



IVECO STRALIS HI-WAY AS440S48 T/P XP

PAS BESOIN DE BLUFFER

En attendant une nouvelle cabine (en 2019?), le Stralis poursuit son bonhomme de chemin avec quelques sérieux arguments techniques.

Derrière le très léger 'face-lift' subi par le Stralis en 2016 se cachent de réelles nouveautés technologiques visant à diminuer le coût total d'exploitation. A commencer par son système exclusif HI-SCR de post-traitement des gaz d'échappement.

Pierre-Yves Bernard

Cabine. La cabine n'a pas subi de changements significatifs dans sa conception. Trois choix se présentent aux clients: la plus petite (Hi-Street) avec toit bas uniquement (hauteur intérieure de 1210 mm) trouve sa place dans les missions urbaines. Vient ensuite l'Hi-Road, avec toit bas (1210 mm) ou haut (1880 mm), qui se destine au transport régional. Enfin, au sommet de la gamme, la Hi-Way, avec toit bas (1516 mm) ou haut (1989 mm), vise les missions sur longues distances.

L'intérieur de cette cabine a été revalorisé en 2012, et l'augmentation du confort à tous les niveaux était évidente. Ce n'était pas un luxe au vu des progrès de la concurrence. Cela commence, symboliquement peut-être, par le toucher de la poignée de porte et par le bruit de la fermeture de celle-ci. On note aussi les nouveaux sièges, le nouveau volant fonctionnel et surtout, la fin des gros boutons rétrogrades et la disparition de certains

plastiques de qualité inférieure. Positif également, le repositionnement et le regroupement des commandes sur la console centrale.

Les espaces de rangement à portée de mains sont assez nombreux, et ils ont chacun leur utilité propre: un rangement ouvert, pratique et spacieux, deux tiroirs pour les petits objets et deux porte-verres. Enfin, un grand porte-documents a été placé dans la partie haute et accueille aisément des documents A4 comme des CMR.

CHAÎNE CINÉMATIQUE COMPLÈTEMENT RENOUVÉLÉE

Moins visibles peut-être, les efforts sont ici de plusieurs ordres: nouvelle conception des moteurs, nouveaux systèmes électriques et électroniques, nouvelle transmission Hi-Tronix, nouveau pont arrière et sa suspension, technologie HI-SCR, ou encore le système Hi-Cruise.

Moteurs. Le moteur Cursor a fait peu neuve, mais il est resté fidèle à une architecture à 6 cylindres en ligne. La gamme est basée sur trois cylindrées: le Cursor 9 de 8,7 l, le Cursor 11 de 11,1 l et le Cursor 13 de 12,9 l. Au total, neuf niveaux de puissance sont proposés entre 310 ch et 570 ch. Le couple maximum du Cursor 11 a été augmenté de 100 Nm sur le moteur de 420 ch et de 50 Nm sur le 480 ch que nous avons testé.

Les nouveaux moteurs ont été repensés pour réduire la friction et une nouvelle fonction anti-marche au ralenti coupe automatiquement le moteur après un délai préfixé lorsque le véhicule est stationné. Mais la principale caractéristique de ce moteur est sa solution 'maison' de post-traitement des gaz d'échappement, le HI-SCR, qui permet d'abaisser la température à l'échappement, de mieux préserver le moteur et doit bénéficier à la valeur résiduelle du véhicule.



Vu la présence du tunnel moteur, seules trois marches sont à gravir.



Qualité des matériaux et de la finition en nette hausse.

FIGE TECHNIQUE

- **Type:** tracteur 4x2
- **Cabine:** Hi-Way
- **Désignation moteur:** Cursor 11
- **Cylindrée:** 11, 1 litres
- **Puissance maxi:** 480 ch (353 kW) entre 1550 et 1900 tr/min
- **Couple maxi:** 2300 Nm entre 950 et 1350 tr/min
- **Niveau d'émission:** Euro 6
- **Boîte de vitesses:** automatisée 12 rapports Hi-Tronix
- **Freins:** à disques + EBS
- **Frein moteur:** SEB/465 kW - 632 ch
- **Empattement:** 3 800 mm
- **Rapport de pont:** 2.64
- **Pneus AV:** 315/70 R22.5
- **Pneus AR:** 315/70 R22.5
- **Suspensions cabine:**
AV: lames
AR: air
- **Suspension lames paraboliques:**
AV, avec barre stabilisatrice
- **Suspensions pneumatiques:**
AR, avec barre stabilisatrice

Le système EGR Intelligent dont sont équipés les Stralis 480XP et 570XP est une solution innovante qui fonctionne en combinaison avec le HI-SCR. Concrètement, il recycle une petite quantité de gaz d'échappement (8%) pour permettre un début d'injection anticipé. Cela réduit la consommation de carburant, tout en maintenant le 97% de conversion des NOx au pot d'échappement grâce au système HI-SCR. Cette solution révolutionnaire conserve tous les avantages du système HI-SCR-only: aucun impact sur les dimensions du radiateur, aucun entretien supplémentaire, aucune augmentation du poids, aucun arrêt pour la régénération et des intervalles d'entretien prolongés.

NOUVELLE TRANSMISSION HI-TRONIX

La nouvelle génération de transmission robotisée à 12 rapports, développée en collaboration avec ZF, devait se montrer nettement plus efficace que la précédente. C'est chose faite, avec des temps de passage des vitesses réduits de 10%, une durée de vie presque doublée (jusqu'à 1,6 millions de kilomètres) et des émissions acoustiques réduites de 6dB. Des économies de carburant supplémentaires sont obtenues par l'adoption de l'essieu arrière plus long de 2,47 qui permet de réduire de 7% la vitesse de rotation du moteur.

COMPARATIF STRALIS

	Consommation (l/100 km)	Vitesse moy. (km/h)
AS 450/Euro 5	29.20	82.78
AS 500/Euro 5	29.76	86.36
Ecostralis 460/Euro 5	28.07	83.93
Hi-Way 460/Euro 6	28.31	85.44
New Stralis 480/Euro 6	29.64	84.65

Hi-Cruise. Iveco, à l'instar des autres marques, dispose de son système de conduite anticipative via GPS, qui compare la géolocalisation avec la topographie de la route et, par conséquent, adopte des stratégies anticipatives d'accélération, de décélération et de changement de vitesses, tout en gérant les diverses aides à la conduite (Eco-roll, régulateur de vitesse...). Simple et efficace, ce système permet plus de sécurité, plus de confort et surtout plus d'économies de carburant. Sur ce dernier plan, le gain est d'autant plus important que le conducteur est peu qualifié... ou peu concerné.

Services. Repris dans un programme modulaire baptisé TCO₂ LIVE, un certain nombre de services sont offerts de série avec le Stralis XP: TCO₂ Smart Report (un rapport hebdomadaire détaillé de la consommation de carburant de chaque véhicule), TCO₂ Advising (des conseils d'efficacité énergétique) et Garantie Uptime, une toute nouvelle formule qui protège le client contre les inconvénients techniques et qui permet au véhicule de reprendre la route le plus vite possible - au plus tard dans les 24 heures - en cas de panne.



Commandes de boîte au tableau de bord.

Impressions de conduite. Après une brève prise en mains lors du lancement à Madrid, place cette fois au test en conditions réelles. Le véhicule était équipé du Cursor 11, dans sa version 480 ch qui offre sa puissance maximum entre 1550 et 1900 tr/min. Le couple est de 2300 Nm, disponible dès 970 tr/min et jusque 1465 tr/min. Le chauffeur retrouve les commandes de la boîte automatisée Hi-Tronix sur la planche de bord, au travers de trois boutons. Seuls Iveco et plus récemment Volvo proposent cette formule. La manette de droite permet d'intervenir sur la boîte, mais elle ne servira que rarement si le véhicule est équipé du Hi-Cruise. Et heureusement, car son placement oblige le chauffeur à quitter son siège pour changer de mode! Autant dire que cela douche vite l'enthousiasme du chauffeur qui veut faire des économies de carburant... Le réglage de la position du volant passe toujours par un bouton placé sur le sol. Ce volant avait bien évolué en 2012, mais il pourrait encore le faire, ne fût-ce que par sa taille et le matériau utilisé.



UN SILENCE REPOSANT

L'isolation acoustique est très bonne et il ne faut pas rouler longtemps pour s'en rendre compte. C'est un des points forts de ce camion, tout comme la sécurité au freinage apportée par le frein moteur Super Engine Brake (SEB). Grâce à une vanne-papillon sur l'échappement, ce frein moteur fournit au régime de 2800 tr/min une retenue de 465 kW, soit 632 ch! C'est 30% de mieux que la précédente génération.

Nous avons également expérimenté le DES (Driving Style Evaluation) dans la première partie de notre test, celle qui ne comprend pas de mesure de la consommation. Cet outil, repris dans le paquet Iveconnect, permet au chauffeur d'améliorer son style de conduite. C'est une sorte de coach qui indique au chauffeur ses points forts et ses points faibles. Les analyses en temps réel font apparaître deux catégories d'informations sur l'écran tactile: une évaluation chiffrée et graphique du style de conduite et des propositions d'amélioration. Le gestionnaire de flotte peut consulter le tout à distance.

Performances. Disposer de 480 ch au travers d'un moteur 11 l est en soi déjà une performance, mais c'est surtout la valeur de couple qui interpelle: 2300 Nm, soit autant que le moteur Cursor 13 et ses 510 ch.

Nouvelle dénomination pour les grands routiers.

Le Stralis a fait de gros progrès en insonorisation et se révèle très agréable à conduire.



Le volant pourrait être plus moderne.

Certes, la plage de disponibilité varie un peu, mais rares sont les moments où le couple maximum est requis.

Le Stralis est agréable à conduire, et nous l'avons ainsi utilisé passivement, en faisant confiance à l'Hi-Cruise pour gérer le tout. Nous n'avons constaté ni mauvaise décision ni mauvaise interprétation du relief, mais il fallait composer avec la météo détestable de ce 6 juin 2017, qui devrait rester dans les annales tellement il y avait de vent. Mais c'est la réalité du terrain, et il faut bien tenir compte de ce préjudice au niveau des résultats. Ces derniers s'établissent comme suit: une consommation de 29,64 l/100 km en moyenne, avec une bonne vitesse moyenne de 84,65 km/h. Le coefficient éco est donc de 2,856. Sans les conditions météo défavorables, la consommation aurait probablement pu s'approcher des 28,5 l, voire des 28 litres.

Conclusion. L'Iveco Stralis continue donc son bonhomme de chemin avec succès. Pas de promesse non tenue, mais les amateurs lorgnent déjà vers 2019 pour voir arriver sans doute une toute nouvelle cabine et, pourquoi pas, une 'grosse' motorisation. Après tout, le moteur Cursor 16 développé par FPT développe déjà 775 ch pour des applications militaires...