

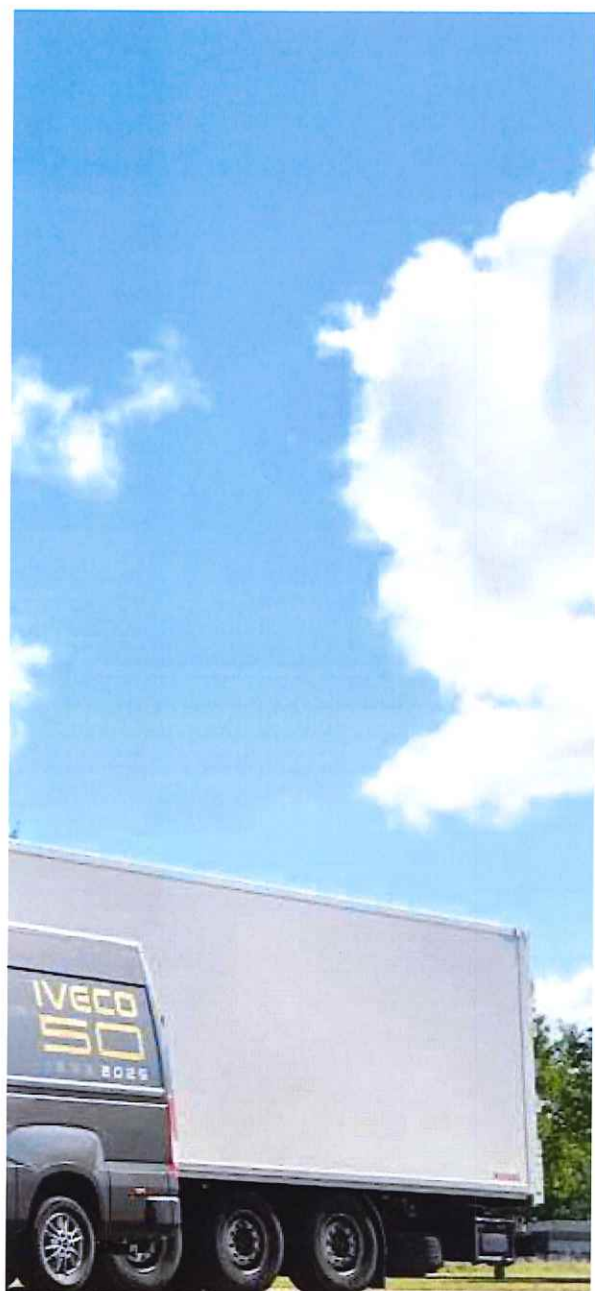
Iveco S-WAY AS440S50T/P

Evolution permanente



En cette année jubilaire (Iveco fête ses 50 ans), nous avons enfin pu reprendre le volant d'un S-Way sur notre parcours de test. Une excellente occasion de mesurer le chemin parcouru par le cheval de bataille de la marque italienne.

Pierre-Yves Bernard



Bon à savoir

- Nouvelle évolution qualitative de la cabine
- Nouveau moteur XCursor 13 multi carburants
- Gros bon en avant pour le Cruise Control prédictif

Depuis son lancement en 2020, le S-Way n'a cessé d'évoluer avec notamment un nouveau moteur, des rétroviseurs caméras et quelques autres modifications aérodynamiques.

Cabine. Trois marches suffisent toujours pour accéder au poste de conduite, ce qui induit la présence très relative du tunnel moteur (95 mm). On voit tout de suite que le poste de conduite a été revalorisé. Tout commence avec le nouveau volant, plus petit (450 mm). Ses nouvelles fonctionnalités sont mieux à portée de mains. C'est le cas avec le bouton de démarrage dans la partie inférieure gauche, dont la commande s'active après avoir inséré la clé dans la planche de bord. Cette dernière bénéficie aussi d'un nouvel écran principal, d'ailleurs très ressemblant à celui d'un concurrent. Un autre écran multimédia 10 pouces est partiellement inséré dans le tableau de bord à droite. Globalement, la qualité perçue est en hausse grâce à un choix de matériaux judicieux.

Le nouveau commodo à droite du volant reprend les différentes fonctions de la boîte et le frein auxiliaire. Exit donc les trois boutons sur la planche de bord. Enfin, les rangements sont largement suffisants et fonctionnels avec un bon point pour les tiroirs en partie centrale de la planche de bord. Petit clin d'œil exclusif, un petit marteau de sortie d'urgence, tel que l'on en retrouve dans les autocars, est positionné au-dessus du chauffeur à gauche.

Chaine cinématique. D'une cylindrée de 12,9 litres, le nouveau moteur XCursor 13 est compatible avec les énergies diesel, gaz

et hydrogène. Ce moteur est 10 % plus léger que son prédécesseur et reçoit une rampe commune réglée désormais à 2500 bars contre 2200 bars auparavant. Il est équipé d'un turbo à géométrie variable qui utilise la technologie Twin Scroll : l'air des gaz d'échappement est aspiré pour booster la réactivité du compresseur. Le modèle que nous avons testé était équipé de ce moteur en version 500 ch, dont le couple maxi de 2600 Nm est disponible entre 843 tr/min et 1100 tr/min.

La nouveauté, c'est le frein moteur HPEB. C'est une excellente solution alternative au ralentisseur car il permet avec ses six positions de gérer au mieux les déclivités et son efficacité s'est améliorée à bas régime. Quant au régulateur de vitesse adaptatif avec Stop & Go, il peut aller jusqu'à l'arrêt total et un redémarrage automatique après un arrêt de 3 secondes au maximum.

Un bon point pour le Hi-Cruise

Impressions de conduite. Régler son volant se fait toujours au pied. Le bouton placé sur le sol devant le siège autorise plus d'amplitude pour trouver sa bonne position de conduite. Ce qui interpelle le plus en roulant et surtout quand le relief est prononcé, c'est le son émis par le moteur malgré les progrès de l'insonorisation intérieure. Le moteur laisse croire qu'il est en souffrance mais il n'en est rien et cela se vérifiera à la pompe.

On remarque tout de suite que le Cruise Control prédictif ne cesse de s'améliorer puisqu'il maintient le rapport engagé le plus longtemps possible en fonction du couple

et du régime moteur. C'est ainsi que nous avons pu franchir certaines côtes à 840 tr/min ! Dans ce cas-là, il faut le laisser faire car beaucoup de chauffeurs auraient tendance à rétrograder inutilement. Le système est aussi plus performant dans les ronds-points et les virages. Autre bon point, la possibilité d'exploiter le système Eco-Roll sans passer par le Cruise Control.

Performances. Tout comme le test précédent, mais cette fois avec une remorque carénée, nous avons eu de bonnes conditions de route. Il y a cinq ans, avec un S-Way de 480 ch équipé du moteur Cursor 11 litres, nous avons obtenu une vitesse de 86,36 km/h et une consommation de 28,15 l/100 kms. Lors de la présentation du moteur XCursor 13, Iveco avait annoncé une réduction de 10 %. Nous avons fait bien mieux avec des conditions de route comparables : 24,82 l/100 km !

En cinq ans, le S-Way a donc bien évolué au niveau de la cabine et de sa chaîne cinématique. Nous avons en particulier apprécié les nouvelles fonctionnalités tournées vers le chauffeur et l'agrément de conduite général, même si certains points sont encore perfectibles. ■



La planche de bord a évolué en qualité et a reçu un nouveau volant plus petit.



Les caméras de rétrovision ne sont pas pour rien dans la baisse de consommation.

La consommation du S-Way a baissé de plus de trois litres en cinq ans !

Fiche technique Iveco S Way 500

Moteur	XCursor 13
Poids moteur sec	1018 kg
Cylindrée	12,9 litres
Type	6 cylindres en ligne
Puissance	500 ch à 1650 tr/min
Couple	2600 Nm (843 /1100 tr/min)
Injection	Common Rail / Electronic
Norme	Euro VI / E
Transmission	Hi-Tronix / ZF Traxon Gen 2
Frein moteur	HPEB / 530 kW / 2300 Tr/min