

NUEVOS AIRES

Texto Enrique Sánchez Parrondo



Esperemos que no tardando mucho os podamos ofrecer una nueva prueba de la versión de 460CV.

Y la primera diferencia significativa la encontramos nada más iniciar nuestra jornada: como cada vez que afrontamos una prueba, lo primero que hacemos es rellenar los depósitos para poder establecer al final de nuestro recorrido el consumo tanto de ga-

El sistema de post-tratamiento sin AdBlue, sin filtro de partículas y sin regeneración activa, reduce notablemente las necesidades y los costes de mantenimiento.

soil como de Adblue. Pues bien, en esta ocasión nos encontramos con que el repostaje es algo más “aparatoso” de lo normal, pues se necesita una formación un poco más específica, (nada que no se aprenda en una jornada) y el uso obligatorio de guantes y casco protector, debido a que el GNL es

Sí hay que reseñar que el tiempo empujado puede verse incrementado con respecto a un repostaje diésel, sobre todo si somos los primeros en utilizar la gasinera, pues tiene que darse un ajuste perfecto de las presiones en las mangueras ya que necesitamos convertir el gas en líquido y para ello es pre-



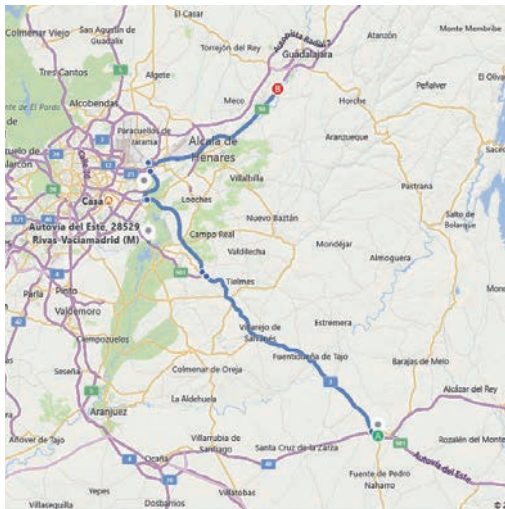
ciso rebajar enormemente su temperatura. Además, comentar que, al menos en nuestro caso, empezamos la prueba con algún problema ya que tan solo le pueden faltar entre 20 y 25 kg y rellenar esa poca cantidad suele ser bastante complicado y laborioso ya que se tienen que igualar las presiones para poder repostar y el tanque tiene una presión bastante alta. En nuestro caso, disponemos de 2 tanques de GNL con capacidad para 540 litros de gas, lo que, en teoría nos proporciona una autonomía de 1.500 km, suficientes para acometer cualquier ruta de largo recorrido. Una vez en el interior de la cabina Hi-Way nos es grato comprobar que las diferencias con su hermano gemelo en diésel, el XP, son prácticamente inexistentes, salvo en algunos detalles que afectan más a la dinámica y no a la habitabilidad, demostrando que es un camión concebido para la ruta. La cabina HI-WAY de techo alto tiene una altura interior de unos 2 m y un volumen de más de 10 m³. Puede equiparse con 1 o 2 literas y con



El nuevo Stralis NP cuenta con la cabina Hi-Way, que con una altura interior de casi 2 metros y un volumen de más de 10 m³, deja claro su carácter rutero a imagen y semejanza de su gemelo diésel con la única diferencia del display central del cuadro que nos indica datos referentes a consumo y estado de los depósitos de GNL.

IVECO STRALIS NP 400CV

LA RUTA NUEVO RECORRIDO



Para esta primera toma de contacto con esta tecnología de propulsión no hemos realizado nuestro circuito habitual de pruebas por indicación de la marca. En su defecto hemos hecho una ruta de 240,7Km saliendo desde Alovera y yendo a hasta la M45 para coger dirección Valencia por la A3 hasta Tarancón donde nos dimos la vuelta y volvimos por el mismo camino hasta Alovera.



todas las funciones importantes de infotainment y confort. Una vez en marcha, la diferente rumorosidad del motor ya nos deja entrever que "nos mueve" algo diferente. Lo primero que nos llama la atención es que echamos en falta la nueva caja Hi-tronic que monta Iveco de la marca ZF con la cual se podría usar el control de crucero predictivo que seguro que nos ahorraría entre 1 kg y 2 más a los 100 km. Seguramente habrá algún impedimento técnico por resolver, pero estamos convencidos de que sería una opción más que recomendable frente a esta Eurotronic que sigue manteniendo buenas prestaciones pero que ya ha sido superada por las nuevas cajas que montan las versiones diésel. Otra de las diferencias que apreciamos es que en las subidas con gran pendiente se le nota bastante remolón y aunque al principio intenta perder la velocidad lo más despacio posible, terminamos algunas cuestas fuertes en torno a los 35 o 38 Km/h. Este comportamiento se ve compensado cuando la pendiente no es tan pronunciada o llevamos una velocidad entre los 70 y 80 kilómetros por hora, situaciones en las que las recuperaciones si son muy aceptables. En el mando del retarder nos encontramos que al no llevar freno motor el primer punto

El Nuevo Stralis NP incluye de serie los servicios Iveco de nueva generación: la exclusiva Garantía Uptime que, en caso de avería, asegura que el vehículo esté circulando de nuevo en un plazo de 24 horas gracias al servicio de reparación de Iveco Truck Station más cercana

Ficha técnica

IVECO STRALIS NP

ESPECIFICACIONES

Modelo	AS440S40T/P LNG
Cabina	High Way de techo alto
Motor	Cursor 9 NG
Cilindrada	8,7 litros
Número de cilindros	6 en línea
Nivel de emisiones	Euro VI C
Potencia máxima	400Hp (294Kw) a 2.000 rpm
Par máximo	1.700Nm a 1.200-1.575 rpm
Configuración	4 x 2 artic
Caja de cambios	EuroTronic 12 AS 1931 TD
Suspensión	Neumática
Neumáticos	385/55-315/70 R22,5
Características técnicas	Dos depósitos de GNL de 540 litros cada uno
	Retardador hidráulico
	Ayuda al arranque en pendiente
	Eco Roll
	Calefactor de cabina

no sirve para nada y en los otros 5 tendremos repartida la fuerza de frenado. Se nota la no presencia del freno motor ya que en alguna bajada habiendo seleccionado una velocidad de descenso el camión puede llegar a sobrepasar dicha velocidad por la ausencia de dicho freno. El régimen motor es un poco más alto que en los motores de gasoil ya que el par motor está entre las 1100 vueltas y 1700 vueltas, ofreciéndonos el par máximo de 1.700 Nm entre 1200 y 1575 rpm. Hay que decir, por otro lado, que esta unidad de prueba se ha configurado con un grupo con el que a 90 kilómetros por hora el motor funciona a 1600 vueltas, unas revoluciones que, sobre todo cuando acometemos un terreno llano nos dejan un margen significativo de mejora en consumos si montara un grupo un poco más largo. Por lo demás, ya hemos comentado que la caja elegida para esta versión GNL es la Eurotronic 12 AS 1931 TD, que, además de la función eco Roll, incluye de serie retardador hidráulico integrado y función Hill-Holder para aumentar al máximo la seguridad del conductor y de la carga. Con la sensación de estar probando una alternativa que está llamada a copar una parte importante del mercado, máxime cuando según escribimos esta crónica al menos dos

LAS CIFRAS DEL GNL Las cuentas claras

Es en el repostaje donde podemos echar las cuentas del coste de este camión a la hora de trabajar con él. Los resultados de la prueba arrojan una velocidad media de 73,5Km/h y un consumo contenido de 29,5Kg/100km. En el surtidor teníamos un precio de poste de 0,914€/Kg, lo que nos llevaría a un precio por Km de unos 0,26 céntimos por Km, que se nos antoja un tanto alto para la inversión a realizar, lo que nos dejaría un periodo de amortización excesivamente elevado pues el sobreprecio actual de estas mecánicas es todavía considerable y puede rondar el 30%.

Sin embargo, también tenemos que decir que en otras citas del mundo del gas, se nos informó que con descuento el precio del gas natural vehicular para un cliente podría rondar los 0,65€/Kg, que nos dejaría la cuenta en 0,191€/km. En este caso, comparado con el gasoil, puede estar entorno a unos 10 céntimos menos por km.

El sistema de post-tratamiento sin AdBlue, sin filtro de partículas y sin regeneración activa, reduce notablemente las necesidades y los costes de mantenimiento.



marcas (incluida la propia Iveco) ya han presentado mecánicas con mayores prestaciones) volvemos hacia el punto de partida: la gasinera de Alovera, que nos hace pensar en que, quizás el punto más débil de todo el mercado del GNL sean, a día de hoy, las in-

El cambio elegido para esta versión GNL es la Eurotronic 12 AS 1931 TD, que, además de la función eco Roll, incluye de serie retardador hidráulico integrado y función Hill-Holder, aunque a jun no se beneficia de las mejoras que ofrecen las mas modernas cajas con control de crucero adaptativo

fraestructuras básicas para tener una red de abastecimiento suficiente.

El repostaje a la vuelta de la base es mucho más rápido ya que las mangueras han cogido ya temperatura por otro reportaje de un camión con lo cual tan solo enganchando la manguera del gas y del venteo en poco más de 5 minutos hemos repostado nuestro camión. ■

RENDIMIENTO GNL con prestaciones diésel

Animando esta versión GNL nos encontramos con el corazón de este vehículo: El nuevo motor CURSOR 9 Euro 6, con 8,7 litros de cilindrada. El motor desarrolla la misma potencia (400 CV) y par (1.700 Nm) que su equivalente diésel, ofreciendo una más que aceptable relación peso-potencia, densidad, intervalos de mantenimiento. Los inyectores de gas de nueva generación, la rampa de inyección y los pistones están diseñados para ofrecer una potencia y un par máximos. El novedoso catalizador de 3 vías longitudinal contribuye al cumplimiento de los estrictos límites en materia de emisiones mientras que asegura un nivel de ruido reducido y deja suficiente espacio para incrementar la capacidad de los depósitos de combustible.



RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es





1.- La unidad probada dispone de 2 tanques de GNL con capacidad para 540 litros de gas, lo que, en teoría nos proporciona una autonomía de 1.500 km, suficientes para acometer cualquier ruta de largo recorrido.

2 y 3.- El metano, principal gas que compone el GNL, es un gas difícilmente licuable a temperatura ambiente y es necesario reducir su temperatura hasta -162°C para su licuefacción, momento en el que reduce su volumen de forma considerable (a esta temperatura disminuye unas 600 veces su volumen) lo que permite aumentar la capacidad y por tanto la autonomía.

4.- Al repostar se tienen que igualar las presiones para que el gas licuado pase al depósito del camión. El gas natural, al ser menos pesado que el aire, si hubiera alguna fuga siempre se iría hacia arriba, no hay posibilidad de almacenamiento y, por tanto, de explosión.



Poco después de realizar esta prueba llegaba el anuncio de la presentación de la nueva versión NP que gracias a su nuevo motor Cursor 13 NP alcanza los 460 CV de potencia. También es nueva la transmisión automatizada Hi-Tronix de 12 velocidades que mejora todavía más el confort y eficiencia de conducción de la versión anterior, y añade nuevas funcionalidades como la conducción predictiva HI-CRUISE basada en GPS.

Valoración

NOS GUSTA

- Capacidad de respuesta en velocidades altas.
- Bajo coste por km.

A MEJORAR

- Caja de cambios mas moderna (Hi Tronic).
- Opción control predictivo.
- Potencia mas cercana a los 440CV.



Desde mi cabina



En definitiva desde mi punto de vista, siempre que comenzamos a probar una tecnología nueva, es normal que surjan desajustes que seguro se irán corrigiendo con el tiempo. Así, por ejemplo, hay que indicar que unos de los hándicaps que tienen estos vehículos es que si se deja parado durante 5 o 7 días con los depósitos cargados puedes contar que esos Kg de gas los perderás. Por otro lado, todavía es escaso el personal que nos puede atender en los talleres con este tipo de vehículos, por su particularidad.

Estamos seguros de que el GNL acabará imponiéndose como una alternativa que, eso si, convivirá con el diésel en los próximos años y que la evolución de estas mecánicas va a coger más velocidad a medida que se defina la apuesta por el uso del GNL para la industria del transporte de larga distancia.

Estamos seguros de que el GNL acabará imponiéndose como una alternativa que, eso si, convivirá con el diésel en los próximos años y que la evolución de estas mecánicas va a coger más velocidad a medida que se defina la apuesta por el uso del GNL para la industria del transporte de larga distancia.