

IVECO STRALIS HI-WAY 480 EURO 6

EVOLUCIÓN ACERTADA

Iveco ha aprovechado la adaptación a la normativa Euro 6, para renovar, casi desde 0 su gama Stralis, ahora bajo la denominación Hi Way. Sus cualidades ya han sido refrendadas por el "Truck Of The Year 2013" y ahora os mostramos nuestras primeras impresiones al volante de un vehículo que ha mejorado notablemente en su interior de cabina, en su dinámica de conducción y en la utilización de tecnologías para incrementar la rentabilidad de la empresa.

Autónomos ¡En Ruta! 36



Iveco vuelve a renovar su gama pesada para el transporte de larga distancia, presentando el STRALIS Hi-Way, una renovación en profundidad del "buque insignia" de Iveco que ahora garantiza una serie de importantes ventajas para el cliente como un consumo de carburante reducido, unos costes de mantenimiento más bajos, una mayor fiabilidad y calidad, además de la optimización de la gestión de la flota. A esto se une una mejor ergonomía de la cabina, quizás donde más novedades encontramos, y que asegura un mayor confort de conducción. Como corresponde a un vehículo nuevo, el rediseño exterior de la cabina es notable a primera vista, centrándose principalmente en mejorar la aerodinámica del vehículo para lograr una mayor eficiencia en los consumos. Las líneas de la nueva cabina STRALIS obtienen así un excelente coeficiente de pe-

netración aerodinámica (Cx), mejorando en un 3% a la anterior gama.

El nuevo frontal se caracteriza por una nueva

Sin duda uno de los puntos fuertes de este modelo es el uso de la caja de cambios de ZF, que por el momento no dispone de Eco-roll, pero estará disponible en breve. Podemos usarla de forma manual (un tanto innecesario) o en modo automático

calandra central, deflectores laterales rediseñados y paragolpes optimizados con los grupos ópticos integrados.

La gama STRALIS se ofrece con dos anchos de cabina. La cabina ancha Hi-Way (2.500 mm), diseñada para garantizar el máximo confort en los viajes de largo recorrido, está disponible en las versiones larga con techo alto y bajo. La cabina media (de 2.300 mm de ancho), disponible en versiones Hi-Road, larga con techo medio-alto y bajo, y la Hi-Street, corta con techo bajo.

Al entrar en la nueva cabina de Iveco lo primero que nos llama la atención es su alta habitabilidad, más espacio para el chofer y más huecos para guardar objetos. Podemos pedir dos neveras de gran tamaño. Los mandos en el volante para el menú son muy cómodos y a través de ellos podemos ir pasando por diferentes pantallas. Nos llama la atención la incorporación del Driving Style Evaluation, que ira evaluando e indicando al conductor como puede mejorar su forma de conducir (una conducción eficiente puede



IVECO HI-WAY 480 EURO 6

ahorrar entre un 5 y un 12%, según las pruebas de Iveco). Últimamente se está poniéndose de moda que aparte de los dos cajones exteriores que se pueden manipular tanto desde fuera como por dentro de la cabina, se incorpora en el exterior un tercer cajón que nos sirve para cosas que están más sucias, húmedas o simplemente queremos tener separadas y la nueva cabina de Iveco lo lleva incorporado.

Euro 6 sólo con SCR

El año pasado Iveco presentó su nuevo Hi-way y tuvimos la oportunidad de hacer unas pruebas dinámicas con la cabeza, viendo un comportamiento ágil y unas respuestas buenas de suspen-

sión y de frenado. Esta vez tenemos la posibilidad de probar enganchado a un semirremolque. Para este contacto dinámico contamos con una unidad propulsada por una mecánica de 11 litros euro 6, que rinde una potencia de 480 CV. Lo verdaderamente destacable de estos grupos motores es que no se valen de la recirculación de los gases de escape para alcanzar la normativa Euro 6, de manera que Iveco ha podido simplificar el sistema de post tratamiento de gases y utilizar la misma estructura de la cabina, ya que con el Hi-eSCR el motor no exige un sistema de refrigeración adicional. Esto se transforma, a primera vista en menos peso,



Sin duda uno de los puntos fuertes de este modelo es el uso de la caja de cambios de ZF. Podemos usarla de forma manual (un tanto innecesario) o en modo automático. La selección de las marchas se puede hacer desde la palanca situada a la derecha del volante y en ella también tenemos la elección entre manual y automática.

Telemática avanzada

Una de las mejoras introducidas con esta nueva gama es una más que notable ayuda telemática, que gira el torno al sistema denominado IVECONNECT, que permite gestionar de manera sencilla e integrada información y entretenimiento, navegación, instrumentos de ayuda a la conducción y servicios de fleet management (Gestión de la flota).



IVECONNECT está dotado de una pantalla táctil de 7 pulgadas integrada en el salpicadero y equipada con radio, lector de CD, toma USB compatible con iPod / iPhone y archivos MP3 / MP4, conexión Bluetooth con mandos en el volante y toma AUX / vídeo. El servicio permite acceder a dos grupos de funciones específicas, para el conductor y para el administrador de la flota: IVECONNECT DRIVE e IVECONNECT FLEET.

IVECONNECT DRIVE incluye el navegador con funciones "truck navigation", el sistema "Driving

Style Evaluation", que cumple las funciones de un instructor de conducción siempre presente a bordo, y el dispositivo de seguridad "Driver Attention Support", que alerta al conductor ante signos de cansancio o de sueño.

La misma pantalla táctil se utiliza como terminal de a bordo de los servicios avanzados de gestión de flota IVECONNECT FLEET, un nuevo sistema que, a través de funciones avanzadas, permite gestionar la localización del vehículo e integrar los datos con los sistemas logísticos de la empresa.



menos consumo de carburante (está por determinarse en una prueba real) y, en el aspecto negativo, mas consumo de AdBlue. Sobre su comportamiento en carretera, la primera impresión tras unas cuantas vueltas por los polígonos cercanos a la planta de Iveco, es que la maniobrabilidad y la agilidad en cruces, rotondas, paradas, etc es muy buena gracias a su caja de cambios Eurotronic, con la que nos olvidamos literalmente del cambio ya que siempre tendremos la marcha adecuada.

En el camino hacia la tan buscada por todos reducción del consumo, encontramos soluciones ya presentes en la gama anterior como el Ecoswitch, que limita la velocidad máxima de cruce y optimiza las prestaciones de la cadena cinemática en función de

la carga real del vehículo, el Ecofleet, que inhibe parcialmente el uso semi-automático del cambio automatizado Eurotronic, para

El exterior de la cabina está basado en el Stralis, con la incorporación de nuevos flaps y nuevo faldón bajo el parachoques, que mejoran la aerodinámica y reducen el consumo

evitar maniobras ineficaces, o el TPMS (Tyre Pressure Monitoring System). Ahora se incorpora también el "Driving Style Evalua-

tion", un programa que asesora al conductor en tiempo real para mejorar los consumos.

Buen comportamiento dinámico

En cuanto empezamos la ruta el cambio sigue siendo nuestro mejor aliado. En autovía probamos sistemas como el ACC (control de cruce adaptativo) o el LDWS (lector de línea de carril), con los que cuenta la unidad probada y el resultado es sencillamente perfecto.

Las subidas de Guadalajara o Torija que en otras ocasiones usamos para probar la respuesta del motor en subidas nos dan como resultado una velocidad de 58Km/h en la velocidad 10, que por otro lado es muy semejante a cualquier otra marca con un motor equivalente.

Valoración

NOS GUSTA

- La caja de cambio.
- El freno motor.

A MEJORAR

- No disponemos todavía de un control de cruce con GPS.
- No disponible el sistema Eco-roll.



Contacto

El nuevo Hi way es una acertada evolución del Stralis en la que se ha mejorado lo que no estaba a la altura (sobre todo el interior de la cabina y cableados) y se han mantenido los puntos fuertes como el chasis y la potencia.

El nuevo salpicadero marca realmente un paso adelante en cuanto a mejora estética, calidad de los materiales y tecnología.

El rendimiento del freno motor es realmente satisfactorio, así como la suavidad de la caja de cambio.

El nivel de sonoridad es sorprendentemente bajo, tanto dentro de la cabina como fuera, lo que unido a la suavidad del Common rail aporta gran confort de marcha. En el exterior incorpora nuevos deflectores laterales y nuevo faldón bajo el parachoques lo que podría mejorar la aerodinámica de la cabina, basada en el modelo anterior.

En este contacto hemos hecho menos kilómetros de los habituales y no hemos medido consumo, aún así nos ha sorprendido gratamente la propuesta de Iveco para el segmento de larga distancia.



El Hi-Way incorpora algunos de los más avanzados sistemas electrónicos disponibles, como el EBS con la función Brake Assistant, el Lane Departure Warning System, el ESP, ACC (Adaptative Cruise Control), faros bi-xenón y DRL (Daytime Running Light), la nueva función Driver Attention Support, o el Advanced Emergency Braking System.



La ruta en este caso por falta de tiempo tan solo llegó a la subida de Torija donde se hizo el cambio de sentido. En la bajada de Torija nos sorprendió gratamente el poder de su freno motor (con tres puntos de actuación), que sin ayuda del freno de servicio nos dejó un descenso un poco más lento que un freno intarder, pudiendo bajar sin problemas a 70-75Km/h con la novena o decima marcha.

Sin duda uno de los puntos fuertes de este modelo es el uso de la caja de cambios de ZF que por el momento no dispone de Eco-

roll, pero que en breve estará disponible, nos aseguran. Podemos usarla de forma manual (un tanto innecesario) o en modo automático. La selección de las marchas se puede hacer desde la palanca situada a la

derecha del volante y en ella también tenemos la elección entre manual y automática. Las doce marchas están perfectamente escalonadas y en muy buena sintonía con el motor. ■

En el camino hacia la tan buscada por todos reducción del consumo, encontramos soluciones ya presentes en la gama anterior como el Ecoswitch, que limita la velocidad máxima de cruce y optimiza las prestaciones de la cadena cinemática en función de la carga real del vehículo, el Ecofleet, que inhibe parcialmente el uso semi-automático del cambio automatizado Eurotronic, para evitar maniobras ineficaces, o el TPMS (Tyre Pressure Monitoring System).

Nuevo Tacógrafo DTCO 2.1, tu nuevo gestor de flotas.

Ahorra 45 min. de conducción y visualiza tus tiempos.

www.dtco.vdo.es

DTCO 2.1 es el primer y único tacógrafo que graba posiciones del vehículo. Creado para que puedas ganar más y gastar menos. Este gran sistema será tu aliado. Beneficia a clientes, conductores y flotas: Permite ahorrar tiempo con la regla del minuto, evita sanciones gracias a la visualización de tiempos que ofrece el servicio VDO Counter, facilita el acceso a toda la información a través de tu smartphone, posibilita una descarga manual sencilla y una descarga remota cuando y donde tú quieras. Y ahora, conductores más satisfechos gracias a las nuevas impresiones en hora local y UTC.



Acude a la red **DTCO+** y consigue un mayor rendimiento para tu flota.

VDO - A Trademark of the Continental Corporation
Continental Automotive Spain S.A. | C/ Sepúlveda 11, 28108 Alcobendas (Madrid) | Tfn.: 91 657 21 16 | E-mail: info@vdo.es

VDO

