

I CAMIONES I

Pensado para rutas de América latina

Según Iveco, el Stralis HD 450S38T fue concebido para asegurar bajos costos operativos y garantizar la mejor rentabilidad por tonelada transportada

Desde junio de 2004, Iveco produce en la planta de Ferreyra, Córdoba, el Stralis HD 450S38T, uno de los camiones más modernos de la marca italiana que, sin haber tenido un lanzamiento formal, se comercializa en la red de concesionarios de Iveco.

El Stralis HD fue desarrollado para afrontar las condiciones de las rutas del mercado latinoamericano de larga distancia, con una capacidad máxima de tracción que va de 45 a 57 toneladas. Así, Iveco fabrica un camión tractor con tracción 4 x 2, cabina dormitorio de moderno diseño y cuidada aerodinámica de techo alto, y una distancia entre ejes de 3500 mm para remolcar, por ejemplo, semirremolques de 15,37 metros de largo con capacidad para 30 pallets.

Según Iveco, este Stralis es un camión concebido para asegurar bajos costos operativos y garantizar la mejor rentabilidad por tonelada transportada. El flamante Stralis nacional está equipado con un motor de tecnología Cursor, electrónica ya utilizada en otros modelos de Iveco que se comercializan en el país.

Este modelo utiliza el moderno propulsor Cursor 13, un turbodiesel con intercooler que posee 6 cilindros en línea y una cilindrada total de 12.860 cm³, capaz de entregar una potencia máxima de 380 CV entre 1500 y 1900 rpm y un torque constante de 184 Kgm (1800 Nm) entre las 1000 y 1400 vueltas.

El Cursor 13 incorpora modernas tecnologías como cuatro válvulas por cilindro, inyector-bomba y un sistema de distribu-

ción por engranajes. La gestión del motor es electrónica (EBC, electronic diesel control) e incorpora control de velocidad cruceo (cruise control), equipo portátil de diagnóstico electrónico y freno-motor.

El elevado y constante torque del motor se combina con las relaciones de la caja de velocidad (ZF 16S-221 O.D.) del tipo Servoshift con over drive, de 16 marchas sincronizadas hacia adelante y dos de reversa, que garantizan menos cambios de marcha en subidas, lo que reduce el consumo de combustible. Completa el tren de fuerza el eje trasero diferencial Meritor U-186E del tipo portante, de reducción simple y con auto-bloqueo, capaz de soportar hasta 13 toneladas.

El eje delantero es el Iveco 5876, un clásico doble T de acero estampado con una capacidad máxima de 8000 kilogramos.

El chasis del Iveco Stralis es de largueros con perfil U e incluye gancho anterior de maniobras, quinta rueda (plato de enganche del semirremolque), guardabarros plásticos, escalera y pasarela.

Las suspensiones son por medio de ballestas semielípticas, e incluyen amortiguadores tele-



FOTOS DE IVECO

scópicos y barras estabilizadoras. Como opcional, la versión 450S38T/P (pneumatic) ofrece suspensión neumática con comando de altura.

El rubro frenos está cubierto por un sistema neumático de circuitos independientes que activan los clásicos tambores instalados en todas las ruedas. Como opcional, Iveco ofrece ABS. El freno de estacionamiento es del tipo a resortes (spring brake), con accionamiento neumático y comando manual. En tanto que el de remolque es independiente, regulable y con comando neumático.

El Stralis HD viene equipado con radio AM/FM con CD player, climatizador con control remoto, cruise control, asiento del conductor con suspensión neumática, volante regulable y faros de nieve y antiniebla, entre otros elementos



Potencia máxima: 380 CV



Inyección a bomba y distribución por árbol de levas

de confort. La cabina, además, tiene suspensión neumática en cuatro puntos.

El Stralis también cuenta con dos tanques plásticos con capacidad de 285 litros cada uno. Como opcionales esta línea presenta, como ya se dijo, suspensión neumática en el tren trasero para ser aplicado en el transporte de cargas sensibles, y diferencial de reducción doble, para aplicaciones severas.

G.T.

CAMIONES

LIDER EN VENTAS