

IVECO S-WAY AS440S48T/P

PARI RÉUSSI !



Le succès du S-Way est rapide et perceptible sur les routes.

Le Stralis a donc tiré sa révérence après 17 ans. Il a finalement cédé le témoin au S-Way, nouveau cheval de bataille d'Iveco pour le transport sur longues distances. Ce nouveau venu arbore une nouvelle cabine, entièrement redessinée, plus volumineuse, mais n'a pas innové au niveau de sa chaîne cinématique.

Pierre-Yves Bernard

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le succès du S-Way est rapide et franc. Et un Iveco S-Way se reconnaît de loin, avec sa cabine en rupture totale avec celle du Stralis et sa calandre agressive à souhait qui ne laisse personne indifférent.

Cabine. Iveco a voulu une cabine centrée sur le conducteur en lui proposant de très

bonnes conditions de vie et un environnement spacieux. Voyons s'il y est parvenu... Premièrement, Iveco a réussi à gagner à la fois 4 % en rendement énergétique grâce à un meilleur aérodynamisme et à gagner beaucoup de volume utile : la grande cabine (qui a gardé son appellation AS pour Active Space) propose une hauteur intérieure de 2150 mm, du tunnel moteur au toit. C'est 161 mm de mieux que l'ancien Hi-Way.

Trois marches suffisent toujours pour accéder au poste de conduite. Le tunnel moteur est présent, mais limité à 95 mm. Le poste de conduite est bon dans son ensemble, avec une planche de bord enfin revalorisée. De nouveaux matériaux font leur apparition, avec une qualité en hausse et une finition plus soignée, même si cela ne rivalise pas encore avec les meilleurs. De nouveaux

rétroviseurs donnent un champ de vision élargi autour du véhicule.

Le volant, désormais asymétrique, est plus qualitatif tout comme la clé électronique à insérer dans la planche de bord. Devant, les cadrans sont toujours très colorés et de conception classique, contrairement à plusieurs concurrents qui sont passés au digital. Le frein de parc est resté traditionnel (non électrique), tandis que le pare-soleil est en deux parties.

*Iveco a gagné à la fois 4 %
en rendement énergétique
et beaucoup
de volume utile.*



Quelle calandre !



Le volume global est en hausse.



La planche de bord a évolué en qualité.

Au niveau des espaces de rangement, on peut carrément parler d'une révolution, que ce soit au-dessus du pare-brise, sous la couchette ou encore des deux coffres extérieurs de chaque côté du véhicule. Quelques bémols néanmoins : le tiroir central semble bien seul et la partie supérieure du tableau de bord n'accueille pas grand chose.

La vie à bord est par contre rendue agréable avec le siège passager pivotant qui dispose aussi d'une utile tablette escamotable dans la planche de bord. Quant aux couchettes, on mentionnera une évolution dans la qualité et l'apparition de nouvelles commandes pour plus de confort et d'agrément du chauffeur au repos. Ici, l'avancée est significative.

Chaine cinématique. Sur ce point, rien de neuf à signaler pour le moment. Notre véhicule de test était équipé du moteur Cursor 11 de 480 ch. Cette puissance est intéressante au départ d'un bloc de 11 litres et est atteinte de 1550 tr/min à 1900 tr/min. Au niveau du couple, 2300 Nm sont disponibles sur une plage de 970 tr/min à 1465 tr/min. La force est donc disponible très tôt, chose que le chauffeur devra gérer au mieux. Rappelons également qu'Iveco a atteint la norme Euro 6 avec une solution 'maison', le HI-SCR en combinaison avec un EGR Intelligent qui recycle une petite quantité de gaz d'échappement (8 %) pour permettre un début d'injection anticipé. Cela doit contribuer à réduire la consommation de carburant.

La transmission était assurée par la boîte robotisée Hi-Tronix à 12 rapports avec embrayage électronique. Enfin, en complément du frein moteur, nous disposons d'un ralentisseur hydraulique qui offre une puissance de retenue de 500 kW (680 ch).

Impressions de conduite. Régler son volant se fait au pied, tandis que les commandes de

boîte restent positionnées sur la planche de bord et se présentent sous la forme de trois boutons-poussoirs. Il n'y a plus qu'Iveco et Volvo à proposer cette formule. La manette de droite permet évidemment d'intervenir sur la boîte, mais cela est rarissime quand on roule avec le Hi-Cruise. Une fois ce système actif, il reste juste au chauffeur à maintenir le cap. Il profite alors d'une isolation acoustique en nette hausse. Autres bons points, la visibilité, la tenue de route, ou encore le confort global.

Le moteur nous a étonné de par sa souplesse et la disponibilité du couple même sous 1000 tr/min. Par ailleurs, la sécurité au freinage est plus qu'appréciable. Certes, nous disposons d'un ralentisseur auxiliaire, mais le frein moteur est déjà très conséquent : il fournit une retenue de 465 kW (632 ch) à 2800 tr/min grâce à une vanne papillon sur l'échappement, appelée Super Engine Brake (SEB).

Nous avons également testé le DES (Driving Style Evaluation). Ce coach virtuel doit permettre au chauffeur d'améliorer son style de conduite en lui indiquant ses points forts et ses points faibles. Les analyses en temps réel font apparaître deux catégories d'informations sur l'écran tactile : évaluation chiffrée et graphique du style de conduite et des propositions d'amélioration. Le gestionnaire de flotte peut consulter cela à distance.

BON À SAVOIR

- Une cabine plus grande et plus qualitative.
- Fonctionnalités et services centrés sur le conducteur.
- Insonorisation en net progrès

Performances. Il y avait longtemps que nous n'avions pas réalisé un test aussi fluide sur la route, mais derrière le tracteur 'usine', il y avait une semi bâchée classique et non une semi-remorque à carénage complet. Cela influence évidemment le résultat final : une vitesse moyenne élevée de 86,36 km/h et une consommation de 28,15 l/100 kms. C'est clairement un très bon résultat pour un 'petit' moteur et avec une semi bâchée. Seul l'Eco-Stralis Euro 5 avait consommé un peu moins, mais en allant moins vite (83,93 km/h).

Conclusion. Au départ d'une chaîne cinématique éprouvée, Iveco est de retour avec une nouvelle cabine. Avec son look moderne et ravageur, le S-Way propose un volume en hausse, plus de qualités, mais aussi des nouvelles fonctionnalités tournées vers le chauffeur. Malgré certains points encore perfectibles, on retiendra l'agrément de conduite proposé et surtout une très bonne consommation.

FICHE TECHNIQUE IVECO S WAY 480

- **Moteur :** Cursor 11
- **Cylindrée :** 11,1 litres
- **Type :** 6 cylindres en ligne
- **Puissance :** 480 ch à 1900 tr/min
- **Couple :** 2300 Nm (970 / 1450 tr/min)
- **Norme :** Euro VI / D
- **Transmission :** Hi-Tronix / ZF Traxon
- **Ralentisseur :** Hydraulique / 500 kW - 680 ch