

IVECO STRALIS AS3 440 S50 T

Ambitieux à juste titre

Apparu en 2002, l'Iveco Stralis incarnait alors le renouveau de la marque sur longues distances. Sa deuxième génération, apparue en 2007, arbore une nouvelle cabine et de nombreuses évolutions.

Au vu des chiffres de vente, le pari est réussi.



*Le restylage offert au Stralis en 2007
l'a bien remis dans l'air du temps.*



Aspect extérieur. Un simple coup d'œil permet de cibler la nouvelle calandre (point visuel très important sur un camion) ainsi que les nouveaux blocs optiques qui incluent à présent les indicateurs de direction. Si le sigle Stralis reste positionné directement en dessous du pare-brise, celui de la marque se loge à présent idéalement au rang supérieur de la calandre, libérant ainsi un espace intéressant pour permettre une identification du transporteur. Sur les côtés, le nouveau dessin des flancs a permis d'améliorer le CX de 2%, logiquement profitable à la consommation.

Chaîne cinématique. Depuis sa sortie à la fin des années 90, le moteur Cursor a eu le temps de se faire une excellente réputation, grâce à son couple élevé et rapidement disponible, mais aussi grâce à son turbo à géométrie variable. La gamme Stralis est disponible avec différentes boîtes de vitesses, mécaniques (9 ou 16 rapports), automa-

tiques, ou complètement automatisées (12 rapports). Les freins classiques sont à disques ventilés à l'avant et à l'arrière avec commande électronique EBS. Le frein moteur à décompression Iveco Turbo Brake (ITB) affiche une puissance de 408 ch / 2400 tr/min pour le moteur Cursor 13 qui propulsait notre véhicule de test. Si le travail l'exige, un ralentisseur ZF (Intarder) de deuxième génération peut y être associé avec une force de retenue de 500 kW. Enfin, et c'est de série, le contrôle électronique de stabilité ESP est présent sur les différents modèles.

Volume de cabine en hausse

Ergonomie et confort. La nouvelle cabine Space³ est plus longue (90 mm) et plus haute (95 mm), mais un peu moins large (20 mm). Tenant compte de ces paramètres, le volume intérieur a ainsi augmenté de 1,8 m³ ! C'est d'ailleurs son aspect cubique qui lui a donné son nom, malgré qu'à la demande d'un concurrent, le terme

ne soit désormais plus écrit en lettres.

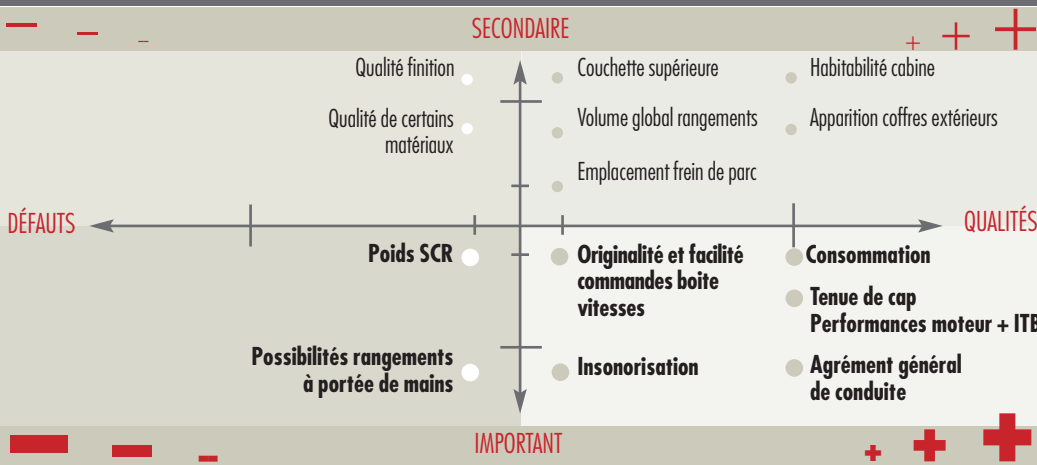
Trois possibilités s'offrent au client en fonction des missions qui l'attendent. L'Active Day est une cabine courte avec toit bas destinée aux missions qui ne demandent pas de délogement. Vient ensuite la cabine intermédiaire (Active Time) qui convient à des parcours moyens, avec ou sans délogement et qui peut recevoir un toit haut. Enfin, cerise sur le gâteau, la cabine Active Space³ (ou AS³), représente le haut de gamme en terme de volume et confort pour des missions plus exigeantes. La hauteur libre intérieure se classe d'ailleurs au top avec une valeur de 2310 mm, ramenée à 2080 mm au milieu de la cabine.

Si l'accès à bord n'a pas changé, le chauffeur dispose à présent de 40mm supplémentaires de course pour le réglage de son siège, ce qui fera le bonheur des chauffeurs les plus grands. Les tissus rouges des versions AT et AD sont à présent de teinte bleue. La planche de bord a quant à elle gardé son style, malgré quelques petites modifications dont les tons de noir qui ont remplacé ceux de gris.

Les différentes commandes principales se trouvent en périphérie directe du volant avec comme petite particularité, et c'est une première en poids lourds, les commandes de la transmission automatisée qui se présentent sous la forme de trois boutons poussoirs blancs.

La partie repos bénéficie également des changements pour s'octroyer de nouvelles qualités. Les nouvelles dimensions des couchettes sont de 746 mm x 2020 mm pour celle du bas (avec une réduction à 630 mm derrière le siège du chauffeur), et de 784 mm x 1940 mm pour celle du haut. Les sommiers à lattes ont été agrandis pour plus de confort et une échelle en aluminium (discrètement dissimulée), permet d'accéder à la couchette supérieure, qui vu son emplacement assez haut n'exige aucune modification des sièges. Les possibilités d'agencement intérieur sont au nombre de trois : un lit en trois modules avec une table intégrée au centre, un lit en trois modules

QUALITÉS ET DÉFAUTS



BILAN CHIFFRE

	Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)
Barchon - La Sentinelle	174,9 km Autoroute avec légères côtes	87,65	26,03	3,367
La Sentinelle - Reims	196,3 km Autoroute avec légères côtes	87,91	29,43	2,987
Reims - Berchem	205,7 km Autoroute avec fortes côtes	84,92	32,26	2,632
Berchem - Barchon	172,6 km Autoroute avec fortes côtes	85,03	31,12	2,732
TOTAL	749,5 km	86,36	29,76	2,902
Temps	T° : Min 18 ° / Max 30 °			
Note	Test le 17 juillet 2008			

LA CABINE EN SEPT POINTS



Le display est sans nul doute le plus coloré du marché !



Les espaces de rangement au-dessus du pare-brise offrent 15 % de volume de rangement en plus.



La modularité intérieure dans les cabines est souvent une chose fonctionnelle.



La calandre confère un aspect très positif au Stralis.

également mais incluant le siège passager, ou alors un lit en un seul module avec en dessous au centre un espace de rangement coulissant d'une capacité de 100 l. Derrière le chauffeur se trouve encore une tablette escamotable, pouvant recevoir une TV, et juste à côté, une prise 12 V.

Un volume pertinent

Augmenter de façon spectaculaire le volume intérieur est une bonne chose, l'utiliser de façon pertinente en est une autre. Ainsi, les coffres de rangement situés au dessus du pare-brise ont une capacité de 15 % supérieure à leurs prédécesseurs. Le logement central est par exemple passé de 220 x 595 mm à 450 x 780 mm !

Dans le même registre, deux nouveaux coffres latéraux font leur apparition avec cette fois non seulement des volumes pertinents mais aussi et surtout de larges ouvertures de 360 x 520 mm, permettant par exemple d'y entrer un casier. En version AS, ils complètent donc les deux autres, plus petits, qui sont logés directement dans les ailes. Enfin, un dernier petit coffre placé sous le siège du chauffeur accueille lui aussi quelques menus objets comme des gants.

Si la générosité n'est toujours pas de mise au niveau des rangements à portée de mains, la tablette pliable est plus large de 30 % avec des dimensions de 580 x 545 mm. Il est indéniable aussi que le degré de finition est en nette amélioration, sans pour autant être comparable aux meilleurs. Gageons que la nouvelle

planche de bord qui arrivera dans les mois à venir apportera les corrections nécessaires et attendues.

Courage et sobriété

Performances et consommation.

Lors du dernier Test des 1000 Points, le Stralis (cette fois en version 560 ch) s'était illustré dans plusieurs domaines de choix dont celui de la consommation. Sans surprise vraiment si on tient compte des deux derniers tests que nous avons déjà réalisés : 29,29 l/100 km pour le Stralis 430 (Euro 3) et 29,12 l/100 km pour le récent Stralis 450 (Euro 5).

Cette fois, le modèle est certes plus costaud, tout en affichant au final une vitesse moyenne très élevée : 86,36 km/h. Malgré cela, le résultat final mesuré est bon : 29,72 l. De quoi rassurer à nouveau les amateurs de plus grandes puissances : il est possible d'avoir une consommation modérée, tout dépendra du chauffeur.

Au niveau de l'AdBlue, les données relevées sur les versions 450 et 500 peuvent être considérées comme logiques : 10,5 l consommés pour le 450 ch, ce qui donne 1,41 l / 100 km et un ratio de 4,84 % en regard de la consommation totale de carburant. En version 500 ch, les chiffres sont de respectivement 12 l, avec 1,58 l / 100 km et 5,32 %.

Impressions de conduite. A peine les premiers tours de roues effectués et le premier changement pertinent est déjà de mise : le bruit des clignoteurs est nettement moins agressif qu'avant ! Le démarrage est aussi simple que d'enlever le frein de parc

et d'enclencher la marche avant via une pression normale sur le premier des trois boutons poussoirs, celui avec D (Drive). Revenir au neutre (N = Neutral) ou mettre la marche arrière (R = Reverse) est tout aussi aisé.

Par contre, si les conditions requièrent un démarrage ou un recul en vitesse extra lente, il suffit de maintenir plus longtemps la pression sur ces mêmes boutons (2 secondes). Le bémol de ce système concerne le verrouillage de boîte en conduite économique qui oblige certains à se lever de leur siège pour pouvoir appuyer sur le bouton.

La commande à droite du volant sur la colonne de direction reprend quant à elle deux fonctions importantes : la montée ou la descente d'un rapport et l'activation du frein moteur et, le cas échéant, du ralentisseur. Avec la boîte robotisée, c'en est donc fini d'avoir un levier, certes pivotant, mais qui était dans le chemin lors de déplacements intra cabine.

Les différentes informations nécessaires au chauffeur se trouvent sur l'écran d'ordinateur de bord, les menus étant activés via les commandes au volant. Le display très coloré est resté le même, augmentant le contraste avec le reste puisque le noir a remplacé le gris. Au niveau sécurité, la visibilité générale dans les rétroviseurs est bonne, tandis que différents systèmes sont d'actualité comme chez les concurrents : l'aide au démarrage en côte (Hill Holder), le cruise control adaptatif (ACC) ou encore l'assistant de voie (LDW) qui alerte le chauffeur d'un changement anormal de voie,

pour peu que celui-ci soit effectué sans utilisation du clignoteur.

En route, du point de vue de la conduite active, et ce malgré les soucis de fluidité de trafic, il faut se rendre à l'évidence : le Stralis est très agréable à conduire. Mieux : les sensations au volant, la tenue de route et l'agrément de conduite constituent maintenant de réels points forts du Stralis. Enfin, et il semble inutile de s'attarder encore une fois sur ce point, la boîte Eurotronic II de ZF est agréable et se marie très bien aux performances du valeureux moteur Cursor.

Conclusion. Se basant sur sa chaîne cinématique qui a déjà prouvé de maintes fois ses qualités, le Stralis 2 avance de nouveaux arguments en terme de cabine et d'habitabilité. Le chauffeur dispose d'un volume général en hausse, d'un agencement intelligent, d'une ergonomie et d'un confort certains. Au niveau conduite, citons encore une très bonne tenue de route, un agrément de conduite permanent et surtout une bonne consommation. Enfin, l'évolution ne s'arrête heureusement jamais et on se réjouira dès lors de la future planche de bord et d'un niveau de finition encore amélioré, permettant de se rapprocher des meilleurs à ce niveau.

Texte : Pierre-Yves Bernard
Photos : Erik Duckers



En version couchette unique, un généreux coffre de 100 l est disponible sous celle-ci.

Les chauffeurs salueront l'apparition des deux nouveaux coffres latéraux.



La planche de bord devrait subir des changements à moyen terme.

RESULTATS DES TESTS PRECEDENTS

	VITESSE KM/H	CONSOM. L/100 KM	QUOTIENT (RÉS. ECO)
RENAULT MAGNUM 460	85,33	28,84	2 847
VOLVO FH 480	82,79	29,90	2 768
DAF XF105 460	84,11	30,52	2 756
MERCEDES ACTROS 1848	86,27	28,37	3 066
IVECO STRALIS AS ² 450	82,78	29,12	2 843
SCANIA R500 HIGHLINE	87,94	31,73	2 772
MAN TGA 530 XXL	88,54	31,92	2 774

LES CONCURRENTS

	SCANIA R500 Topline Euro 5	VOLVO FH Globetrotter Euro 5	MAN TGX 480 XXL Euro 5	DAF XF105 510 Euro 5	RENAULT Magnum 19.500 Euro 5	MERCEDES Actros LS 1851 Euro 5
Type de moteur	V8	6 cylindres en ligne	6 cylindres en ligne	6 cylindres en ligne	6 cylindres en ligne	V8
Cylindrée	cc	15 600	12 780	12 816	12 900	15 900
Puissance	ch	500	480	480	510	510
	tr/min	1900	1400 / 1800	1900	1500 / 1900	1400 / 1900
Couple	Nm	2500	2400	2300	2500	2450
	tr/min	1000 / 1350	1050 / 1400	1050 / 1400	1000 / 1400	1000 / 1400

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR		ESSIEU AR	
Type	Cursor 13	Type	MS13-175/D
Niveau Euro	Euro 5 SCR	Réduction	Démultiplication simple
Configuration	6 cylindres en ligne	Capacité	13000 kg
Injection	Directe 4 temps	DIRECTION	
Alésage x course	135 x 150	Caractéristiques	ZF 8098
Cylindrée	12880	Diamètre du volant	470 mm
Taux de compression	16,5 : 1	SUSPENSION	
Puissance maxi ch	500	Caractéristiques AV	Lame parabolique
Régime moteur	1520 - 1900 tr/min	Caractéristiques AR	Pneumatique 4 coussins
Couple maxi Nm	2300 Nm	FREINS	
Régime moteur	1000 - 1520 tr/min	Caractéristiques	Disques ventilés
ELECTRICITÉ		Sécurité	EBS / ABS / ASR
Tension de service	24 V	Frein de stationnement	A ressort sur l'arrière
Batterie	2 x 12 v / 220 Ah	Frein moteur	320 ch / 1900 tr/min
Alternateur	28 V - 90 A	ROUES ET PNEUS	
Démarrateur	24 V - 5,5 kW	Dimensions jantes	22,5 x 8,25 pouces
EMBRAYAGE		Dimensions pneus	295/80 R 22,5
Type	Monodisque à sec	CABINE	
Caractéristiques	Com. Electr. à assisatnce	Type	AS
Diamètre	430 mm	Suspension	Pneumatique
BOÎTE DE VITESSES		Siège chauffeur	Confort / Luxe
Type	EuroTronic 12 AS 2330 TD	Principaux équipements	Vitres électriques, climatisation, toit ouvrant, rétroviseurs électriques et chauffants, ...
Rapports	12		
Réduction 1 ^{er} rapport	15,86 : 1		
Réduction rapport supérieur	1,00 : 1		
Réduction marche AR	14,68 / 11,41 : 1		
ESSIEU AV			
Type	Iveco Type 5876/4		
Angle de rotation	52 °		
Capacité	8000 kg		

DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche kg	6910	Largeur utile mm	2460
MMA kg	44 000	Hauteur utile mm	2310 / 2080
Longueur HT mm	6256	Emmarchement mm	390/320/345/360
Empattement mm	3800	Couchette du bas mm	626/74 x 2194
Largeur HT mm	2550	Couchette du haut mm	775 x 1896
Hauteur HT mm	3783	Rangements l	675