

## SCANIA P280 EEV

# Distribution musclée, mais pro

Depuis leur lancement en septembre 2004, les séries P et R de Scania ont reçu quelques améliorations intéressantes. Notamment à la fin de 2007, avec les moteurs conformes aux normes Euro 5 avec EGR. Enfin, et c'est ce qui nous concerne directement, trois moteurs répondant aux normes EEV équipent maintenant cette série P.

Ces normes EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) sont actuellement les plus sévères et se distinguent de l'Euro 5 par une diminution plus forte des fumées et des hydrocarbures. C'est l'ajout d'un filtre à particules supplémentaire qui permet d'y parvenir. Dans un premier temps, sont concernés les véhicules qui sont actifs dans un environnement sensible, en milieu urbain par exemple.

### Cylindrée en hausse

**Chaîne cinématique.** La série P est clairement dédiée aux domaines du chantier et de la distribution. Assez larges, ces deux activités peuvent dès lors s'appuyer sur une grande palette de motorisations, qui vont de 230 ch à 420 ch, dont deux versions EEV de 230 et 280 ch et un moteur EEV 270 ch fonctionnant à l'éthanol.

Le moteur qui anime les versions Euro 4 est toujours le 5 cylindres en ligne d'une cylindrée de 8,9 l. Par contre, le nouveau moteur (DC9 29) qui développe les trois puissances (230, 280 et 320 ch) en Euro 5, a vu sa cylindrée passer à 9,3 l. Cette augmentation, même relative, ne fait qu'accentuer la différence qui existe déjà avec les concurrents puisque les cylindrées de ceux-ci vont de 5,9 l à 7,2 l pour une même puissance de 280 ch. Autre particularité, le moteur est bel et bien resté un 5 cylindres en ligne.

Le P280 offre un couple de 1400 Nm, sur une plage comprise entre 1000 et 1350 tr/min.

A titre de comparaison, la version P270 (Euro 3) testée en 2005 offrait 1250 Nm sur une plage à peine différente (1100-1400 tr/min). C'est donc une version musclée qui anime ce véhicule de distribution. Au-delà des systèmes de sécurité, le véhicule testé était équipé d'un frein suréchappement, d'une puissance maximale à 2400 tr/min de 246 ch (181 kW).

### Améliorations stratégiques

**Ergonomie et confort.** En 2004, une des grandes nouveautés de la série P avait été la nouvelle cabine intermédiaire CP16. Offrant 280 mm de plus en profondeur, celle-ci profite à l'espace de vie intérieur du chauffeur.

Cette fois, la série P a (logiquement) reçu la version Highline qui connaît un grand succès en version R. La hauteur intérieure est alors de 1590 mm (1910 devant les sièges) alors que dans la version normale les chiffres sont de respectivement 1170 mm et 1500 mm. La largeur intérieure est commune aux différentes cabines (2130 mm), tandis que la longueur passe de 1710 mm (courte) à 1990 mm (intermédiaire) et 2260 mm (couchette). Les 280 mm supplémentaires de la version intermédiaire offrent donc ici réellement un confort journalier en hausse avec des possibilités de rangement accrues.

Malgré cela, au niveau des volumes, un bémol subsiste sans aucun doute au niveau du tunnel moteur. Très présent, il ne permet pas un passage aisé d'un côté à l'autre et avec l'hypothèse d'un



La cabine intermédiaire offre avec ses 280 mm supplémentaires des possibilités en plus.



Un poste de conduite au top niveau malgré le bémol du tunnel moteur très encombrant.

# pre



## BILAN CHIFFRÉ

	Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)
Barchon - Malmedy	40,7 km Autoroute avec légères côtes	77,42	29,25	2,647
Malmedy - Houffalize	57,6 km Routes nationales avec relief	55,08	25,80	2,135
Houffalize - Namur	133,6 km Autoroute avec fortes côtes	81,43	19,34	4,210
Namur - Barchon	64,8 km Autoroute avec légères côtes	88,69	17,97	4,935
<b>TOTAL</b>	<b>296,7 km</b>	<b>75,51</b>	<b>21,58</b>	<b>3,499</b>

## RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

	Vitesse km/h	Consom. l/100 km	Quotient (résult. eco)
VOLVO FE 320	72,73	26,19	2 770
SCANIA P270	72,37	21,81	3 318
IVECO STRALIS 270 AD	75,10	24,82	3 025
DAF LF FA 55.250	77,86	22,16	3 514
MB ATEGO 1223 L	77,96	22,55	3458
MAN TGL 12.210 LX	77,73	17,89	4 344
RENAULT MIDLUM 210.12.C	78,07	21,23	3 677

troisième siège, on peut se demander quel sera le sort réservé aux jambes de son occupant. De même, et c'est pourtant courant en distribution, il n'est pas évident pour le chauffeur de trouver une place sécurisée pour son bac frigo, tout en le gardant évidemment à portée de mains.

Deux marches fixes donnent accès au poste de conduite. L'embranchement total est situé à 1200 mm (410 / 400 / 390). Une fois installé, il n'y pas de surprise, puisque l'intérieur n'a pas changé. Du moins pas à hauteur des yeux puisque le pavillon au-dessus du pare-brise est quant à lui nouveau et abrite désormais des rangements fermés. Pour en terminer avec le chapitre environnement intérieur, un autre point négatif concerne les possibilités de rangement à portée de mains, tandis qu'à l'inverse, la qualité de fabrication, à l'instar du degré de finition, reste de très haut niveau.

## Très bonnes performances... attendues

### Performances et consommation.

A titre de comparaison réaliste, le P270 Euro 3 avait obtenu un excellent résultat de 21,81 l pour une vitesse moyenne de 72,37 km/h. Le P280 n'a rien à lui envier avec 21,58 l et 75,51 km/h. Nul doute que 10 ch apportent un petit plus, mais c'est surtout l'augmentation du couple qui est prépondérante. Cela se voit d'ailleurs dans l'analyse comparative des étapes : lors des étapes 3 et 4, là où le couple compte plus que la puissance, le P280 réalise 19,34 l et 17,97 l tandis que son homologue affichait 20,30 l et 19,01 l.

**Impressions de conduite.** Devenue la norme même dans des travaux réputés plus délicats (chantier ou distribution), c'est donc une boîte

Opticruise qui équipait de véhicule. Plus précisément le modèle GR 875, à huit vitesses. Confort de conduite et souplesse sont donc au rendez-vous.

A contrario, la présence (jusqu'à quand ?) de la pédale d'embrayage montre ici en distribution, avec de nombreux 'stop and go', ses limites. En effet, malgré la bonne volonté du chauffeur pour éviter les arrêts, source de surconsommation au redémarrage, on ne peut en milieu urbain les éviter tous. Oublier de débrayer amène alors de sérieux désagréments au chauffeur. Une dernière qualité à mentionner, et ce peu importe le niveau de revêtement, est l'excellente insonorisation de la cabine.

## Sécurité éprouvée

Le P280 possédait les mêmes équipements que le P270, testé il y a de trois ans. Au menu freinage, le frein sur échappement suffit et on peut même se dire qu'un ralentisseur en plus ne ferait qu'augmenter inutilement le poids mort déjà élevé du véhicule.

**Conclusion.** Après le R480, place au P280 de prouver sur le terrain le bien-fondé de son moteur Euro 5 EEV. Puisque les performances et la consommation sont de haut niveau, que demander de plus si ce n'est une correction des quelques bémols de l'agencement intérieur ? Le lifting annoncé de la planche de bord en 2009 apportera sans doute un début de réponse, mais sans pouvoir néanmoins se prononcer sur la réduction ou non du tunnel moteur.

Texte et photos :  
Pierre-Yves Bernard