



Là où le réseau de stations est bien maillé, le Stralis NP est un succès commercial.

Iveco Stralis AS440S40 T/P LNG

Transporter autrement ... tout simplement

De plus en plus de donneurs d'ordre exigent de leurs transporteurs de trouver des solutions de transport plus respectueuses de l'environnement. Même si de gros efforts sont faits pour diminuer la consommation de diesel, le gaz naturel avance de sérieux arguments dans ce domaine. L'Iveco Stralis NP en est un très bon exemple.

Là où l'infrastructure de ravitaillement est présente, l'Iveco Stralis NP (Natural Power) connaît un grand succès, et notamment aux Pays-Bas. Rappelons qu'Iveco a plus de 20 ans d'expérience dans le domaine des véhicules au gaz, puisque ses premiers bus ont été commercialisés en 1996. On peut donc considérer que le véhicule que nous avons pris en mains est un réel aboutissement. Solide alternative au diesel, le

Stralis NP peut se targuer des mêmes performances en termes de charge utile et de polyvalence. Ce qui interpelle évidemment, c'est l'autonomie, puisque les 1500 km promis permettent d'envisager presque toutes les demandes en longue distance.

DES CHEVAUX FORT SILENCIEUX

Le Stralis NP est équipé d'un moteur Otto à 6 cylindres à 4 temps, 4 soupapes par cylindre. Sa cylindrée est de 8,7 litres et il développe 400 ch de 1600 à 2000 tr/min. Le couple est de 1700 Nm sur une plage de 1200 à 1600 tr/min, soit plus tard que sur un moteur diesel. Il s'agit évidemment d'un Euro 6, mais qui ne requiert ni AdBlue, ni catalyseur et qui est équipé d'un échappement normal. Dans sa catégorie, le Cursor 9 affiche 18 % de puissance en plus par rapport à ses concurrents directs, une meilleure puis-

sance au litre et un meilleur ratio puissance / charge.

La nouvelle fonction 'mode silencieux - 72 dB(A)' permet d'utiliser le véhicule en zone urbaine pour les livraisons nocturnes. Les intervalles de vidange ont été étendus à 75.000 km, et les composants spécifiques du moteur au gaz naturel ont été modifiés afin de minimiser les coûts de maintenance.

PAS DE FREIN MOTEUR !

Le Stralis NP est le premier camion au gaz naturel équipé de série d'une transmission automatisée, à savoir la boîte Eurotronic à 12 rapports (et donc pas (encore) la nouvelle Hi-Tronix). Notons enfin que la fonction Eco-Roll est présente ainsi que l'aide au démarrage en côte. Par contre, inutile de chercher le frein moteur, il n'y en a pas ! C'est donc un Intarder qui équipe le véhicule de série.



Il faut suivre une nouvelle procédure pour faire le plein, mais rien d'insurmontable.

La seule chose qui pourrait paraître un peu perturbante est l'absence de frein moteur, mais le ralentisseur compense cette absence.

Technique. Les injecteurs (prévus pour le gaz), la rampe d'injection et les pistons ont bénéficié d'une nouvelle conception pour atteindre les 400 ch. Le catalyseur à trois voies de nouvelle génération assure le respect des limites d'émissions, tout en diminuant les émissions sonores. La petite taille du système permet d'augmenter l'espace disponible sur le châssis pour augmenter la capacité des réservoirs le cas échéant.

Performances. Un rapide tour du véhicule permet de visualiser les deux réservoirs à gaz, placés de chaque côté du véhicule. Il reste juste un très discret petit réservoir à diesel placé derrière la cabine et dont la mission sera d'assurer le chauffage de nuit. Étonnant ? Certainement pas, puisque l'autonomie permet maintenant de déloger. A remarquer aussi : le radiateur est plus grand que sur un Stralis XP, ce qui s'explique par la température plus élevée à gérer.

En route. Avant toute chose, il faut prendre de nouvelles habitudes pour faire le plein. Ce n'est pas réellement contraignant, mais il faut respecter la procédure. Pas mal de points de sécurité sont prévus et les risques sont quasi nuls. Ainsi, si la trappe latérale est ouverte, il est impossible de démarrer. Le chauffeur doit aussi

s'habituer à voir défiler... des kilos plutôt que des litres.

Le début de notre parcours se passe dans les files. Pour une fois, elles sont utiles pour juger du comportement de la boîte de vitesses au démarrage et à la relance. Nous avons déjà pris ce véhicule en mains à Madrid, mais cette fois, nous sommes en conditions réelles. Autant le dire tout de suite : nous sommes vite rassurés quant à la facilité de conduire ce genre de véhicule.

Certes, l'Eurotronic n'est pas au niveau de la nouvelle Hi-Tronix, mais pas au point de contrarier le chauffeur. Notre trajet a permis de nombreux passages en Eco-Roll, ce qui se fait naturellement avec la programmation de la Hi-Cruise. Finalement, la seule chose qui pourrait paraître un peu perturbante est l'absence de frein moteur, mais puisque le ralentisseur se commande de la même façon, la perturbation reste théorique.

Notre parcours démarrait de Kallo, car il s'agit d'une des trop rares stations actuellement disponibles en Belgique. Direction Tubize pour faire demi-tour, en passant par Zelzate, Gand, Courtrai et Tournai. Sur 390 kilomètres, nous avons consommé 73,4 kg de gaz, ce qui sonne une moyenne de 24,8 kg/100 km. C'est environ 15 % de moins qu'un diesel comparable, mais le kilo de

gaz coûte aussi moins cher qu'un litre de diesel (0,970 €/kg ce jour-là). A ce tarif, le LNG est une alternative rentable dès 120.000 km annuels.

Conclusion. Préserver l'environnement et réduire le TCO des entreprises de transport, voici en résumé la mission de ce Stralis NP. Avec des arguments tels que l'autonomie, la simplicité d'utilisation ou encore la sécurité globale du système, pas étonnant que le succès soit rapide. Reste aux différentes autorités à donner le coup de pouce tant attendu en faisant en sorte que le réseau routier soit rapidement jalonné de stations permettant l'essor définitif de cette technologie.

✍ PIERRE-YVES BERNARD
📷 ERIK DUCKERS



Le tout petit réservoir à diesel ne sert qu'à alimenter le chauffage de nuit.