

26,86 powodów, żeby mieć IVECO ECOSTRALIS

Iveco EcoStralis w długodystansowym superteście drogowym, przeprowadzonym przez redakcję Miesięcznika Transportu Drogowego i Spedycji „Polski Traker”, osiągnął rewelacyjny wynik w średnim spalaniu na poziomie 26,86 l/100km. Ponad 1300-kilometrowa trasa wyznaczona przez „Polskiego Trakera” dla EcoStralisa odpowiadała w proporcjach typowej trasy polskiego kierowcy w transporcie międzynarodowym: w pełni obciążony zestaw poruszał się w zmiennych warunkach pogodowych zarówno po dostępnej w Polsce i za granicą sieci autostrad jak i po drogach krajowych. Test po raz kolejny dowiódł, że świadomy kierowca, znający zasady ekonomicznej jazdy, w zestawieniu z rozwiązaniami oferowanymi przez Iveco EcoStralis jest gwarancją efektywności operacyjnej dla każdego przedsiębiorstwa transportowego.

Supertest Iveco EcoStralis zakończony został w połowie października br. Zestaw poddany surowej ocenie Redakcji „Polskiego Trakera” składał się z ciągnika EcoStralis z kabiną Active Spece z silnikiem Cursor 10 o mocy 460 KM i maks. momencie obrotowym 2100 Nm, osiągalnym w zakresie 1050-1550 obr./min, oraz naczepy kurtynowej Wielton. Masa zestawu przed startem wynosiła 38 460 kg. Ciągnik poruszał się na oponach Michelin 315/70 R 22,5 X Energy SaverGreen, które są standardowym wyposażeniem EcoStralisa, tak samo jak zautomatyzowana przekładnia 12-stopniową EuroTronic, a jego silnik był zalany fabrycznym olejem Urania FE 5W30. Naczepa była również prowadzona na oponach Michelin X Energy SaverGreen.

Za kierownicą testowanego zestawu zasiadł zwycięzca ubiegłorocznych Mistrzostw Świata Kierowców w Austrii – Dariusz Serafiński. Chodziło o to, by Stralisa nie prowadził np. kierowca fabryczny Iveco, ale normalny kierowca prowadzący na co dzień ciężarówkę w transporcie długodystansowym. Tyle, że kierowca znający zasady jazdy ekonomicznej, czego dowiódł w czasie mistrzostw składających się nie tylko z konkurencji zręcznościowych, ale właśnie ekonomicznych. Dariusz Serafiński nie przygotowywał się specjalnie do prowadzenia testowanego pojazdu.

Testowy egzemplarz nie był specjalnie przygotowany przez fabrykę do testu. Był to zwykły pojazd demonstracyjny, użyczany zwykle klientom. Przebieg ciągnika w momencie startu wyniósł ok. 35 tys. km.

Trasa trzydniowego testu prowadziła z Krakowa przez Wrocław do granicy z Niemcami, następnie na północ przez Berlin do granicy z Polską na wysokości

Szczecina. Ze Szczecina przez Gorzów, Legnicę zestaw wrócił na miejsce startu w Krakowie. Formalnie trasa testu była podzielona na 4 etapy:

| Etap | km | średnie zużycie [l/100 km] | przeciętna prędkość [km/h] |
|----------------------|-----|----------------------------|----------------------------|
| I Kraków – Iłowa | 402 | 27,0 | 78,05 |
| II Iłowa – Renice | 398 | 25,6 | 78,37 |
| III Renice – Legnica | 280 | 28,5 | 63 |
| IV Legnica – Kraków | 301 | 24,6 | 77,1 |

Ostatecznie średnie zużycie oleju napędowego na całej trasie o długości 1 381 km wyniosło **26,86 l/100km**

„W czasie całego testu tylko sporadycznie używałem manualnej zmiany biegów. Ze 3-4 razy pod górkę i kilka razy z góry, gdy automat dał 10. bieg i poprawiłem go na 12., bo inaczej musiałbym długo czekać na taką zmianę. Jestem zadowolony z pracy zautomatyzowanej przekładni EuroTronic w tej nowej wersji. Zauważyłem zmianę już po łatwiejszym, równiejszym ruszaniu. Na trasie automat zwykle średnio przy 1450 obrotach zmienia biegi, a więc na zielonym polu. Spodobało mi się, że pod górę samochód reaguje na gaz; gdy odpuszczam pedał do połowy, to od razu widzę korzyść na spalaniu, a zestaw pnie się nadal. Uważam, że przy takiej konfiguracji retarder nie jest konieczny. Tu mamy dwa stopnie hamulca silnikowego, w tym drugi całkiem mocny. Z Góry św. Anny jechaliśmy na 10. biegu z prędkością ok.90 km/h i trzymał taką prędkość. A niektóre inne ciężarówki trzeba tam dohamować nożnym. Oczekiwałem zużycia na poziomie ok. 29 l, a tu wyszło ok. 27 l i to jest miłe zaskoczenie.” – podsumował test Dariusz Serafiński.

Iveco EcoStralis

EcoStralis: doskonała formuła, która łączy w sobie EKOnomię i EKologię.

Charakterystyka techniczna

Wszystkie silniki Iveco EcoStralis zostały zoptymalizowane w celu zmniejszenia zużycia paliwa i emisji CO₂. EcoStralis jest specjalną odmianą Iveco Stralis z

kabinami AS i AT, wyposażoną w silnik Cursor 10 o mocy 420 lub 460 KM lub silnik Cursor 13 o mocy 500KM.

Silniki EcoStralis spełniają normę EEV dzięki specjalnemu mapowaniu parametrów silnika zoptymalizowanemu do utrzymania niskiego zużycia paliwa.

EcoStralis jest wyposażony w EBS (Electronic Braking System). System ten dostosowuje siłę hamowania do faktycznego ciężaru pojazdu (w tym masy naczepy). EcoStralis jest wyposażony w przełącznik EcoSwitch, który wykorzystuje informacje o masie pojazdu z systemu EBS do ograniczenia momentu obrotowego silnika w zależności od łącznej masy zestawu. W ten sposób zużycie paliwa jest minimalizowane podczas przyspieszania bez zasadniczego wpływu na średnią prędkość.

We współpracy ze zautomatyzowaną skrzynią biegów Eurotronic, EcoSwitch umożliwia zmianę biegów tylko w trybie w pełni automatycznym. W efekcie zmiany biegów są podyktowane przede wszystkim kryterium oszczędności paliwa.

W celu ograniczenia oporu toczenia EcoStralis jest wyposażony w opony o niskich oporach toczenia, dopasowane do przełożenia tylnego mostu 2.64:1. Prawidłowe wartości ciśnienia w oponach pilnuje natomiast system **TPMS** (Tyre Pressure Monitoring System). W przypadku utraty ciśnienia w jednej lub więcej opon, kierowca otrzymuje wizualne i dźwiękowe powiadomienie.

Aerodynamiczny kształt pojazdu, w szczególności w odniesieniu do ciężkich pojazdów użytkowych, ma znaczący wpływ na zużycie paliwa i osiągi. Nowy EcoStralis, w celu zminimalizowania współczynnika Cx i optymalizacji wydajności aerodynamicznej jest więc wyposażony w spoiler dachowy oraz owiewki boczne.

Oczywiście, wydajność każdego pojazdu zależy nie tylko od jego charakterystyki technicznej, ale także od sposobu zarządzania nim i prowadzenia. Dlatego Iveco oferuje system telematyczny "**Blue & Me Fleet**", opracowany na platformie Fiat-Microsoft Blue & Me, w połączeniu z rozwiązaniem firmy Qualcomm, światowego lider w dziedzinie rozwiązań zarządzania flotą. Usługi telematyczne Qualcomm są w pełni kompatybilne z komputerem pokładowym EcoStralisa, a opierając się na platformie "Blue & Me Fleet", zapewniają operatorom szeroki zakres danych w czasie rzeczywistym ze wszystkich pojazdów wyposażonych w te urządzenia.



Pomoc techniczna

Jeśli chodzi o pomoc techniczną i serwis, kierowca EcoStralis może wykorzystać funkcję automatycznego powiadomienia części organizacji Iveco odpowiedzialnej za jego utrzymanie i naprawy.

System Blue & Me Fleet w EcoStralisie sprawia, że dotę do usługi Iveco Assistance Non-Stop - dostępnej we wszystkich krajach europejskich i nastawionej na zorganizowanie pomocy z najbliższego centrum serwisowego Iveco - jest teraz jeszcze prostszy i szybszy. Nie jest nawet konieczny kontakt telefoniczny! Dane o awarii mogą być przesyłane bezpośrednio do centrum operacyjnego Iveco wraz z pozycją GPS pojazdu.

Blue & Me Fleet może być również zintegrowany z najnowszej generacji system nawigacji satelitarnej. Urządzenie zintegrowane z deską rozdzielczą, posiada 5,8" ekran dotykowy i zawiera wstępnie załadowane mapy wszystkich krajów europejskich.

Bezpieczeństwo

Bezpieczeństwu nadano najwyższy priorytet w Iveco EcoStralis. Pojazd jest wyposażony w jedno z najbardziej zaawansowanych systemów. Należą do nich:

EBS (Electronic Braking System) - elektroniczny system kontroli hamowania zarówno ciągnika jak i naczepy, integruje funkcje ABS (układ przeciwoślizgowy), ASR (Acceleration Slip Regulation) i EBL (Electronic Brake Limiter).

System koordynuje działania hamulca silnikowego, interdera (jeśli występuje) i kontroluje je automatycznie dla poprawy efektywności i zminimalizowania zużycia hamulców.

Oprócz standardowego EBS EcoStralis może być wyposażony w dodatkowe systemy bezpieczeństwa czynnego:

ESP (Electronic Stability Program) - działa w przypadku zbiegnięcia z toru jazdy przez dostosowanie mocy silnika i selektywne hamowanie poszczególnych kół z różną intensywnością, aż do momentu uzyskania stabilnego toru jazdy.

ESP jest niezwykle skuteczny podczas nagłej zmiany kierunku jazdy lub korekty nadsterowności lub podsterowności.

Hill Holder jest pomocniczym systemem, który ułatwia ruszanie pod górę. System funkcjonuje przez opóźnienie zwolnienia hamulców pojazdu na wzniesieniu na sekundę lub dwie, gdy pedał hamulca zostanie zwolniony.

Hill Holder niweluje ryzyko ruszania na wzniesieniach, dzięki czemu ogranicza zużycie sprzęgła, a także zmniejsza zużycie opon.

ACC (Adaptive Cruise Control) inteligentny system, który utrzymuje stałą prędkość jazdy wybraną przez kierowcę, ale jest też w stanie monitorować odległości do pojazdu z przodu.

Jeśli zdarzy się, że bezpieczna odległość nie jest zachowana, system automatycznie włącza hamulec silnikowy, interarder i system hamulcowy.

LDWS (Lane Departure Warning System) ostrzega, jeżeli pojazd przekracza linię rozgraniczającą pasy ruchu bez wskazania udziału kierowcy. System jest bardzo skuteczny w zapobieganiu wypadkom spowodowanym przez rozproszenie uwagi lub zmęczenie.

Doskonalenie stylu jazdy

Iveco postanowiło pomóc swoim klientom na więcej sposobów. Właściciele i kierowcy EcoStralisa mają okazję uczestniczyć w kursie ekonomicznej jazdy **AKADEMII JAZDY IVECO** w celu poprawy stylu jazdy i wydajności.

Kursy ekonomicznej jazdy w oparciu o praktykę mają na celu poprawić umiejętności jazdy i znajomości pojazdu i zapewnić zaawansowaną wiedzę na temat jego technologii, bezpieczeństwa i systemów oszczędzania energii.

Iveco

Iveco, spółka należąca do Grupy Fiat Industrial, projektuje, produkuje i sprzedaje szeroką gamę pojazdów użytkowych we wszystkich segmentach rynku, od pojazdów lekkich poprzez pojazdy średnie, a skończywszy na pojazdach ciężkich, ciężarówkach terenowych,



IVECO

autobusach do przewozów miejskich i międzymiastowych oraz autokarach, a także pojazdach do zadań specjalnych takich jak pojazdy pożarnicze, pojazdy do zadań terenowych oraz do celów obronnych i do ochrony ludności cywilnej.

Iveco zatrudnia prawie 25.000 pracowników, którzy pracują w 24 zakładach produkcyjnych w 11 krajach świata, przy zastosowaniu zaawansowane technologii opracowanych w 6 ośrodkach naukowo-badawczych. Oprócz Europy, Spółka prowadzi również działalność w Chinach, Rosji, Australii i Ameryce Łacińskiej. Około 5,000 punktów sprzedaży oraz serwisowych w ponad 160 krajach gwarantuje pomoc techniczną, niezależnie pod jaką szerokością geograficzną pojazd Iveco jest eksploatowany.

Warszawa, 7 grudnia 2011 r.