

SCANIA G420 HIGHLINE

Concurrence interne

Septembre 2007. Scania lance plusieurs nouveautés qui lui permettent d'étoffer sa gamme de 50 %. Nouvelles motorisations, version Highline pour la cabine P et surtout, une nouvelle série, baptisée série G. Très clairement moins populaire que les séries P et R, la série G commence (enfin) à se faire réellement un nom sur le marché à tel point que cela génère la question légitime suivante : n'est-elle pas en version Highline un concurrent direct à la série R dans le même registre ?

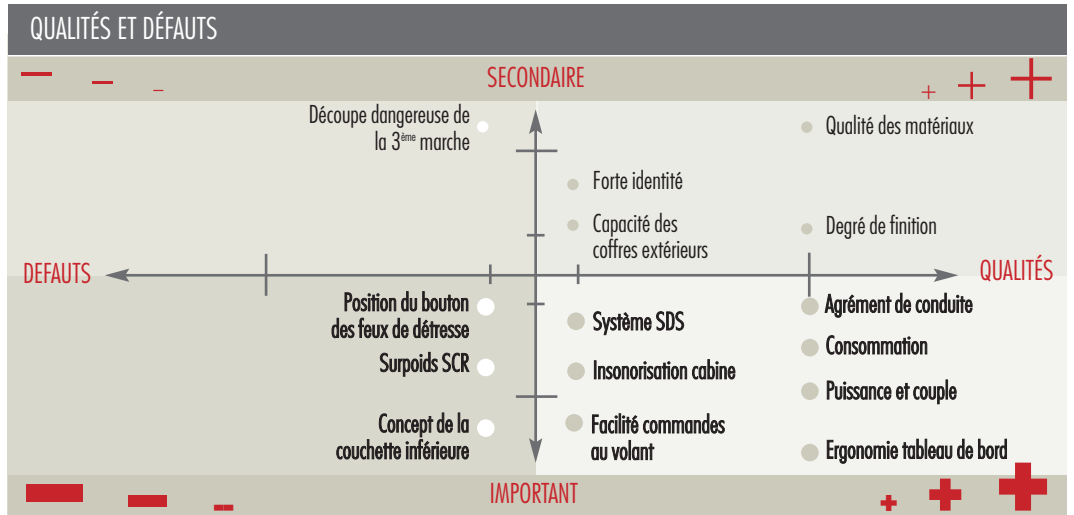


Un poste de conduite identique à la série R.

Chaîne cinématique. La série G peut recevoir six motorisations de 380 à 480 ch, au départ de deux blocs différents : l'ancien de 11,7 l (Euro 5 SCR de 380 et 420 ch) et le nouveau 12,7 l (Euro 5 EGR de 360, 400, 440 et 480 ch).

Sur l'ancien bloc, l'injection est assurée par le système HPI (High Pressure Injection) qui permet de bénéficier en toutes circonstances d'un apport de carburant optimal via une modification du volume et du calage de l'injection. Au final, la consommation est limitée (et donc les rejets nocifs) tout en maintenant une valeur de couple à son meilleur niveau. Les quatre autres versions reçoivent quant à elle la version XPI, encore plus performante à ce niveau.

Le frein moteur présent de série dispense une force de retenue de 247 kW (336 ch) à 2400 tr/min. Suffisant dans bon nombre de cas sous condition d'une bonne utilisation, il sera idéalement complété par un ralentisseur optionnel



lorsque le travail l'exige. Hérité de l'ancienne génération, il permet de comprimer les prix. A titre de comparaison, le frein moteur de la nouvelle génération offre 262 kW (356 ch) de retenue.

Subtilité visuelle

La série G se positionne entre la série P et la série R. La seule différence se situe au niveau du posi-

tionnement de la cabine par rapport au châssis, hauteur qui varie d'environ 150 mm par rapport à la P et à la R d'autre part. Laissant en théorie à la série P les domaines de la distribution et des chantiers, et à la série R le haut de gamme avec les longs courriers (cabine Topline et grosses motorisations), la série G se retrouve néanmoins avec ses nombreux modèles dans

chacune de ces mêmes applications. L'intérêt du chauffeur est de disposer en majeure partie des niveaux d'équipement identiques à ceux de la série R.

Cinq variantes de cabines sont disponibles avec la série G, dont deux sans couchette : cabine courte & cabine intermédiaire (chantier, distribution). Viennent alors les trois modèles avec couchette : cabine



Seul un oeil averti remarquera la cabine placée plus bas.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR		BOÎTE DE VITESSES	
Type	DC12 15	Type	Scania GRS895R
Niveau Euro	Euro 5 SCR	Rapports	12
Configuration	6 cylindres en ligne	FREINS	
Injection	Scania HPI	Frein moteur	247 kW (336 ch) à 2400 tr/min
Alésage x couple	127 X 154 mm	CABINE	
Cylindrée	11700 cc	Type	CG19H
Puissance maxi	420 ch	Suspension	Air - 4 coussins
Régime moteur	1800 tr/min	Siège chauffeur	Luxe
Couple maxi	2100 Nm	Principaux équipements	ACC + TPM + LDW + Ordinateur Interactor 500 - Frigé

DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	7225 kg	Largeur utile	2130 mm
MMA	44000 kg	Hauteur utile	1910 / 1740 mm
Longueur HT	5785 mm	Emmarchement	400/385/330/275 mm
Empattement	3700 mm	Couchette du bas	2050/1960 x 870/750 mm
Largeur HT	2430 mm	Couchette du haut	1960 x 600 mm
Hauteur HT	3470 mm	Rangements	661 l

nombre de concurrents dans la gamme moyenne.

Pas d'héritage du passé au niveau des équipements de sécurité puisque le modèle testé avait fière allure : Scania Retarder, ESP, ACC (Cruise Control Adaptatif, LDW (système d'avertissement de changement de voie), TPM (surveillance de la pression des pneus), sans oublier le coach personnel et informatisé, le SDS.

Ergonomie et confort. Fidèle à sa réputation, la planche de bord est quasi parfaite. En outre, les différents espaces de rangement de sa périphérie sont mieux pensés et mieux répartis. La console centrale abrite un large tiroir multifonctions qui est doté dans sa périphérie d'un porte-bouteille (mais il n'y en a pas dans les portes comme sur la série R. Exit donc le simple plateau sans réelle identité.

Le volant est muni dans sa partie inférieure des différentes commandes liées à la régulation de la vitesse : limiteur, ralentisseur et cruise-control. C'est simple et aisé d'accès. L'intérieur en général est parfaitement dans la philosophie de sérieux et de qualité de fabrication chère au griffon.

Au niveau du couchage, la série G reprend les modifications apportées récemment sur la série R. Ainsi, et il s'agit d'un inconvénient lié à un poste de conduite idéal, la couchette inférieure reste modulable et donc limitée en largeur. Sans augmentation de la profondeur de la cabine (tiens tiens ... un constructeur vient de le faire), il fallait une autre solution. Un premier pas avait été franchi en 2008 avec l'introduction du matelas (150 mm d'épaisseur) à ressorts ensachés. Cette fois, c'est une largeur de couchette adaptable qui est d'actualité puisque celle-ci peut aisément passer de 730 à 900 mm,

simplement en actionnant un levier. Evidemment, les deux sièges doivent toujours être avancés au préalable, mais par contre, cette augmentation de largeur peut se faire même si le chauffeur est déjà couché.

Autre point positif et très apprécié des chauffeurs, le volume des coffres extérieurs. Ici non plus, pas de compromis, ils sont identiques à ceux présents sur la série R : un angle d'ouverture très généreux (600 mm x 376 mm), permettant de ranger bon nombre d'effets indésirables dans la cabine. Chacun de ces coffres possède un volume de 242 litres.

Consommation limitée

Performances et consommation.

Cette prise en mains du G420 s'est effectuée sur la dernière étape de notre parcours habituel, au relief prononcé. Et comme si les arguments précités ne suffisaient pas encore, voici celui de la consommation : 31.03 l/100 km ! C'est mieux que la plupart des précédents Scania testés : R400 (E5 EGR) : 31.16 l, R420 (E4 EGR) : 33.64 l, R420 (E5 SCR) : 32.27 l, et enfin le R440 (E5 EGR) : 30.43 l.

Conclusion. Après des débuts discrets, la série G Highline semble vouloir s'imposer. Mais il serait faux d'attribuer son succès à son seul prix. Identique à quelques centimètres près à la série R, certes avec des équipements de la génération précédente, la cabine G tire bien son épingle du jeu dans cette catégorie des 'moyens' qui a le vent en poupe dans toutes les marques. Le très sérieux test européen des 1000 Points l'a d'ailleurs confirmé en plaçant la série G sur la première marche du podium.

Texte et photos :
Pierre-Yves Bernard.

basse, cabine normale et cabine Highline.

Au niveau des mesures, et ceci permet de se rendre compte à quel point ces deux véhicules (G et R) en version Highline sont presque jumeaux, les cotes communes sont les suivantes : largeur totale (2430 mm), largeur utile intérieure (2130 mm), profondeur cabine (2260 mm). La différence se

marque donc au niveau du tunnel moteur, qui passe de 150 mm (R) à 310 mm (G). Cette substantielle augmentation ne perturbe pas la hauteur devant les sièges qui reste à 1910 mm, mais bien celle sur le tunnel moteur, qui est donc de respectivement 1600 mm (1740 sous toit) et de 1900 mm (2050 sous toit). Les valeurs de la cabine G restent néanmoins supérieures à bon