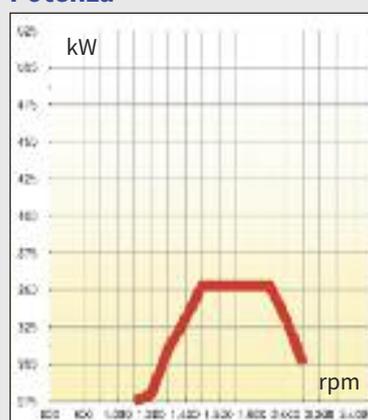
## MECCANICA

### Motore

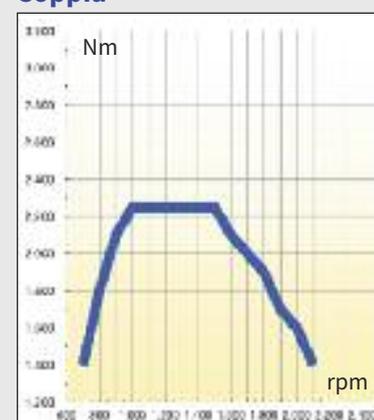
Marca e modello	<b>Fpt Cursor 11</b>
Architettura	<b>6 cilindri in linea</b>
Alesaggio x corsa (mm)	<b>128 x 144</b>
Cilindrata (cc)	<b>11.118</b>
Rapporto di compressione	<b>16,5:1</b>
Distribuzione	<b>albero a camme in testa</b>
Valvole per cilindro	<b>4</b>
Aspirazione (turbo/intercooler)	<b>Garrett Vgt/si</b>
Sistema d'iniezione	<b>common rail</b>
Pressione d'iniezione (bar)	<b>2.200</b>

Peso a secco (kg)	<b>1.160</b>
Capacità coppa dell'olio (l)	<b>28,0</b>
Potenza (kW/Cv)/giri	<b>353(480)</b>
Potenza specifica (kW/Cv/l)	<b>1.575-1.900</b>
Potenza specifica (kW/Cv/l)	<b>31,75(43,17)</b>
Coppia (Nm/giri)	<b>2.250/950-1.500</b>
Coppia specifica (Nm/l)	<b>202,70</b>
Riserva di coppia (%)	<b>20</b>
Consumo specifico (g/kW-h @ giri)	<b>196,52 @ 1.300</b>
Inquinanti (omologaz./sistema)	<b>Euro 6/Scr + Oxicat + Fap</b>

### Potenza



### Coppia



del 3 per cento del coefficiente di resistenza aerodinamica rispetto all'abitacolo della precedente gamma.

### La driveline

Il 440S48 T/P Fep adotta il sei cilindri in linea Cursor 11 di 11,1 litri di cilindrata, con albero a camme in testa, turbo a geometria variabile e sistema d'iniezione common rail con pressione massima di polverizzazione del gasolio di 2.200 bar. Il propulsore è abbinato all'automatizzato Astronic 12As230td a 12 rapporti. Il Cursor 11, nell'ambito del pacchetto Fep, adotta un termostato addizionale sul circuito dell'olio, che limita allo stretto indispensabile il flusso del lubrificante nello scambiatore di calore, riducendo così l'energia assorbita dalla ventola di raffreddamento.



## TOP GEAR

▲ Passo dei Giovi dislivello 366 m.

N° cambiate complessive	Marcia più bassa km/h @ giri
3	12
6	50 @ 1.120
3	10 <sup>^</sup>
6	55 @ 1.300
3	10 <sup>^</sup>
6	55 @ 1.200
3	10 <sup>^</sup>
6	60 @ 1.315

bassa utilizzata e la velocità minima a cui è stata affrontata, nonché i relativi giri/minuto.

# Manutenzione



Sopra, lo Stralis con la cabina ribaltata. Sotto, da sinistra a destra, la calandra frontale sollevata, il serbatoio del liquido refrigerante, il radiatore e l'astina dell'olio, la centralina dell'impianto frenante e i pulsanti di ribaltamento della cabina. In basso, il serbatoio del gasolio, il dispositivo di controllo della pressione dei pneumatici, il condotto d'aspirazione e il contenitore dell'AdBlue.



### Trasmissione

È montato il cambio automatizzato Zf 12As2330Td a 12 rapporti (oltre a due retromarce), con l'ultima in presa diretta. Il cambio ha un peso a secco di 250 chili (senza rallentatore) e di 323 con rallentatore integrato (Intarder). L'As2330Td richiede 11 litri di lubrificante. Il veicolo in prova ha un rapporto al ponte di 2,64, adatto per i pneumatici ribassati 'barrati' 70.

### Marcia

1 <sup>a</sup>	<b>15,86</b>
2 <sup>a</sup>	<b>12,33</b>
3 <sup>a</sup>	<b>9,57</b>
4 <sup>a</sup>	<b>7,44</b>
5 <sup>a</sup>	<b>5,87</b>
6 <sup>a</sup>	<b>4,57</b>
7 <sup>a</sup>	<b>3,47</b>
8 <sup>a</sup>	<b>2,70</b>
9 <sup>a</sup>	<b>2,10</b>
10 <sup>a</sup>	<b>1,63</b>
11 <sup>a</sup>	<b>1,29</b>
12 <sup>a</sup>	<b>1,00</b>
1 <sup>a</sup> retro	<b>14,68</b>
2 <sup>a</sup> retro	<b>11,41</b>

### Rapporto

### Sospensioni

Le anteriori sono a lama parabolica da 1.900 millimetri di lunghezza. Sono integrate da ammortizzatori idraulici e da una barra stabilizzatrice. Sul ponte a singola riduzione Meritor Ms 13-175X sono di tipo pneumatico a quattro soffiotti, con ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice.

### Freni

Doppio circuito frenante, tuttodischi, a controllo elettronico (Ebs di seconda generazione). L'impianto include le funzioni di antibloccaggio in frenata (Abs) e di antipattinamento in accelerazione (Asr). Il trattore in prova è dotato anche di dispositivo di controllo della dinamica di marcia (Esp).

### Meteo & traffico

