

COSTE POR KM DE RÉCORD!

Consumo medio de GNL
26,35kg/100 km

Consumo total en prueba
117kg/444 km

Velocidad media
76,96km/h

Nos subimos a bordo de la última incorporación a la gama NP, propulsada por GNL de Iveco: el Stralis NP, con una potencia de 460 CV y caja de cambios HI-TRONIX, que no solo ha marcado un nuevo récord de consumo en nuestro recorrido, sino que nos deja unas sensaciones más que notables, que nos permiten afirmar que es una alternativa real al diésel.

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Cuando hace algún tiempo nos preguntábamos si el gas natural licuado podía ser una verdadera alternativa para el diésel en el transporte de larga distancia, nos asaltaban muchos interrogantes: ¿dará la potencia necesaria? ¿Y la autonomía? ¿Será verdaderamente rentable la amortización del elevado sobrecoste que tienen estas mecánicas por el momento? Lo cierto es que hasta ahora hay algunos interrogantes que siguen sobre la mesa, como la red de abastecimiento suficiente para acometer cual-

quier tipo de ruta nacional e internacional. Pero tras poner a prueba a este Iveco NP, la última generación de la gama Natural Power de Iveco, po-

solutamente de coste por kilómetro. Y no sólo porque ha logrado establecer un nuevo récord de consumo, rebajándolo hasta 26,35 kilos /100 km, lo

La versión de 460 CV monta la nueva caja de cambios HI-TRONIX, con 12 velocidades y embrague electrónico que aporta toda la comodidad de conducción tradicional, aparte de una mejor relación de transmisión (16,7), y gran reducción de ruido

demos asegurar que la cuestión de la rentabilidad parece despejada a su favor, pues nos deja un nuevo récord ab-

que obviamente dado el precio del gas rebaja considerablemente nuestra factura, también hay que tener en

cuenta que esta mecánica no precisa AdBlue, un gasto menos que sumar a nuestra siempre ajustada cuenta de resultados.

Iveco ha logrado escalar un peldaño con esta nueva mecánica. Ahora bien, ya lo hemos comentado en otras ocasiones, de momento el elevado sobrepeso que estas unidades, el cálculo más aproximado a falta de datos oficiales, lo sitúa en torno a un 30-35% más caro, nos obliga a hacer un uso "super intensivo" de estas unidades de gas si queremos ser capaces de amortizar este



Tratándose de una mecánica de gas natural, El Cursor 13 NP ofrece prácticamente la misma potencia y el mismo par que los motores diésel Euro VI más utilizados en la actualidad para el transporte nacional e internacional. Los 338 kW (460CV) le convierten en el motor más potente del mercado empleando Gas Natural como único combustible y nos ofrece un par máximo de 2.000Nm, en un rango de 1.100 a 1.900 rpm.

precio en los años de vida útil que vamos a mantener el vehículo.

Cursor 13 + Hi-Tronic: combinación ganadora

El nuevo motor Cursor 13 Euro VI ha sido diseñado de forma específica para el transporte internacional de larga distancia. Con una cilindrada de 12,9-litros, se trata de una mecánica de ciclo Otto, con un proceso de combustión mejorado y un peso optimizado, que nos ha sorprendido agradablemente por prestaciones y

consumos, sobre todo, como veremos más adelante en terrenos poco exigentes, aunque pensamos que es muy posible que en los tramos más duros el camión se haya visto penalizado por el grupo reductor elegido (3,36:1). Tratándose de una mecánica de gas natural, el Cursor 13 NP ofrece prácticamente la misma potencia y el mismo par que los motores diésel Euro VI más utilizados en la actualidad para el transporte nacional e internacional. Los

Autonomía asegurada

Una de las desventajas que a menudo eran esgrimidas en contra de este tipo de propulsiones de gas, era la falta de una autonomía suficiente para acometer misiones de larga distancia. Otro mito desmontado por las últimas propuestas de gas natural. Concretamente, esta unidad NP de Iveco ofrece una autonomía superior a los 1.500 km. gracias a los dos depósitos criogénicos laterales, cada uno de ellos con un volumen de 540 litros, que encierran fácilmente alojamiento en el chasis gracias a la ausencia de los filtros de reducción catalítica selectiva (SCR).



INTERIOR: **MADE IN IVECO**

La cabina AS de este Stralis NP no difiere sustancialmente de las versiones con propulsión diésel, salvo por algún indicador adaptado a esta versión como el de "nivel de fluidos" en los **tanques criogénicos (3)**. Nada más entrar en la cabina, reconocemos la manufactura del fabricante italiano, con una cabina en la que, a primera vista llama la atención la situación del **puesto de conducción**, en la que el conductor casi da la sensación de ir "parapetado" entre el asiento y el salpicadero, en el que se agrupan todos los mandos principales de forma coherente **(1)**.

Si hay que poner un pero, nos parece más lógica la ubicación de los mandos del **control de crucero en el volante (2)** para un uso constante como el actual.

También es notorio el salto cualitativo en la calidad percibida en el interior de cabina, con la utilización de materiales con mejor tacto y más empaque.

Por lo demás, sus 2,5 metros de anchura y sus 10 m³ de volumen de habitáculo nos dejan espacio suficiente para acoger gran cantidad de **portaobjetos**, una **nevera** de buenas dimensiones, así como las dos literas para misiones en equipo **(4)**.

→ viene de pag. 27

Los mitos del repostaje

Uno de los "mitos" que siempre ha perseguido a este tipo de propulsiones es la supuesta peligrosidad del gas natural utilizado como combustible. Sin embargo, los inconvenientes derivados de la criogenización (recordemos que repostamos gas natural en estado líquido y que para llevarlo a ese estado es necesario bajar su temperatura hasta -160 grados) poco tienen que ver con la seguridad, pues al tratarse de un gas menos denso que el oxígeno, en caso de fuga, siempre se iría hacia arriba, eliminando cualquier riesgo.

Sin embargo, sí que hay que resaltar algún que otro inconveniente propio del repostaje como es el hecho de que es necesario despresurizar el tanque antes de repostar. De lo contrario, la presión existente en el interior del depósito dificulta (tal y como pudimos comprobar in situ) la recarga de combustible. Este es el motivo por el que nuestro repostaje antes de iniciar la prueba se alargó demasiado, pues, sin duda, fuimos los primeros en utilizar ese surtidor.

Los inyectores de gas de nueva generación, la rampa de inyección y los pistones están diseñados para ofrecer una potencia y un par máxi-

mos. Los 338 kW (460CV) le convierten en el motor más potente del mercado empleando Gas Natural como único combustible y nos ofrece un par máximo de 2.000Nm, en un rango de 1.100 a 1.900 rpm.

A demás, contamos con la nueva función "silent mode 71 dB(A)" que lo convierte en el motor ideal para las operaciones urbanas y las entregas nocturnas, un aspecto nada desdeñable de cara a los pró-

ximos años.

Para asegurar una mayor eficiencia en todas las situaciones, el motor incorpora la función anti-ralentí que permite

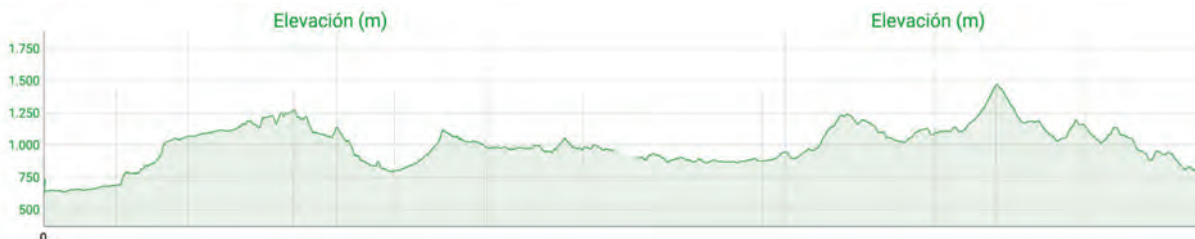
El sobreprecio de estas unidades, entorno a un 30-35%, nos obliga a hacer un uso "super intensivo" si queremos amortizar este precio en los años de vida útil que vamos a mantener el vehículo

apagar el motor para ahorrar combustible cuando está detenido y en ralentí.

Otra de las diferencias sustanciales con el anterior Stralis NP de 400 CV que ya probamos el año pasado y que viene a añadir un

plus adicional a este tipo de mecánicas es que cuenta con la nueva caja de cambios automatizada TraXon de ZF, que Iveco ha rebautizado como HI-TRONIX. Este cambio automatizado, de nueva genera-

LO MAS EXIGENTE



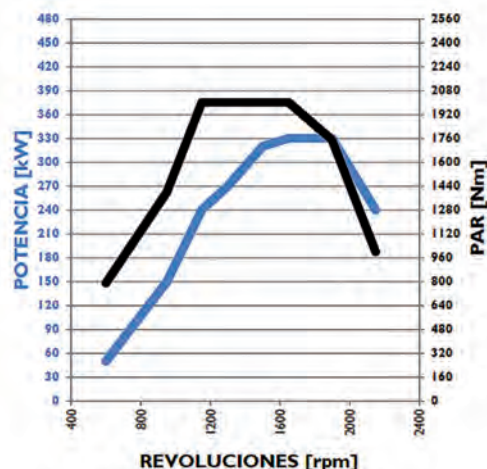
IVECO STRALIS NP	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	9	9	9	9	9
Velocidad	55	45	50	47	45

Empezamos la subida a Somosierra en la marcha número 11 y aunque perdemos velocidad progresivamente aguanta muy bien tanto en la marcha 11 como la 10 hasta que llegamos a los 50 Km/h en la marcha 9 dónde se sitúa a 1.500 vueltas y pasa por los 1.200 metros.



Por el punto de control que tenemos en los 1.300 metros pasamos en la marcha 9 a 47 Km/h y aunque pierde un par de kilómetros más sube el resto del puerto en la marcha 9 sin ningún tipo de problema.

Curvas de par y potencia



ción, de 12 velocidades y con embrague electrónico, aporta toda la comodidad de conducción tradicional, aparte de una mejor relación de transmisión (16,7), relación par-peso de su categoría y de una sustancial reducción del nivel de emisiones acústicas. Comparada con el modelo an-

terior, la caja de cambios HI-TRONIX mejora todos los indicadores de rendimiento: reduce el tiempo de cambio en un 10%, está diseñada para casi el doble de cambios que la transmisión automatizada de la generación anterior y amplía los intervalos de cambio de aceite hasta los

Cargado con 40 toneladas notamos que su comportamiento puede ser un poco más perezoso a la hora de las arrancadas en parado pero para nada en orden de marcha dónde se defiende muy bien en cuestas como Guadalajara (55Km/h) o Torija (45Km/h) en las que sube como cualquier otro camión con parecidas potencias

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

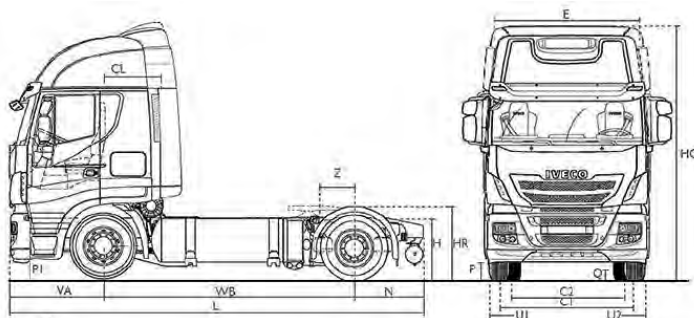
49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

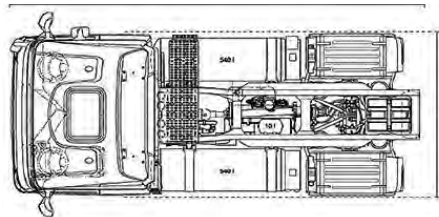
recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es



Dimensiones



Batalla (WB)	3800 (3790)mm
Longitud total (L)	6251,5 mm
Voladizo del. (VA)	1410 mm
Voladizo tras. (N)	1047,5 mm
Inicio de caja (CL)	940 mm



Altura sin/con carga (HC)	3960/3900 mm
Altura Bastidor sin/con carga (H)	962/930 mm
Anchura máx. cabina (E)	2550 mm
Vía delantera (C1)	2042 mm
Altura libre suelo del. (P)	212 mm
Altura libre suelo tras. (Q)	208 mm

Ficha técnica

IVECO STRALIS NP HI WAY 460 GNL

MOTOR

Modelo	Cursor 13NG F3HFE60JA J Euro 6 C
Alimentación	Inyección multipunto
Número de cilindros	6 en línea
Cilindrada	12.982 cc.
Potencia máxima	460 CV entre 1.600 a 1.900rpm
Par máximo	2.000 Nm entre 1.100 a 1.600rpm

TRANSMISIÓN

Caja de cambios	Hi Tronix
Embrague	Monodisco en seco
Eje motriz	Meritor con reducción simple

FRENOS

Delanteros/traseros	Discos ventilados de 784 cm2
Auxiliares	Intarder3 de 600kw

SUSPENSIONES

Delantera	Ballestas parabólicas, amortiguadores doble efecto y barra estabilizadora.
Trasera	Neumática de cuatro cojines con barra estab.

PESOS Y DIMENSIONES

Tara	7.964 kg
MMA en prueba	40.000kg
Neumáticos delanteros	Michelin X line Energy AAA 385/55 R 22,5"
Neumáticos traseros	Michelin X line Energy AAA 315/70 R 22,5"
Depósito gasóil	Dos de GNL de 540 litros cada uno.

600.000 kilómetros (en misiones de largo recorrido).

El cambio HI-TRONIX ofrece también funciones adicionales, como la función rocking para recuperar el agarre en superficies con poca adherencia, 4 marchas atrás y una nueva oferta de tomas de fuerza.

En marcha a todo gas

Aunque a día de hoy es difícil aún comparar este tipo de mecánicas entre sí, pues no hay mucha oferta todavía disponible, el año pasado tuvimos la suerte de probar el hermano con 400 caballos, y tenemos que decir que se cumple el dicho de que "las comparaciones son odiosas"; no es tan solo la diferencia de potencia la que notamos, sino un salto cualitativo importante que nos lleva a pensar en un grandísimo futuro para este vehículo.

La caja de cambios nueva junto con la electrónica (recordemos que el año pasado el Iveco de gas que probamos no llevaba control predictivo), nos hace llevar un régimen de marcha suave y a la vez eficiente. El eco roll entra sin tener que llevar el control de velocidad puesto y nos ayuda en cualquier caso a bajar los consumos.

Cargado con 40 toneladas notamos que su comportamiento puede ser un poco más perezoso a la hora de las arrancadas en parado pero para nada en orden de marcha dónde se defiende muy bien en cuestas como Guadalajara(55Km/h) o Torija(45Km/h) en las que sube como cualquier otro camión con parecidas potencias. Cabe destacar, para compararlo con el rey de la eficiencia en nuestro recorrido, honor que de momento le corresponde al Scania R 450, qué en la ruta qué marcamos para nuestra revista, incluso este Stralis NP es capaz de completar el recorrido con mayor velocidad comercial, rebajando en 2 minutos el tiempo total. Una diferencia sin importancia, de no ser porque va acompañada de una sustancial rebaja del consumo, o hablando con más propiedad, puesto que manejamos dos productos diferentes, del coste por kilómetro. Así, el día de la prueba sacamos la referencia de los dos consumos en la ruta y con el precio de gasoil y de gas a

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	KILOS/TRAMO	KG/100KM PARC.
PRIMER TRAMO						
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:27:00	82,22	9	24,32
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:03:09	78,86	28	33,73
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:13	84,17	5	10,42
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:04:22	81,05	42	25
SEGUNDO TRAMO						
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:14	70,9	13	29,55
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:39:24	73,1	11	22,92
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:47:33	76,97	11	18,03
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:04:11	73,92	35	22,88
TERCER TRAMO						
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:36:37	77,01	18	38,30
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:13:31	62,15	10	71,43
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:47:29	78,34	12	19,35
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:37:37	75,6	40	32,52
TOTAL RECORRIDO COMPLETO						
		444	5:46:10	76,96	117	26,35

16 de octubre nos encontramos con una diferencia en el coste total de la prueba de 50 € a favor de esta unidad GNL de Iveco, que ha podido realizar nuestra ruta con tan solo 97 € (IVA incluido), contando con un precio del GNL de 0,79 euros por kilo, mientras que el Scania R450 ne-

cesitaría 147 € IVA incluido (asimilando el precio del gasóleo al mismo día de la prueba). Nos parece increíble el consumo marcado en carretera secundaria ya que si juntamos el consumo desde Monreal de Ariza hasta El Burgo de Osma simplemente es impresio-

nante y de igual manera cuando vamos de El Burgo de Osma a Aranda de Duero. También bate el récord de consumo desde Alcolea del Pinar hasta Monreal de Ariza. Todos estos resultados nos llevan a la conclusión de que posiblemente sea un camión muy versátil, apto para des-

empeñar con solvencia cualquier ruta nacional e internacional y no reducir su utilización a rutas por autovía llana, sino que le podemos meter rutas mucho más exigentes ya que no se arruga ante las adversidades e incluso consigue mejores resultados que el diésel. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Récord coste por kilómetro.
- No necesita AdBlue.
- Funcionamiento caja de cambios Hi Tronix.

A MEJORAR

- Ubicación mandos control crucero.
- Precio adquisición.



Desde mi cabina



Tras la primera toma de contacto el año pasado con la versión de 400 CV, que ya nos sorprendió, aunque también dejó patentes ciertas carencias en nuestro recorrido, lo cierto es que el salto experimentado con esta nueva mecánica es notable, y podemos decir, por primera vez con convicción, que estamos ante una alternativa efi-

ciente y rentable a las tradicionales mecánicas diésel, pues no sólo mejora su consumo, sino que el comportamiento en carretera no tiene nada que envidiar a muchas de las mecánicas de combustión de similar potencia. En definitiva, una alternativa muy a tener en cuenta que ganará adeptos cuando seamos capaces de quitarnos de encima ciertos tabúes sobre el GNL.