

IVECO STRALIS HI-WAY EURO 5 / EURO 6

Choisir, sans renoncer



En attendant le test complet du nouvel Iveco Stralis Hi-Way, nous avons conduit ses versions Euro 5 et Euro 6 sur parcours libre. L'évolution par rapport à l'ancien Stralis est spectaculaire... à l'avantage de l'Euro 6.

Derrière un subtil mais agréable lifting de l'extérieur, on trouve une cabine intérieure revalorisée, qui soutient désormais la comparaison avec ses concurrents sur le plan du confort et de la qualité perçue. Certains diront qu'il était temps, c'est à présent effectivement une agréable réalité.

Cabine revalorisée

Les nombreuses améliorations augmentent le confort du chauffeur. Cela commence symboliquement avec le toucher de la poignée de porte et le bruit de la fermeture de celle-ci, qui rappelle les berlines de luxe. Le nouveau siège est non

seulement ventilé et réchauffé, mais il présente désormais une ceinture de sécurité réglable en hauteur.

Le nouveau volant, très agréable au toucher, est équipé de commandes intégrées (téléphone, système IVECONNECT, radio, ...) et fait pleinement partie de la nouvelle planche de bord. Finis les gros boutons rétrogrades ou encore les plastiques de qualité inférieure. Ergonomie et fonctionnelle, la planche de bord propose des commandes modernes et agréables à manipuler. Même les cadrans sont de qualité supérieure. Les différentes commandes sont mieux positionnées près du chauffeur en

restant malgré tout regroupées en majeure partie sur la console centrale.

Autre bémol corrigé, les espaces de rangement à portée de mains. Plus nombreux, plus grands et mieux répartis, les compartiments ont chacun une utilité spécifique : un rangement ouvert, pratique et spacieux, deux tiroirs pour les petits objets et deux porte-verres. Enfin, un grand porte-documents a aussi été placé dans la partie haute et permet aisément de placer des documents A4 comme des CMR.

Dans la cabine profonde, les deux grands coffres latéraux sont éclairés et accessibles aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur. Deux autres rangements extérieurs sont aussi prévus pour les outils et les vêtements de travail. Le réfrigérateur est doté d'un porte-bou-

teilles très pratique et, pour les longues distances, un maxi-réfrigérateur de plus de 50 litres peut être installé, ce qui est actuellement au top à ce niveau.

Passons maintenant à la partie repos. Choisir une couchette d'un seul tenant baptisée High Comfort, permettra d'apprécier une largeur de 80 cm et de profiter d'un véritable sommier à lattes. Une autre alternative reste la couchette repliable dans la partie centrale et qui se transforme en une table très pratique.

Iveco propose (enfin) un outil permettant au chauffeur d'améliorer son style de conduite. Le Driving Style Evaluation est une sorte de coach qui indique au chauffeur ses points forts et ses points faibles. Grâce à des analyses en temps réel, deux catégories d'informations apparaissent sur l'écran tactile :



Le véhicule analyse le style de conduite du chauffeur.

BON À SAVOIR

- Cabine repensée au niveau ergonomie.
- Une qualité perceptible en très nette hausse.
- Plus de confort pour le chauffeur.
- Apparition du « Driving Style Evaluation ».
- Le point fort : l'insonorisation de la cabine.

évaluation chiffrée et graphique du style de conduite et propositions d'amélioration. Ces infos peuvent également être consultées à distance par un gestionnaire de parc. Pour peu que le chauffeur joue le jeu, sa conduite en sera positivement influencée, avec à la clé des économies de carburant, mais aussi d'usure de la chaîne cinématique en général.

Motorisation audacieuse

Les habitués remarqueront que les boutons de la commande de boîte automatisée Eurotronic à 12 rapports sont à présent placés plus près du volant. La manette de droite permet toujours d'intervenir sur la boîte, mais il faudra encore pousser sur le bouton D/Drive pour verrouiller la boîte et donc passer en mode manuel. L'intervention pertinente sur la

boîte permet des économies de carburant, mais soyons réalistes : le chauffeur qui doit se lever de son siège pour atteindre le bouton, ne risque pas de le faire souvent. Dommage donc, car une petite commande au bout de la manette comme chez les concurrents eut été plus simple et plus efficace. Rappelez-vous l'annonce d'un moteur satisfaisant aux normes Euro 6 sans EGR ... qui avait tout d'abord laissé sans voix certains concurrents. Le bloc Cursor 8 a été remplacé par le bloc Cursor 9 dont la puissance grimpe à 400 ch. Le Cursor 10 cède quant à lui sa place au Cursor 11, pour certes garder les mêmes puissances (420 et 460 ch), mais avec 50 Nm de couple supplémentaire (2150 Nm au lieu de 2100). Avec le Cursor 13, la palette des puissances reste identique de 310 ch à 560 ch.

Ce qui frappe d'emblée le chauffeur, et c'est un véritable point fort, c'est le silence de fonctionnement de l'Euro 6. L'isolation acoustique a été à ce point améliorée que l'on peut parler de silence. Soyons clairs, il n'y a pas de comparaison possible avec la version précédente !

Au niveau de la sécurité, signalons le sentiment accru d'assurance au freinage grâce à une vanne papillon sur l'échappement, appelée Super Engine Brake (SEB), présente sur les moteurs Euro 6 et qui améliore les performances jusqu'à 30 %, sans le surpoids et le surcoût d'un ralentisseur supplémentaire.

Le parcours ne permettant aucune comparaison, nous pouvons cependant déjà en primeur annoncer, suite à test complet à paraître prochainement, que la consommation en Euro 6 est au même

niveau que l'ancien Ecostralis, avec néanmoins une forte augmentation du volume d'AdBlue consommé. Logique avec le choix du constructeur de se passer de l'EGR.

Le Stralis a donc été réellement revalorisé. Le chauffeur en est le grand bénéficiaire, mais le gestionnaire de flotte aussi. Iveco estime que la valeur résiduelle de son nouveau Stralis Hi-Way devrait progresser de 4 %. C'est en tout cas l'engagement qu'il devrait prendre dans le cas d'un buy-back.

Pierre-Yves Bernard