Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
04.02.2014 12:52



Euro 6 ei ole tuonut uudistuksia Straliksen ulkokuoreen.

Auto, tekniikka ja kuljetus koeajoi numerossa 1/2014 Iveco Straliksen, jonka kulusta vastaavat nyt uuden sukupolven Cursor –moottorit. Lehdellemme avautui mahdollisuus koejaa Ivecon maantie veturi Stralis tuoreella Euro 6 tekniikalla. Veturin perässä kulki PNO:lta lainaksi haettu puolikas. Ulkoisesti tarkasteltuna Stralis on entisellään, sillä hytti, alusta ja voimansiirto päivitettiin Euro 6 valmiuteen jo toissa vuonna. Tällä kertaa ovat pääosassa uudet moottorit.

LISÄÄ LITROJA, TEHOT ENNALLAAN

Straliksen Euro 6 moottoritarjonta sisältää iskutilavuuksiltaan 8-, 9-, 11- ja 13 -litran Cursor rivimoottorit. Cursor 8 on muista poiketen maakaasua polttava ottomoottori. Tehotasoja on maakaasumoottorit mukaan luettuina täysi tusina, teholuokissa 270 – 560 hv. Uusina teholuokkina tulivat 400- ja 480 hevosvoimaiset koneet.

Moottorien perustekniikka on maakaasuversioita lukuun ottamatta yhteneväistä.

Sylintereitä on entiseen tapaan kuusi ja venttiilejä neljä per sylinteri. Polttoaineen syöttöpuolella on siirrytty pumppusuuttimista Boschin valmistamaan yhteispaineruiskutukseen. Ivecon pitkään käyttämä muuttuvageometrinen ahdin korvattiin Holsetin sähkösäätöisellä VGT-ahtimella.

Uusissa Cursor -moottoreissa käytetään ainoastaan pakokaasujen katalyyttistä pelkistämistä eli SCR –teknologiaa. EGR-järjestelmän puuttuminen näkyy Adblue-liuoksen kulutuksessa. Sitä kuluu tuplaten kilpailijoihin verrattuna.



Uusi ja vanha moottori vierekkäin. Euro 6 (oikealla) toi kasvaneen litratilavuuden, yhteispaineruiskutuksen ja servo-ohjatun VGT-ahtimen lisäksi uuden ruiskutuspumpun koneen kylkeen.

Koneosaston uutuuksiin kuuluu 30 % entistä tehokkaampi ZF:n valmistama moottorijarru.
Straliksen huoltoväli on parhaimmillaan 150 000 kilometriä ja hiukkassuodatinyksikön noin 450 000 kilometriä.

Straliksen akut saivat väistää hiukkassuodattimen tieltä auton takaosaan, runkoaisojen väliin.

Samalla vaihtuivat ilmasäiliöiden paikat.

Euro6:n myötä Straliksen massa kasvaa keskimäärin 170 kilolla.

Vaihteistopuolella on valittavana 9- tai 16 -vaihteiset manuaalit, ZF:n 12 -vaihteinen Eurotronic 2 robotti sekä 6 -vaihteinen Allison automaatti.

Koeajokkimme kulusta vastasi 460 heppainen, iskutilavuudeltaan 11,1 litran Cursor 11 moottori, hydraulisella hidastimella varustettuna. Moottorin jatkeena oli 12-lovinen robotti.

TUTTU KONTTORI

Ohjaamoversioita on kolme: Hi-Way, Hi-Road ja Hi-Street. Koeajokkimme hyttinä oli näistä tilavin eli Hi-Way.

Hytin ulkoinen ja sisäinen tarkastelu paljasti konttorin olevan päälisin puolin vuonna 2012 esitellyn malliuudistuksen mukainen. Silloin uusittiin kojelauta, ohjauspyörä sekä oviverhoilut. Lisäksi hytin värimaailma vaihdettiin ja säilytystiloja sekä vuodetta kasvatettiin ja parannettiin.



Straliksen moottorin voimavarat yllättivät positiivisesti. Kojelaudan keskellä oleva IVECONNECT sisältää navigaattorin lisäksi ajotavan seurannan .

Koeajoautossamme oli tyypillinen kahden punkan makuuvarustus. Ainoat erot edelliseen, viime keväänä koeajamaamme Euro 5 EEV päästötason Stralikseen olivat kattoikkunan aukkoon jälkiasennettu tauko/lisäilmastointilaite sekä kojelautaan uutuutena tuotu alamäkinopeudensäätimen nappulapari.

HIENOSÄÄTÖÄ VAILLA

Noin kolmensadan kilometrin mittaisella koeajolenkillämme selvisi Ivecon tehneen tosissaan töitä laadun parantamiseksi. Tällä kertaa Straliksen ohjaamo ei natissut tai kitissyt kertaakaan koko testilenkin aikana, joskin tietyillä kierroksilla alustasta välittyi hienoista, mutta hyväksyttävää värinää ohjauspyörään. Hyttiin kantautuvan matalahkon suhina oli peräisin peileistä ja tuulilasin lipasta.

Koeajoauton tekniikkaa

- **Moottori**: ..... Cursor 11.
- **Iskutilavuus**: ..... 11,1 litraa.
- **Sylinterimitat**:Poraus 128 mm, isku 144 mm.
- **Suurin teho**: ..... 460 hv 1500 – 1900 r/min.
- **Suurin vääntö**: ..... 2150 Nm 920-1500 r/min.
- **Moottorijarrun teho**: ..... 372 kW 2400 r/min.
- **Moottorin kuivapaino**: ..... 1200 kg.
- **Vaihteisto**: ..... Eurotronic 2, 12-portainen ZF.
- **Vaihteistohidastin**: ..... ZF Intarder.
- **Akseliväli**: ..... 3650 mm.
- **Akselipainot**: ..... 7,1 t ja 12,6 t.
- **Hytti**: ..... Hi-Way korkea (AS)
- **Renkaat**: 315/60R22.5
- **Jousitus**: ..... Täysilma.

Euro 6 päivityksen myötä Straliksen hyttiin kantautuu matalaa, äänen- voimakkuudeltaan hiljaista voimasta uhkuvaa mörinää.

Sen aiheuttajaksi paljastui moottorin imuilma, joka otetaan uudelleen suunniteltuun

imuilman puhdistusjärj estelmään hytin vasemmalta kyljeltä, kuljettajan korvan takaa.

Tienpäällä Stralis jää ohjaustuntumaltaan hieman etäiseksi. Liekö syynä tottumattomuus sillä alla olivat matalaksi luokiteltavat 60-sarjan renkaat, normaalien 70-sarjalaisten asemesta.

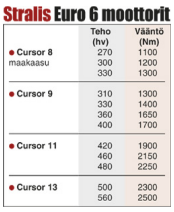
11 litran moottori tarjoaa 2150 Nm huippuväännön jo 920 minuuttikierroksesta alkaen. Edellisen moottorisukupolven kohdalla se alkoi satakunta kierrosta ylempää.

Stralis kaipaisi kuumeisesti vaihteiston ohjelmapäivitystä. Koeajomme perusteella koneen tarjoamaa vääntömomenttia ulosmitataan väärin perustein. ZF:n robotti on ohjelmoitu maksiminopeuden säilyttämistä silmällä pitäen, niinpä se pyrkii vaihtamaan pykälää turhan herkästi pienemmälle. Tämä on myös Ivecolla hyvin tiedossa. Kierroksia vastaan ajaminen näkyy välittömästi polttoaineen kulutuksessa. Ivecon olisi syytä ottaa ohjelmaansa, kilpailijoiden tapaan markkina-alueiden ja käyttötarkoitusten mukaan sovitettavat vaihteisto-ohjelmat.

Lääkkeeksi vaivaan voi kojelaudan D-nappulasta vaihtaa vaihteiston semi-asentoon joka lukitsee valitun pykälän käsikäyttöön.

Tällä tavoin Stralis nousee suuremmatkin mäet vaivatta. – Hyvin ovat italialaiset onnistuneet 11-litraisen suunnittelussa.

Ivecon Cursor moottoriperhettä ollaan tulevaisuudessa kasvattamassa suurempaan suuntaan, 15-litran Cursorin merkeissä.



Stralis Euro 6 moottorit

	Teho (hv)	Vääntö (Nm)
• Cursor 8	270	1100
maakaasu	300	1200
	330	1300
• Cursor 9	310	1300
	330	1400
	360	1650
	400	1700
• Cursor 11	420	1900
	460	2150
	480	2250
• Cursor 13	500	2300
	560	2500

Ivecon vakionopeuden säädin on vielä perinteistä mallia, joskin ajoneuvojen välisen etäisyyden säädöllä varustettuna. Mittaristosta voi seurata välimatkaa ja edessä ajavan nopeutta. Koeajokin etäisyystutkan viuhka oli säädetty turhan leveäksi, niinpä auto jarrutti automaattisesti kun viereisellä kaistalla olleen auton hiljentäessä vauhtiaan. Se lienee säädettävissä.

Kokonaisuutta arvioitaessa Ivecon Euro 6 moottori vaikutti varsin onnistuneelta. Väännön osalta se tuntui jopa kokoluokkaa suuremmalta. Ivecoa on usein moitittu viimeistelyn laadusta, mutta koeajomme perusteella valmistaja näyttäisi lunastaneen pari vuotta takaperin, Straliksen lanseerauksen yhteydessä antamansa lupauksen laadun parantamisesta.

Ivecon polttoaineenkulutuksesta kertoo parhaiten edellisessä lehdessämme (Atk 10/2013) ollut EuroTruck Test. Sen mukaan Straliksen keskikulutus on 27 litraa sadalla kilometrillä ja Adbluen kulutus noin 8 prosenttia polttoaineesta.

PLUSSAT	MIINUKSET
Moottori yllätti positiivisesti	Vaihteiston ohjelmointi
Makuutilat	Mäkitutkan puuttuminen

Käyntiääni	