

SCANIA STREAMLINE G410

Subtil, mais efficace

Une partie de l'économie de carburant provient des carénages latéraux de la semi-remorque !



Pour ne pas rester inactif face aux nouveaux modèles des concurrents, Scania a choisi d'optimiser une recette qui fonctionne déjà. La cabine Streamline actuelle, subtilement développée à partir d'une Highline, vaut-elle sa devancière ?

Afin de diminuer encore la résistance à l'air, Scania a recherché un meilleur écoulement de l'air facial et latéral. Le nouveau (tout) petit déflecteur placé au-dessus des phares en est le résultat le plus visible. En plus, une nouvelle version de l'Opticruise, qui interagit maintenant avec le SAP (Scania Active Prediction), permet à Scania d'annoncer une économie totale de 8 %, pour peu que l'on dispose d'un véhicule équipé d'un Euro 6 nouvelle vague.

Highline. Véritable best-seller, la cabine G est tout simplement une R positionnée 150 mm plus

bas. Les autres dimensions restent identiques et le chauffeur ne remarquera que la présence du tunnel moteur, qui passe de 150 mm (R) à 310 mm (G). Les autres mesures sont les suivantes : la hauteur devant les sièges est identique (1910 mm), tandis que la hauteur sur tunnel passe de 1900 mm (2050 sous toit) dans la R à 1600 mm (1740 sous toit) dans la G. La réputation de la planche de bord n'est pas usurpée : celle-ci est toujours quasi parfaite. Les espaces de rangement en périphérie comprennent la console centrale et son large tiroir multifonctions ou encore les porte-bouteilles. Bien mais peut mieux faire diront certains.

Même si la largeur de couchette est adaptable de 730 à 900 mm grâce à un subtil levier, le système de couchage modulable continue à souffrir de ce poste de conduite idéal. Autres petits bémols, à corriger sur le prochain modèle, la position feux de détresse et le pare-soleil en plusieurs tenants.

Du couple, encore du couple

La tendance au downsizing sans pénaliser le couple n'est plus neuve. Le G410 testé s'inscrit bien dans cette mouvance avec un couple de 2150 Nm disponible sur une plage de 1000 à 1300 tr/min. La puissance maxi est quant à elle atteinte dès 1900 tr/min. Le moteur

de 410 ch est particulier au sein de la marque car il se contente du système SCR pour répondre aux normes Euro 6.

Si ce n'est la dureté ressentie à certains moments, pas grand-chose à redire au volant du G410, qui offre une insonorisation de qualité grâce entre autres aux vitres latérales à double vitrage. La boîte Opticruise, en version automation intégrale et donc sans pédale d'embrayage, a été elle aussi optimisée et autorise à présent différents modes de changements de vitesses : Standard, Economy, Power et Off-Road. Le mode Economy est prévu pour une consommation très faible, avec en contrepartie

Deux moyens subtils pour réduire la résistance à l'air : le déflecteur au-dessus des phares et le déflecteur de toit.



BON À SAVOIR

- **Cabine Highline** : best-seller depuis le début
- **Scania Active Prediction** : laissez-vous guider !
- **New Opticruise** : plusieurs modes désormais possibles
- **Points forts** : image, ergonomie, consommation
- A quand la nouvelle cabine ?

une perte de vitesse de croisière moyenne. Le chauffeur peut régler le limiteur de vitesse à 80, voire 85 km/h et peut aussi supprimer le kick-down.

Scania Active Prediction

Si le Cruise Control permet une vitesse constante et forcément des économies de carburant, son utilisation abusive dans les portions à relief reste problématique, puisque ce dernier n'avait pas l'avantage du chauffeur : les yeux ! Scania fut ainsi le premier à lancer une variante intelligente qui combine le classique Cruise Control avec les données GPS. Grâce à la lecture avancée de la topographie des pro-

chains kilomètres, la vitesse est adaptée tout en gardant une moyenne définie.

Après avoir défini une vitesse de croisière (par exemple 85 km/h), le chauffeur choisit des valeurs de tolérance à la hausse et à la baisse. Le système en tient compte au moment où se présentent les côtes. Le but ? Par exemple, ne pas accélérer inutilement avant un sommet. La vitesse va certes diminuer jusqu'à parfois atteindre le minimum encodé, mais la moyenne sera rétablie quand le relief sera plus favorable et que le système se permettra de rouler à la valeur maximum choisie.

Dernier point positif pour conclure le chapitre des économies de carburant : le Scania Driver Support. Ce coach personnel attribue au chauffeur des points sous forme d'étoiles qui concernent directement son style de conduite : comportement dans les côtes, anti-

pation, usage des freins, sélection des rapports... Disons-le, le SDS est plus sévère que d'autres systèmes concurrents !

Freinage & sécurité. La cabine G représente le véhicule type pour les grandes flottes. Elle est dépouillée des systèmes de sécurité dont bénéficie la série R. Le frein moteur, même bien utilisé, requiert l'aide du ralentisseur auquel il est désormais couplé, quand le relief est trop prononcé. Ce dernier est très performant et sans doute un des plus silencieux du marché. On comprend pourquoi, au contraire des concurrents qui renforcent leur frein moteur pour éviter le surcoût et le surpoids d'un ralentisseur, Scania invite indirectement ses clients à se procurer le Retarder.

Performances et consommation. Faire un test en octobre n'est sans doute pas le moment idéal, mais

pourquoi pas... Notre G410 s'en est très bien sorti, puisqu'il a réalisé 28,01 l/100 km pour une vitesse de 83,34 km/h. La dernière étape, la plus difficile, se solde par une moyenne de 28,92 l et 82,62 km/h. A titre comparatif, le G420 (Euro 5) y avait réalisé 31,03 l (82,00 km/h) et son homologue G400 Ecolution 31,33 l (83,31 km/h). Peu de temps après, nous avons refait cette dernière étape avec le grand frère G450. Cette fois, la vitesse est légèrement plus élevée (83,50 km/h) mais surtout la consommation est également très bonne : 29,89 l/100 km. La technologie utilisée induit toutefois une consommation plus élevée d'AdBlue, que nous avons mesurée à 7.13 % (moyenne : 1.99 l/100 km). Pas de mauvaise surprise donc sur ce point.

Texte et photos :
Pierre-Yves Bernard

RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

