Les minicars

Incontournables

Que ce soit pour la ligne ou le tourisme, les minicars rendent une multitude de services. Un « plus » pour les transporteurs.

Modelés sur les cars de tourisme et de ligne, les « minis » sont conçus pour réaliser des navettes (aéroports, gares et hôtels), des activités de tourisme en petits groupes (excursions), ou de la ligne (scolaire).

Ces véhicules sont très recherchés par les transporteurs pour compléter leur parc de véhicules en « courtes distances ». Essentiels et désormais incontournables, ils ont l'avantage de passer vraiment partout

Iveco, Mercedes et Volkswagen

Carrossés sur des bases fourgons, 3 modèles sont leaders sur le marché : le Daily d'Iveco, le Sprinter de Mercedes et le Crafter de Volkswagen…

Les constructeurs proposent des modèles complets (Mercedes et Iveco), mais les transporteurs peuvent également se tourner vers les constructeurs-carrossiers et les importateurs.

Iveco Bus Daily Tourys et Way

Iveco Bus propose le Daily en 2 versions : le Way pour la ligne et le Tourys pour le tourisme.

Le modèle Tourys Allungato, 22, d'une longueur de

Le Daily Way a été conçu pour la ligne. Voir notre essai en p. 28.

L'Iveco Bus Daily Tourys adopte des vitres collées et teintées. La porte avant est également en grande partie vitrée.

Photos Gilbert et X D.R

En version 19-places, le Tourys est doté d'un grand coffre à bagages de 2,5 m³.

La planche de bord du Way ou du Tourys est identique à celle de la base fourgon du Daily.

Avec ces sièges grand confort à bord du Tourys, on se croirait dans un car de grand tourisme.

7,74 m, est doté d'une porte simple avant entièrement vitrée qui se marie avec les baies vitrées côté passagers. Au-dessus des sièges inclinables, se trouvent des porte-bagages ouverts. Sous ces derniers, il y a des liseuses et des buses d'aération individuelles.

Parmi les autres équipements notables, citons la clim passagers et conducteur de 12 kW, la vidéo (en option, avec écran LCD de 15 pouces motorisé avec lecteur DVD)… Le véhicule est complété par un coffre à bagages (2,5 m³) accessible par un hayon sur pantographe. Dans ce cas, la capacité du Daily Tourys passe de 22 à 19 sièges.

Il est motorisé par le puissant Iveco-FPT 4-cylindres en ligne de 3 l de cylindrée développant 170 ch, associé à une boîte mécanique 6-rapports (semi-automatique Agile en option).

Le Daily Way, que nous avons essayé *(voir détails p. 28)* est disponible en 3 versions avec le porte-à-faux arrière rallongé (baptisé Ero) :

▶ Le Way Ero PLS 22 de 7,34 m avec porte coulissante à droite, est doté de 22 sièges + conducteur ou de 19 places + conducteur + coffre de 1,7 m³ ;

▶ Le Way Ero PRI de 7,34 m avec porte simple louvoyante à droite, est équipé de 22 sièges + conducteur ou de 19 places + conducteur + coffre de 2,5 m³. En version avec rampe PMR/UFR, il est en 16 sièges + 1 place UFR + conducteur.

▶ Le Way Allungato 22 de 7,74 m avec porte louvoyante à droite, en 22 places + chauffeur ou 19 places + conducteur + coffre de 2,5 m³. En version PMR/UFR, 15 places + 2 fauteuils roulants + conducteur ou encore de 16 places + conducteur + 1 place UFR sont disponibles.

Mercedes Sprinter Travel et Transfer

Outre le Transfer (pour la ligne et le scolaire), Mercedes propose son Travel pour l'activité tourisme, avec une surprise de taille : son tout nouveau Travel 65 que nous avons découvert en finition « VIP ».

Avec 3 modèles (Travel 45, 55 et 65), le constructeur à l'étoile entend se développer en France sur le segment du transport touristique. Trois longueurs existent : 7,34 m (Travel 45), 7,66 m (Travel 55) et 7,70 m (Travel 65). Parmi les équipements de série : sièges inclinables, rideaux, éclairage individuel, porte- bagages (et une longue liste optionnelle).

▶ Le Travel 45, le plus petit de la gamme (7,34 m), avec porte louvoyante à l'avant côté droit, a une capacité de 16 places + conducteur. Le véhicule présenté lors de prises en main de la gamme était le moins équipé, mais disposait de sièges liséré cuir et têtière cuir, poignée sur dossier, repose-pieds, tablettes…

Les autres acteurs du marché

De vrais as du mini

Les constructeurs-carrossiers proposent aussi de nombreux modèles en minicars. Voici quelques exemples.

Bacqueyrisses, VehiXel et Indcar ou encore Durisotti figurent parmi les spécialistes du minicar au catalogue fourni.

Photos ci-dessus : le Sprinter Durisotti de 19 places + conducteur adopte un vitrage teinté et un pare-brise panoramique. À l'arrière, sous la baie vitrée, il y a un portillon d'accès à la soute. Pratique.

Bacqueyrisses Daily First

Signé par le Slovaque Rosero, le minicar First a été conçu sur une base Iveco Daily. La version tourisme, en 26 places + conducteur + guide, est aménagé avec de nombreux équipements de confort (clim, sièges inclinables, coffre à bagages de 2 m³).

Ce mini d'une longueur de 8,04 m est propulsé par l'Iveco-FTP de 3 l développant 170 ch.

Le minicar First de Bacqueyrisses est aménagé en 26 sièges + conducteur + guide.

Durisotti Sprinter Panoramique

Le constructeur-carrossier propose son Mercedes Sprinter « Panoramique », destiné à l'activité tourisme.

Aménagé en 19 places + conducteur, ce modèle bénéfice, non seulement d'équipements de très grand confort (clim, sièges inclinables, porte-bagages, etc.), mais aussi d'un très haut vitrage à l'image de ceux de cars grand tourisme.

Il est propulsé soit par le Mercedes 130 ch (513 CDI) ou 160 ch (516 CDI).

Indcar Mago 2

Le constructeur-carrossier VehiXel ayant lui-même un catalogue important de minicars (17 à 34 places), il commercialise aujourd'hui le Mago 2 sur châssis Iveco CC100 (moteur 6-cylindres en ligne de 5,8 l développant 218 ch).

D'une longueur de 8,85 m, ce 30-places + conducteur est équipé de sièges inclinables, d'un écran vidéo 15 pouces, de vitres panoramiques et de coffres à bagages jusqu'à 4 m³.

Le Mago 2 d'Indcar, vedette du dernier salon Autocar Expo à Bordeaux (17 au 20 octobre 2012), est désormais commercialisé en France par VehiXel.

Le Travel 65 de Mercedes sur base Sprinter est « la » nouveauté du constructeur pour le marché français. Présenté dans une version VIP haut de gamme, il est équipé de vitrages panoramiques.

Photos Gilbert et X D.R

Dans le Travel 55, les équipements de confort sont de très bonne qualité avec notamment des sièges face face avec table, ainsi qu'un plancher en imitation teck comme sur les grands voiliers. La classe !

L'arrière est accessible par des portes à double battants.

Il est propulsé par l'OM 651 DE 22 LA développant 163 ch et est associé à une boîte manuelle à 6 rapports.

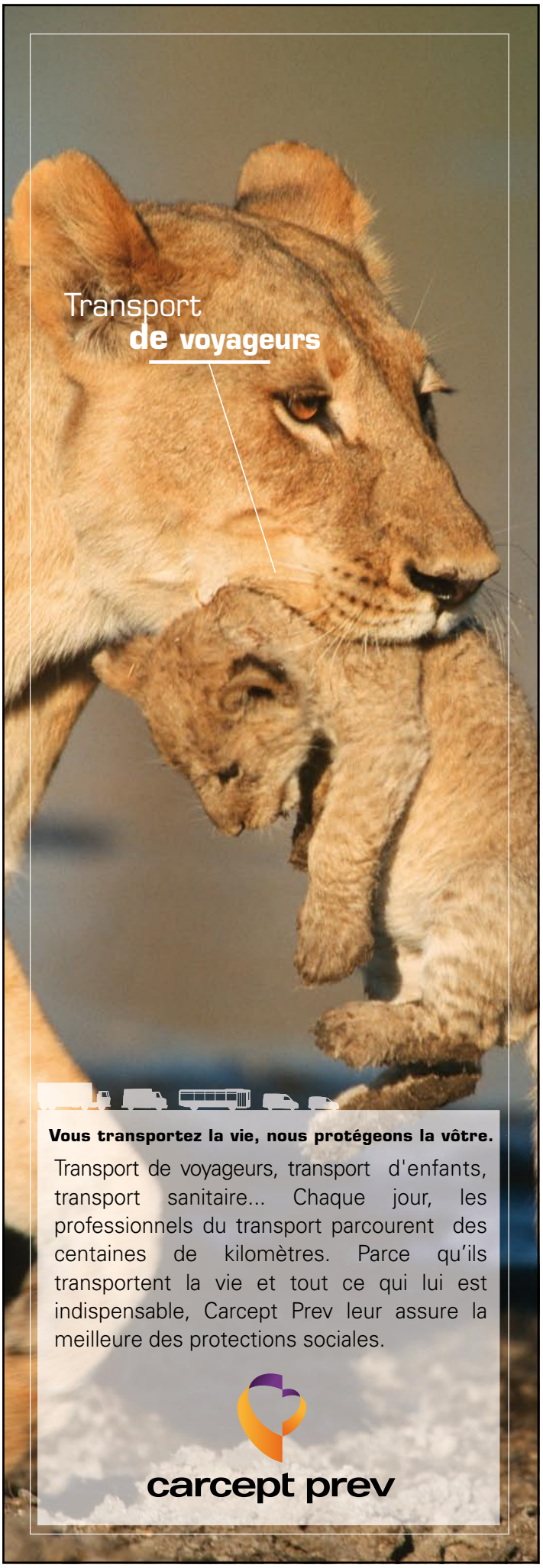
▶ Le Travel 55 fait 32 cm de plus que le Travel 45 (7,66 m de long). Avec sa porte louvoyante à l'avant côté droit et son plancher imitation teck, le Travel 55 est un peu plus équipé que le 45 : table de jeu, sièges face à face, frigo… On no-

MERCEDES SPRINTER TRANSFER

6 modèles pour la ligne

Sur la base Sprinter, Mercedes propose de nombreuses versions. Voilà une gamme complète pour les activités interurbaines.

L'activité ligne et scolaire du Sprinter Transfer démarre avec le 23 (5,91 m de long et une capacité de 13 places + 1). Suivent les Transfer 34 et 35 de 6,94 m, respectivement de 16 et 19 sièges + conducteur. Dans les plus grands de la gamme, on trouve le Transfer 45 (7,34 m) et 55 (7,66 m) avec des capacités de 22 places + 1 (15 + 1 avec une place pour usager en fauteuil roulant pour le 45). Ces modèles sont dotés de moteurs d'une puissance variant de 95 à 190 ch.



NOUVEAU SPRINTER

L'Euro 6, c'est pour bientôt !

Mercedes a dévoilé non seulement la version fourgon de son Sprinter Euro 6, mais aussi celle pour le transport de personnes.

Outre les 316 CD (163 ch) et 319 CDI (190 ch), le nouveau Sprinter *(photo ci-contre) qui vient d'être présenté par Mercedes* sera équipé de la boîte automatisée GTronic.

Nouveauté : l'ESP s'active lorsque le vent latéral atteint 80 km/h.

Si le nouveau Sprinter conserve ses lignes, le lifting pour Euro 6, est plutôt réussi.

L'arrière du Travel 55 et 65 peut être aménagé pour accueillir des bagages.

tera un coffre à bagages de 1,45 m³ accessible par un hayon.

Il est propulsé par l'OM 642 DE 30 LA développant 190 ch associé à une boîte automatisée.

▶ Le Travel 65 de 7,70 m, accessible par une large porte louvoyante, est doté de vrais sièges de car (les mêmes que ceux du grand tourisme Travego) avec des tables, sièges face-face et un frigo.

Son plancher imitation teck lui donne encore plus de classe…

Ce très beau mini est enfin muni d'écrans de 19 pouces (au lieu de 15 comme sur les Travel 45 et 55), de climatisation, d'un pare-brise panoramique, du double vitrage, et « last but not least », d'une suspension pneumatique sur l'essieu arrière !

Le Travel 65 est propulsé par l'OM 642 DE 30 LA développant 190 ch associé à une boîte automatisée.

Dietrich Carebus Group VW Crafter Ingwi 23

Sur base Volkswagen Crafter, le leader en minicars se trouve chez Dietrich Carebus Group, notamment importateur en France des marques Temsa et Yutong.

La gamme Ingwi 23 (23 signifiant 22 places + 1) comprend un modèle mixte ou scolaire

L'Ingwi 23, distribué en France par Dietrich Carebus Group, adopte des vitres teintées et panoramiques.

INGWI 33

Un 31-places + conducteur + guide

Carrossé sur base Iveco Daily, l'Ingwi 33 offre plus de place pour les passagers et le conducteur.

Ce minicar est plus spacieux que l'Ingwi 23. Avec ses 8,35 m de long, l'Ingwi 33 est déjà plus proche d'un petit car de la dimension des « midis » (7 à 10 m).

Disponible en tourisme, mixte et scolaire, l'Ingwi 33 constitue aujourd'hui une nouvelle gamme pour l'importateur. Sa hauteur de 3,20 m lui permet d'avoir de vastes soutes (jusqu'à 3 m³ !). La suspension à l'avant est à roues indépendantes et pneumatique à l'arrière.

Il est doté d'une panoplie d'équipements dont la climatisation de toit, des sièges « luxe », 2 places PMR à l'avant, un siège pour le guide, un pare-brise chauffant, une porte avant droite électrique, une radio CD avec micro ou encore la vidéo avec moniteur motorisé de 19 pouces.

Il est propulsé par le 4-cylindres Iveco-FPT de 3 l d'une puissance de 170 ch associé à une boîte manuelle à 6 rapports

L'Ingwi tourisme est aménagé en 19 sièges avec des vitres panoramiques teintées, des sièges inclinables avec têtières cuir (intégrées), racks à bagages et capitonnage pavillon avec design « Grand tourisme », les lampes « Millenium » (éclairage nuit et jour)…

Notons également comme autres équipements, le pare-jupe devant la porte électrique et la climatisation Safkar avec commande électronique.

Hervouet Corporate Industry Kapena Thesi

L'importateur Hervouet coporate industry (HCI) commercialise les Thesi Mixte et scolaire, réalisés sur base Iveco Daily. Rappelons que HCI a dévoilé ce modèle au dernier salon Autocar Expo à Bordeaux (17-20 octobre 2012)

La carrosserie (châssis carrossé avec structure tubulaire) signée par le polonais Kapena fait 8,04 m de long, 2,34 m de large et 3,15 m de haut. Les dimensions du Thesi Mixte permettent d'obtenir un minicar de 28 places assises (2 x 2 rangées de sièges) + conducteur, et sur lequel peut être aménagée une plateforme UFR/PMR, une girouette ou encore la vidéo.

Une porte avant louvoyante et arrière à ouverture manuelle assurent l'accès. Les soutes totalisent 1,2 m³.

Il est doté d'une suspension avant à roues indépendantes et une autre, rigide et mécanique à l'arrière. À celles-ci s'ajoutent des freins à disques (avant et arrière), un ralentisseur électrique Telma et un moteur FTP-Iveco (2,9 l) développant 170 ch.

Importé en France par Hervouet Corporate Industry, le Thesi de Kapena est proposé en version mixte ou scolaire.

Photos Gilbert et X D.R

À bord du Thesi, le chauffeur appréciera le look plus « autocar » de ce poste de conduite.

La largeur de la carrosserie permet d'obtenir 2 rangées de sièges de chaque côté.

À noter que la version scolaire du Thesi est aménagée en 33-places + conducteur. ◄

François GILBERT

et tourisme. Ces véhicules font 7,34 m de long. Ils sont propulsés par le moteur 4 cylindres VW de 1,9 l développant 163 ch (EEV).

L'Ingwi 33 sur base Iveco Daily est la nouveauté chez DCG.

L'Iveco Bus Daily Way Allungato 22

Le mini qui en fait le maxi

Le Daily Way Allungato fait partie de la gamme interurbaine du constructeur. Nous l'avons essayé en 22-places + conducteur doté du performant Iveco FPT 3-litres de 170 ch.

Dans sa version interurbaine (baptisée Way), le Daily d'Iveco Bus est proposé en 3 modèles : le Way Ero PLS 22 et Way Ero PRI 22 de 7,34 m de long avec porte-à-faux arrière allongé et le Way Allungato 22 d'une longueur de 7,74 m (avec porte-à-faux arrière de 2 m), modèle que nous avons testé.

Au chapitre des immatriculations de minicars-minibus neufs en 2012, Iveco a été leader sur le marché français, avec son Daily. Il a dépassé de quelques dizaines de véhicules son concurrent Mercedes, avec son Sprinter Transfer (ligne) et Travel (tourisme). Les deux constructeurs ont ainsi immatriculé près de 300 minis (châssis compris) chacun l'an passé.

7e génération

Mais revenons sur les modifications qu'a subi le Daily sur sa face avant. C'était à l'occasion de sa sortie en 2011, en Euro 5 (et désormais en EEV). Il s'agit de la 7e génération ! Notons que dans quelques mois, il sera modifié pour Euro 6.

On remarque, sur l'ensemble de la gamme Daily, 2 grands blocs de feux intégrant les clignotants, ainsi qu'un pare-chocs bien visible avec 2 entrées d'air. Le pare-brise est semblable à celui du fourgon Daily. Pour le moment, si les véhicules conservent le dauphin sur la calandre, cet emblème sera remplacé par la mention « Iveco » dans sa version Euro 6. Le pare-chocs est équipé de 2 feux antibrouillard.

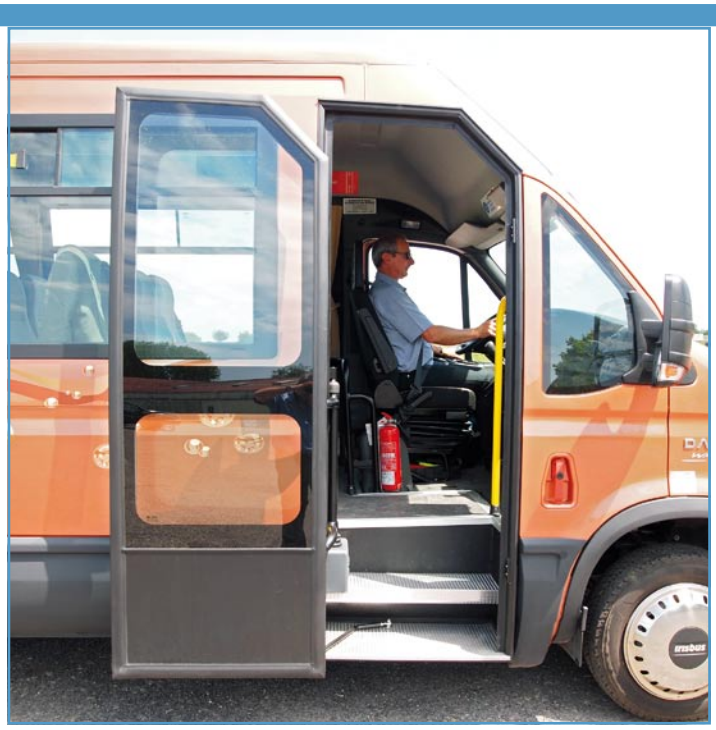
La carrosserie n'a subi que peu de changements par rapport à la génération précédente.

Un bon point pour l'accessibilité via une porte simple louvoyante (à commande électrique avec un dispositif anti-pincement). En grande partie vitrée, ceci facilite les approches trottoirs.

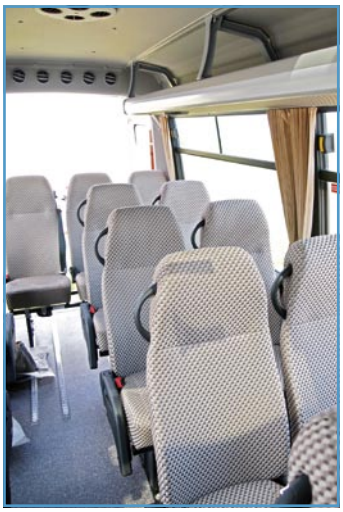
On trouve 3 baies vitrées de chaque côté, l'Allungato 22 testé étant par ailleurs équipé en partie supérieure d'autant de baies coulissantes. Le minicar étant une version ligne, il n'y a pas de coffre, mais en ouvrant les 2 portes arrière, les sièges sur des rails peuvent être aisément enlevés pour faire de la place aux bagages.

Le poste de conduite du Daily Way Allungato est doté d'un siège Isri multifonctions. Nous avons apprécié le levier de vitesses intégré à la planche de bord avec ses commandes à portée de main.

Photos Gilbert



À gauche, l'entrée avec la porte louvoyante électrique en grande partie vitrée. Pratique lorsqu'il faut se garer.



Les sièges, plutôt fermes, sont adaptés pour l'activité ligne.

Caisse élégante

Le Daily Allungato 22 est doté, tout au long de sa caisse en partie basse, de panneaux intégrant parfaitement le pare-chocs de la même couleur. Au-dessus de ces panneaux, une surface lisse marquée d'un renfoncement linéaire est située juste en-dessous des baies vitrées.

Une vitre positionnée près du rétro remplace la porte côté passager.

Sur le pavillon, a été aménagée une climatisation Autoclima de 12 kW. Nous avons testé, d'autre part, la ventilation : l'air peut être pulsé hors ou, au contraire, être entraîné à l'intérieur de l'habitacle. Ce système, très performant, évacue alors très rapidement l'air chaud, sans faire appel à la clim.

Intérieur convivial

Après avoir franchi 2 marches, le plancher est plat sur tout le long du minicar. Appréciable.

Sur chaque côté de la porte d'entrée, des poignées facilitent la montée.

Les sièges fixes, munis de poignées et d'accoudoirs côté couloir. Ils sont aménagés en 2 rangées + une, avec, au fond, une autre rangée de 4 sièges.

Au-dessus, un rack à bagages avec bord éclairant, qui peut servir de mains courantes également. Le revêtement gris au pavillon est agréable et contribue au volume de l'ensemble.

Le poste de conduite est composé d'une planche de bord au milieu de laquelle la console intègre un rangement, l'autoradio, les boutons de commande de la ventilation et à droite ; un micro et l'éthylotest antidémarrage.

Derrière le volant à 4 branches, le conducteur dispose d'un siège pneumatique réglable. Sa porte est dotée d'une poignée et d'une vitre électrique. Les rétros, dégivrants, sont réglables électriquement.

Enfin, peut-on noter que le Daily Allungato est propulsé par le très réputé moteur Iveco-FPT F1C de 3 l (répondant à la norme antipollution EEV) développant 170 ch. Il est associé à une boîte manuelle à 6 rapports.

Au-dessus de chaque vitre, il y a des baies ouvrantes.

Les sièges sur des rails peuvent se retirer pour obtenir plus de place pour des bagages.

Le véhicule en détails

Longueur, largeur, hauteur

- Longueur : 7,74 m
- Largeur : 1,99 m
- Hauteur : 2,74 m (sans clim) ; 2,89 m (avec clim).
- Hauteur intérieure : 1,80 m
- Porte-à-faux AV : 99,8 cm ; AR : 2 m.
- Empattement : 4,75 m
- Volume du coffre : 2,5 m³ (le véhicule est alors en 19 places + 1).
- Porte conducteur

Capacité

- 22 sièges + conducteur.

Poids

- PTAC : 5,6 t
- Poids essieu AV : 1,9 t ; essieu AR : 3,7 t.

Accessibilité

- Porte AV : 2 marches.
- Double porte AR avec possibilité de prédisposition ou d'équipement complet pour usager en fauteuil roulant.

Moteur, boîte, pont

Puissant et agile

Pour son lancement en 2011, le Daily avait adopté l'emblème Superman. C'est en grande partie à cause de sa chaîne cinématique et de son PTAC de 5,6 t !

En minicar-minibus, le poids est un aspect essentiel à prendre en compte. Pour déplacer l'Allungato, Iveco a eu la bonne idée de remplacer le 146 ch proposé en option, par le moteur 4-cylindres en ligne Iveco-FPT F1C, un 3-litres développant 170 ch. Celui-ci nous a paru idéal pour notre circuit (*voir p. 32*).

La preuve avec son excellent couple maxi qui atteint 400 Nm à 1 250-3 000 tr/min. Le moteur est équipé d'un turbo « double phases » : deux petits turbos travaillent côte à côte, l'un améliorant le rendement à faible régime et les deux fonctionnant ensemble à régime élevé.

La boîte 6 s'est aussi révélée performante, surtout sur voie rapide et autoroute où désormais la 6e vitesse est considérée comme un « must » pour le confort de conduite.

Les organes motorisés sont tous très accessibles, le compartiment moteur adoptant un important espace de travail. Nul doute que les mécanos apprécieront !

Suspension souple

L'essieu avant à suspension à roues indépendantes contribue fortement au confort de conduite du Daily Allungato, la suspension arrière pouvant être, en option, pneumatique.

En plus de freins à disques avant et arrière puissants, le Daily est équipé de l'ABS (antiblocage de roues), de l'ASR (anti-patinage), du correcteur de freinage électronique (EBD) ou encore du correcteur de trajectoire (ESP).

Le ralentisseur électrique Telma à trois positions s'est avéré également efficace.

Équipements de série...

- Moteur Iveco-FPT F1C, 4-cylindres en ligne, 3 l, EEV, de 170 ch EGR, turbo à géométrie variable.
- Boîte mécanique 6S-400 Overdrive, à 6 rapports + 1 marche AR.
- Siège conducteur Isri avec accoudoirs.
- ABS, ASR, EBD, ESP. Aide au démarrage en côte et aide au freinage d'urgence.
- Antibrouillard AV avec fonction d'éclairage quand on tourne le volant (lorsque le Way roule à une vitesse en-dessous de 60 km/h).
- Ordinateur de bord.
- Autoradio lecteur CD/RDS/MP3 avec micro et 4 HP.

...et en option

- Moteur FPT F1C de 146 ch.
- Ralentisseur électrique.
- Clim à diffusion générale.
- Sièges inclinables.
- Coffre de 2,5 m³.
- Porte bagages droit et gauche avec rampe lumineuse.
- Réfrigérateur.
- Prédisposition pour girouette frontale au pavillon.
- Boîte automatisée Agile.
- Suspensions arrière pneumatique.

Fiche technique

Chaîne cinématique du véhicule testé

- Moteur Iveco-FPT F1C, 4-cylindres en ligne, 3 l de 170 ch, EGR, EEV, turbo à géométrie variable.
- Boîte mécanique 6S-400 Overdrive, à 6 rapports + 1 marche AR.
- Ralentisseur Telma.
- Essieu AV Iveco à roues indépendantes. AV et AR : amortisseurs hydrauliques à double effet + barre stabilisatrice. AV : barre de torsion ; AR : ressorts à lames paraboliques.
- Freins à disques AV et AR, ABS, ASR, EBD, ESP. Aide au démarrage en côte et aide au freinage d'urgence.
- Pneus Michelin 195/75R 16 ; roues JK 16 H jumelées à l'AR. Roue de secours.
- Réservoir gazole : 90 l (remplissage AV à droite).

Le filtre à air de l'habitacle est facile d'accès en cas de remplacement.

Les niveaux du liquide de frein *(ci-dessous)* ou de l'antigel sont visibles dès que l'on ouvre le capot-moteur.

Les détails « plus »

Confort pour tous

Bien qu'il s'agisse d'une version ligne de la gamme, le Daily Way Allungato offre de nombreux équipements de confort.

Le poste de conduite est ergonomique. Le conducteur bénéficie de plusieurs rangements.

La sortie de secours au pavillon, translucide, assure davantage de lumière à l'intérieur.

Les feux antibrouillard gauche ou droite s'allument lorsque l'on tourne le volant.

La gamme interurbaine Daily Way est particulièrement fournie en équipements de confort. Les revêtements intérieurs sont de bonne qualité et se marient bien avec le pavillon en panneaux « thermo-phono » absorbants. Deux éléments qui participent à l'isolation phonique très appréciable lorsque l'on roule à vive allure.

Rideaux et porte-bagages (avec rampes lumineuses) équipent ce véhicule.

Les sièges sont fixés sur des rails et peuvent être aisément enlevés. Le plancher plat facilite les déplacements et l'accès à la porte avant.

Le conducteur bénéficie de rangements, d'un porte-gobelet sur la droite et de la climatisation automatique sur le tableau de bord.

Le réchauffeur à eau programmable Webasto optimise le confort thermique tandis qu'un chauffage par convecteur, placé sur la gauche, est dirigé vers les passagers

Les sièges sont fixés ainsi sur des rails. Ils peuvent être plus facilement enlevés ou déplacés.

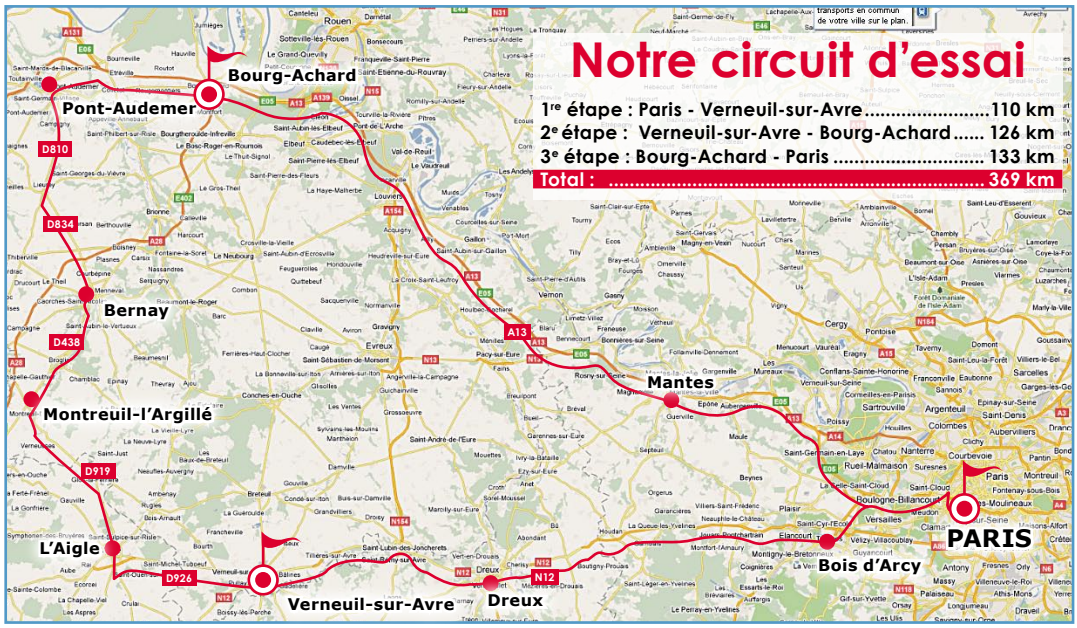
Photos Gilbert

Le micro filaire a été aménagé juste à côté de l'ethylotest anti-démarrage.

Performances

Fortissimo !

Avec ses 4,4 t de lest comprenant le poids de 3 personnes, le Daily Way Allungato est prêt à se lancer sur le circuit d'*Autocar & Bus Infos*.



Le plein de gazole fait, le véhicule est prêt à partir. La météo annonce un temps variable et 20° C. Le lest est composé de sacs de sable déposés sous les sièges.

1re étape
Paris –Verneuil-sur-Avre

Le départ de Paris est un peu difficile, surtout avant le pont de St-Cloud où les travaux pour la mise en conformité anti-incendie de certains tunnels ne sont toujours pas terminés… Un peu de patience et nous roulons enfin, à vive allure, en direction de la N12. Le 3-litres F1C de 170 ch s'avère silencieux à 100 km/h sur la portion de l'autoroute de Bois d'Arcy.

À Saint-Rémy, nous sommes un peu ralentis, ce qui n'affecte en rien la performance du Daily. Il termine cette première partie du circuit en 1 h 30 ayant consommé 11,1 l/100 km en moyenne.

2e étape
Verneuil-sur-Avre – Bourg-Achard

Rappelons que sur cette deuxième partie du circuit, il y a de nombreux ronds-points que le Daily Way négocie très bien. Sans aucun doute à cause de son empattement de 4,75 m, mais surtout de son excellent diamètre de braquage (16,48 m de trottoir à trottoir).

Les amortisseurs hydrauliques à double effet disposés à l'avant et à l'arrière du véhicule lui permettent d'éviter le roulis.

Arrive la côte-test de Corneville-sur-Risle. Le Daily Way l'a grimpe en 1 min 35 sec à 73 km/h à 1 700 tr/min sur le 6e rapport (sur chaussée sèche).

Il termine cette étape en 2 h 20 en ayant consommé 11,5 l/100 km en moyenne, comme sur la première étape.

3e étape
Bourg-Achard – Paris

Cette partie débute avec le test traditionnel de 0 à 100 km/h. Il atteint cette vitesse en 30 sec à 2 300 tr/min, sur le 6e rapport.

À noter, la bonne insonorisation de ce « ligne ». La perception du moteur à travers l'habitacle avant se fait légère.

Pour la visibilité vers l'avant, on reste avec le pare-brise à l'identique de celui de la base fourgon. On apprécie les larges rétros, même s'il faut un peu de temps pour s'habituer à celui de droite, à travers une vitre rectangulaire.

Cette dernière étape se termine en 1 h 36 après avoir consommé 11,8 l/100 km en moyenne (11,5 l/100 km sur l'ensemble du circuit).

Le Daily Way est le véhicule complémentaire idéal dans un parc d'autocars. Il passe partout. Conducteurs et transports apprécieront ! ◀

François GILBERT

Résultats de l'essai de l'Iveco Bus Daily Way Allungato

Étapes	Km	Temps	Arrêt/durée	Vitesse moyenne	Conso totale*	Conso l/100 km
Paris/Verneuil-sur-Avre	110	1 h 30	5 / 3 min 10 s	73,3 km/h	12,3 l	11,1 l/100 km
Verneuil/Bourg-Achard	126	2 h 20	7 / 2 min 50 s	54,0 km/h	14,5 l	11,5 l/100 km
Bourg-Achard/Paris	133	1 h 36	4 / 1 min 35 s	83,1 km/h	15,8 l	11,8 l/100 km
Total	369	5 h 26	16 / 7 min 35 s	67,9 km/h	42,6 l	11,5 l/100 km

Côte test de Corneville-sur-Risle : 1 min 35 sec à 73 km/h à 1 700 tr/min sur le 6e rapport, la chaussée étant sèche.
Test de 0 à 100 km/h : 30 sec à 2 300 tr/min sur le 6e rapport.
Véhicule équipé d'un débitmètre.