

IVECO S-WAY

EEN ERNSTIGE UITDAGER



De lancering van het nieuwe gamma voor de lange afstand is cruciaal voor de toekomst van Iveco. De nieuwe S-Way, die de Stralis vervangt, verrast door een agressieve stijl en de hoge graad van connectiviteit, maar hij biedt ook meer ruimte en meer comfort voor de chauffeur.

Claude Yvens - claude.yvens@transportmedia.be

De nieuwe S-Way van Iveco gaat de confrontatie aan met de referenties onder de trekkers voor de lange afstand.

Aan de buitenzijde onderscheidt de S-Way zich van de Stralis door een agressieve stijl... waar we trouwens meer dan een knipoog vinden naar de cabines van Volvo en Scania. Het is evenwel een zeer homogeen geheel geworden.

MEER RUIMTE AAN BOORD

Cabines / gamma. Omdat er aan het chassis en de aandrijflijn weinig gebeurde, is het de nieuwe cabine die het markantste element vormt van de S-Way. Volgens Iveco heeft de cabine een 12% betere stroomlijn, wat op zich goed zou moeten zijn voor een 4% lager verbruik. Die winst is te danken aan meerdere details zoals de rubber verlengstukken die de turbulentie moeten verminderen tussen de trekker en de oplegger, de deur die doorgetrokken is tot boven de tweede opstaptrede en de vorm van het dak. Een eerste vaststelling wanneer we aan

boord klimmen: de S-Way straalt een indruk van kwaliteit uit die heel wat hoger ligt dan de Stralis die hij vervangt. Dat begint met het openen en sluiten van de portieren en de indruk wordt niet tenietgedaan door het interieur. Een positief punt voor de chauffeurs: ze kunnen gemakkelijk hun vuil schoeisel achterlaten op de laatste trede. Op dit moment toont Iveco slechts de AS (Active Space) versie van de cabine, maar we kunnen aannemen dat er ook varianten komen als de Active Time en Active Day met normaal dak of zelfs zonder slaapgedeelte. In deze cabine met verhoogd dak is het vooral de indruk van ruimte die domineert. Het is zowel een kwestie van details als afmetingen, onder meer dankzij een nieuw dakpaneel, het grote luik en het verlagen van de motortunnel. Dat verleent een maximale stahoogte van 2.150 mm en heel wat meer ruimte in het bovenste gedeelte van de cabine. De opbergruimten wonnen eveneens

aan volume (250 liter voor de drie compartimenten boven de chauffeurspost en 375 liter toegankelijk via de buitenkant). Noteren we ook dat Iveco een strategie hanteert die lijnrecht tegenover die van Mercedes-Benz staat: de S-Way presenteert zich met achteruitkijkspiegels in serie, maar in optie zouden camera's beschikbaar zijn. Globaal gezien beschikt de chauffeur over een groter blikveld dan voorheen. Het instrumentbord onderscheidt zich weinig van dat van de Stralis, met uitzondering van het stuurwiel. Ook de bediening blijft zeer klassiek, in tegenstelling tot wat we kunnen zien op de Mercedes-Benz Actros met zijn touchscreen bijvoorbeeld. Daarentegen ging er heel veel aandacht naar de zetel, waarvan de basis lager is (-60 mm), het kussen dikker en de afstelmogelijkheden groter. Zelfs een grote of wat volumineuzere chauffeur vindt er nu zijn gading, wat niet het geval was in de vroegere versie. De ruimtelijke indruk

wordt nog versterkt door het asymmetrische stuurwiel (zoals op de nieuwe Daily), waarvan het lagere gedeelte is afgeplat om meer ruimte te voorzien voor de benen. Omdat de buitenmaten van de cabine vastgelegd zijn, situeert de keerzijde van de medaille zich op het niveau van de bedden. Het onderste bed is zeker een verbetering ten opzichte van de Stralis (eindelijk een minder hardmatras en 20 mm dikker), maar het blijft er smaller dan bij de concurrentie (700 mm breedte plus een verbreding tussen de zetels tegenover 800 mm + verbreding bij Scania bijvoorbeeld). De chauffeurs zullen wel het nachtslot waarderen, zoals bij DAF, en het feit dat ze kunnen kiezen in welke richting ze willen slapen, want alle bedieningen en connecties zijn dubbel uitgevoerd, dus zowel links als rechts. Dat is een uitstekend idee van Iveco.

TERUG NAAR EGR

Aandrijflijn. De S-Way maakt gebruik van de Cursor 11 en 13 dieselmotoren, met één bijzondere aanpassing. Op een uitzondering na - maar die is belangrijk - ziet Iveco af van de 'SCR-only' oplossingen en voert opnieuw het systeem voor de nabehandeling van de uitlaatgassen EGR in. Deze technische ommekeer is naar het schijnt onontbeerlijk om de toekomstige evoluties van de Euro 6 normen te kunnen volgen. Het gamma aan vermogens blijft hetzelfde met uitvoeringen tussen 310 en 570 pk. Deze motoren zijn ontwikkeld om gebruikt

te worden met een OW-20 olie op punt gesteld door Petronas. Naar ons weten is dit de eerste keer dat een Europese constructeur een olie van het type OW homologeert. Dat zou moeten ten gunste zijn van een lager brandstofverbruik en het koud starten. LNG blijft van de partij (400 en 460 pk). Iveco verkocht in drie jaar niet minder dan 10.000 exemplaren van de Stralis NP in Europa. Iveco schat in dat de dieselversie tegen 2025 slechts één op de twee van de verkopen zullen uitmaken. Iveco kondigt tevens een versie aan op waterstof, ontwikkeld met drie fabrikanten van brandstofcellen, waarvan er 16 exemplaren zullen uitgetest worden vanaf 2021.

Connectiviteit. De S-Way antwoordt op zijn manier aan twee cruciale vragen: hoe is een geconnecteerd voertuig productiever en in hoever is deze vrachtwagen gelanceerd in 2019 klaar voor autonoom rijden? Op het gebied van onderhoud ontplooft de S-Way op grote schaal de strategie van Iveco, die het merk al lanceerde met de nieuwe Daily: alle S-Way zijn uitgerust met een Connectivity Box die permanent communiceert via de Microsoft Azure cloud met het Customer Center geïnstalleerd in Torino. De klant kan op die manier de prestaties van ieder voertuig volgen op een specifiek portaal, maar Iveco biedt hem verschillende pakketten aan op het gebied van preventief onderhoud (dat is klassiek), maar evenzeer voor de optimalisering van de veiligheid (dat is al veel minder klassiek). Iveco zal vervolgens veel fijner afgestemde financieringsplannen

AL SPECIALE SERIES?

Over het algemeen pakt een constructeur niet uit met speciale series bij de start, maar veeleer om een model aan het einde van zijn leven commercieel te ondersteunen. Iveco ziet het anders met meteen twee speciale versies: de 'Magirus' (hommage aan één van de merken die het ontstaan vormden van Iveco) en de Fit Cab, uitgerust met toestellen waarmee de chauffeur tijdens de pauzes wat kan trainen. En waarom niet eigenlijk?



voorstellen, die beter beantwoorden aan het reële gebruik van het voertuig. Met de S-Way pakt Iveco het groot aan. De eerste indrukken nagelaten door de voorserie voertuigen zijn veelbelovend en indien het nieuwe gamma niet lijdt onder jeugdziekten dan moet de S-Way beslist in staat zijn Iveco weer te laten aansluiten bij het kopeloton op het gebied van restwaarde. Dat wordt een grote uitdaging.

We vinden in de S-Way enkele stijlkenmerken van de Zweedse referenties, maar het geheel is zeer homogeen.



De bumper uit drie delen maakt het mogelijk slechts het beschadigde gedeelte te vervangen.

DE CABINE IN DETAIL

De foto's tonen het interieur van de speciale serie Magirus. Verschillende details kunnen dus nog anders uitpakken.

1. INSTRUMENTENBORD

Met uitzondering van het stuur en enkele details is het instrumentbord grotendeels overgenomen van de huidige Stralis.



2. ZICHTBEREIK

Het zichtbereik werd duidelijk verbeterd.

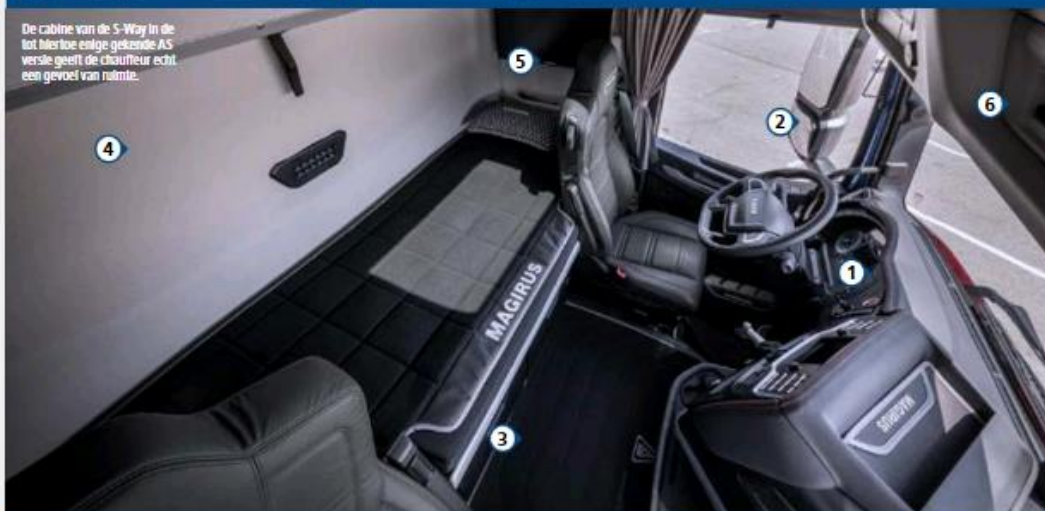


3. KOELKAST

Onder 140 mm dikke matras bevinden zich twee grote schuifladen, waaronder een koelkast.



De cabine van de S-Way in de tot hertoe enige gekende AS versie geeft de chauffeur echt een gevoel van ruimte.



4. HET BOVENSTE BED

Twee mogelijkheden voor het bovenste bed: een Smart bed met een breedte van 600 mm of een Comfort bed van 700 mm. De eerste variant zal vooral dienen voor het wegstouwen van de persoonlijke bezittingen van de chauffeur.



5. HET ONDERSTE BED

Op het niveau van het onderste bed zijn alle bedieningselementen dubbel uitgevoerd, links en rechts.



6. OPBERGRUIMTE

Er is meer opbergruimte voorhanden.

