



PREPARATO PER VINCERE

Sulla base del 480 Euro 6, l'Iveco affina i dettagli e mette il cambio con Eco-roll. Risultato: lo Stralis più efficace di sempre

di Danilo Senna

Le caratteristiche	
Dimensioni e pesi	
Passo/lunghezza	3790/6250 mm
Altezza/larghezza	3765/2550 mm
Tara dichiarata/rilevata	7150/7380 kg
Peso rimorchiabile	33850/33620 kg
Motore	
Tipo	Cursor 11 (F3G) turbo VGT intercooler
N. cilindri/cilindrata	6 in linea/11.118 cm ³
Iniezione/distribuzione	common rail/OHC 24V
Omologazione	Euro 6 Hi-eSCR (no EGR)
Potenza	353 kW-480 CV a 1575-1900 giri/min
Coppia	2250 Nm a 950-1400 giri/min
Trasmissione	
Cambio	ZF 12AS2330TD (15,86-1,00:1)
Tipo	automatizzato a 12 marce+2 RM
Ponte	Meritor MS 13-175X (1:2,64)
Sospensioni con barre stabilizzatrici	
Anteriori	balestre paraboliche
Posteriori	penaumatiche a 4 soffiotti
Freni con EBS ed ESP	
Anteriori/posteriori	a disco
Ausiliari	ITB a decomp. e Intarder ZF
Pneumatici	
Misura	315/80 R22.5
Serbatoio	
Gasolio/AdBlue	400/135 litri

Edizione "anniversary"

Questo Stralis sfoggia una vistosa livrea blu che celebra i 150 anni... della Magirus, una delle imprese confluente nel 1975 nell'Iveco.

Meno male che non è arancione, se no lo avreste scambiato per lo Stralis 480 provato due estati fa. No, stavolta l'Iveco ha fatto le cose per bene, a cominciare dalla confezione: una brillante livrea blu Maserati, con bande a contrasto che fanno tanto racing. Visti i risultati della nostra prova, oltre al fumo, c'è pure l'arresto. In termini d'efficienza, s'intende, dato che si tratta sempre di un mezzo da lavoro.

Principio di causa ed effetto

È il caso di ricordare com'è fatto il pesante che sta alla base di quest'ultima evoluzione. Che, poi, si fonda sull'idea di rientrare nei limiti Euro 6 solamente con un evoluto SCR, piuttosto che complicarsi la vita (come fanno tutti gli altri costruttori di camion) facendolo precedere dal ricircolo dei gas di scarico EGR, che per alcuni si sta rivelando una faccenda delicata. All'Iveco non diranno mai se la carriera dello Stralis è stata prolungata grazie a questa genialata dei suoi motoristi, oppure se gli stessi siano stati obbligati a trovare una soluzione compatta da poter installare sotto la solita cabina, piuttosto che spendere un sacco di soldi per un camion tutto nuovo. Fatto sta che l'Hi-eSCR, ovvero il catalizzatore selettivo ad urea con controllo elettronico, funziona. Lo dimostra pure qualche modello Scania, però all'Iveco l'hanno installato su tutti

SEGUE A PAGINA 8 ▶

Modello:
Hi-Way AS440S48T/P

Motore:
11,1 litri, 6 cilindri, 480 CV

Prezzo:
169.500 euro (cambio Eurotronic)



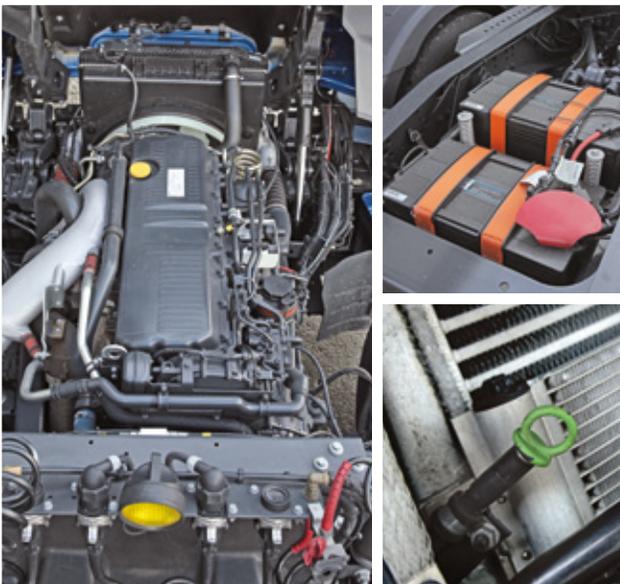
Un po' di tecnica

Il 6 cilindri Cursor, crescendo da 10,3 a 11,1 litri, ha guadagnato pure l'iniezione common rail. Le batterie in coda liberano spazi ai lati per i serbatoi, e qui quello dell'AdBlue deve essere capiente. E adesso l'astina dell'olio è tornata accessibile dalla mascherina.

► CONTINUA DA PAGINA 7

i motori e in tutte le potenze, dall'Euro-cargo in su. Questo della prova, un Cursor 11 da 480 CV, si candida a modello centrale della gamma pesante a lungo raggio: potente quanto basta, leggero quanto serve. Infatti la tara dello Stralis è buona per la categoria. Il 6 cilindri adesso guadagna un termostato sul circuito della lubrificazione, che velocizza il raggiungimento dell'ideale tempe-

SEGUE A PAGINA 10 ►





Notte&giorno

La scaletta, che a riposo s'infilava sotto alla cuccetta superiore, estesa finisce troppo a ridosso della plancia.

Il sedile del passeggero, montato ad altezza tunnel, può ruotare creando un'area relax alternativa al lettino, peraltro anch'esso migliorato.

► CONTINUA DA PAGINA 8

ratura d'esercizio, minimizzando allo stesso tempo l'assorbimento di potenza della pompa dell'olio. Ma soprattutto si accompagna all'ultima evoluzione del cambio Eurotronic (che è poi l'As Tronic di ZF), quella con meccanismo di disinnesto della marcia quando il veicolo può mantenere la velocità con la sua sola inerzia: è il cosiddetto Eco-roll. Insieme all'ACC (cruise control adattivo), era ormai una delle poche cose che ancora mancavano allo Stralis per giocarsela alla pari con la più recente concorrenza. A livello di dotazioni hi-tech, restano fuori solo il cruise control predittivo e la frenata automatica d'emergenza, che peraltro non hanno nemmeno tutti i concorrenti.

Il massimo che si poteva fare

I più recenti apparati d'ausilio alla guida sono essenzialmente dei software, ma hanno comunque bisogno di qualche componente "fisico" e di un'interfaccia con l'autista, oltre a doversi integrare con l'elettronica di bordo. Innestare tutto ciò in una cabina con parecchie primavere sulle spalle non è stato bana-

A tu per tunnel

Vivace, pur se qua e là non troppo elegante, la strumentazione regge ancora. Resta il tunnel di una ventina di centimetri, che unito alla sporgenza della console centrale non agevola gli spostamenti interni.

le. La struttura, per quanto abilmente arredata, inevitabilmente mostra qualche limite: nella dislocazione dei comandi, nell'altezza del tunnel motore, nella sporgenza del blocco centrale che contiene il gruppo di climatizzazione (eredità dell'Eurostar). La plancia introdotta con l'Hi-Way, apprezzabile nel design quanto nei materiali, è riuscita a ringiovanire parecchio lo Stralis; peccato solo non abbondi di vani portaboggetti. L'elemento che ormai più denuncia l'anzianità dell'Iveco è la portiera, ancora col finto deflettore e un pannello interno poco funzionale: non ha un portabottiglie, per esempio. In compenso il sistema che valuta lo stile di guida dell'autista è molto evoluto e dettagliato: dà voti e pure consigli, sempre puntuali. È migliorato il controllore di corsia (che una volta "leggeva" sull'asfalto persino le frec-

ce delle aree di servizio, andando perciò in confusione). Insomma, di passi avanti lo Stralis ne ha fatti tanti, bisogna riconoscerlo.

Su strada si conferma

L'approccio alla guida dello Stralis si conferma quello "easy" di sempre. Ci si sale con facilità, così come si aggiusta la posizione; al leggero disallineamento fra sedile, volante e cruscotto si fa l'abitudine. La posizione dei retrovisori, data la presenza dei deflettori, è giocoforza arretrata, ma almeno non crea angoli ciechi all'altezza dei montanti del parabrezza. Il comando dello sterzo, pur con possibilità di regolazione non così ampie come certi concorrenti, è leggero e preciso; solo al centro, manca un po' di sensibilità, portando a volte a esagerare le correzioni di traiettoria. Bilanciata la frenata fra i dischi sulle ruote, il rallentatore (opzionale) e il freno motore; benché quest'ultimo non sembri troppo incisivo, in realtà trattiene abbastanza. Indovinato pure il compromesso fra stabilità e assorbimento delle sospensioni; il che, unito

SEGUE A PAGINA 12 ►



Guida assistita

A sinistra, la schermata che appare all'attivazione del cruise control adattivo: si seleziona premendo il tasto ACC (sotto) in plancia, ma la distanza si regola col cursore sul volante. Nella console centrale, qui a lato, il touch-screen di radio e navigazione: integra il DSE (Driving style evaluation) che dà i voti all'autista in base al suo comportamento: frenata, scorrimento, prevenzione, ecc.

Cambio sdoppiato

Il selettore del cambio, a destra, obbliga a sporgersi in avanti, ma serve solo in partenza o per passare alla modalità semi automatica. Comunque l'uso manuale temporaneo si attiva anche spostando in alto o in basso la leva sul piantone, qui a lato. La stessa comanda pure il rallentatore, in combinazione col freno motore (che agisce da solo sui primi due scatti). Alla sua estremità trova posto pure il bilanciere che regola, in più o in meno, la velocità del cruise control, a sua volta richiamato o escluso da un pulsantino, sempre sulla medesima leva.





► CONTINUA DA PAGINA 10

alla bassa rumorosità, fa dello Stralis un camion confortevole.

Tutt'altro che addormentato

Sorprende come il suo 11 litri risponda con forza al pedale dell'acceleratore, almeno in relazione alla ridotta cilindrata, già ad appena 1000 giri; che abbia un buon tiro è evidente dal test in salita del Turchino, superato sul filo dei 60 km/h in decima marcia. Vero che 480 CV, in questa classe di cilindrata, non ce li ha nessuno: al massimo si arriva a 460, e anche questo è un primato che va riconosciuto all'Iveco. A conti fatti, lo Stralis esce dai quasi 600 km di prova con un consumo di gasolio leggermente inferiore al precedente 480, dando ragione alla presenza dell'Eco-roll e degli altri affinamenti meccanici. Si conferma, peraltro, l'abbondante fabbisogno di AdBlue rispetto ai concorrenti con anche l'EGR, inevitabile scotto da pagare a seguito della scelta di puntare tutto sull'SCR. Comunque nell'insieme (Diesel+additivo) le percorrenze sono

Pregi

- Prestazioni top tra gli 11 litri
- Silenziosità e confort
- Eco-roll ben integrato

Difetti

- Spostamenti in cabina
- Precisione sterzo
- Freno motore poco incisivo

allineate ai migliori della categoria. E senza andar piano, nonostante qualche rallentamento. Con lo Stralis precedente avevamo dovuto lavorare parecchio col cruise control per farlo agire da "intelligente" (ovvero non accelerare inutilmente). Stavolta è bastato puntarlo a 85 km/h e l'Iveco s'è gestito da solo, andando in folle già scendendo dai cavalcavia e reinnestando la marcia appena la velocità usciva dalla tolleranza prefissata (a partire da ± 4 km/h). Viaggiando al limite dei 90, l'Eco-roll non si vede quasi mai all'opera, ma a quell'andatura è chiaro che i consumi non sono una priorità. Il bello è che interviene impercettibilmente: complice la silenziosità del motore, bisogna tener d'occhio il contagiri per capire cosa succede. **TIP**

© - Riproduzione riservata

Sul percorso

	Velocità Km/h	Consumo l/100 km - km/l
Prima tappa Santhià-Alessandria O. (A26/A21) 71,6 km	81,75	24,94 - 4,01
Seconda tappa Alessandria O.-Parma (A21/A1)* 142,9 km <small>*Rallentamenti per lavori</small>	82,83	24,78 - 4,04
Terza tappa Parma-La Spezia (A15) 100,4 km <small>*Rallentam. e cambi corsia</small>	80,79	35,48 - 2,82
Quarta tappa La Spezia-Genova Est (A10) 89,9 km <small>*Rallentamenti per lavori</small>	79,44	38,63 - 2,59
Quinta tappa Genova Voltri-Alessandria O. (A26) 67,4 km	79,87	34,67 - 2,88
Sesta tappa Alessandria O.-Santhià (A26/A4) 90,1 km	81,68	28,46 - 3,51
Totale 562,3 km	81,23	30,70 - 3,26
Totale (con AdBlue)	6,96%	31,78 - 3,15
Peso in prova (compresa strumentazione) Trattore + semirimorchio tTr (kg)		43.300