

TEST SCANIA TOPLINE STREAMLINE R450

Briseur de records

Avec une cabine Streamline et en utilisant le Scania Active Prediction, ce R450 a fait tomber le record de consommation sur notre étape la plus difficile.



Au-delà des attentes liées à la prochaine cabine, le constructeur suédois ne peut se reposer sur ses acquis. Avec ses cabines Streamline et la deuxième génération de moteurs Euro 6, le R450 a tout simplement battu le record absolu de l'étape la plus difficile de notre parcours de test.

Des moteurs de cylindrée plus faible, mais qui génèrent plus de couple, ce n'est plus neuf. Notre R450 de test en donne un bon exemple, avec une valeur de couple de 2350 Nm sur une plage de 1000 à 1300 tr/min. La souplesse de ce moteur est par ailleurs remarquable. Lors du test, nous avons constaté à plusieurs reprises des chutes de régime jusque 870 tr/min sans changement de

rapport. La puissance est quant à elle atteinte dès 1900 tr/min.

Du couple, encore du couple

Confort et ergonomie. Monter à bord des versions Streamline ne constitue pas une surprise pour les habitués de la marque. La réputation de Scania repose toujours sur des faits concrets : qualité des matériaux, finition de haut niveau, une planche de bord quasi parfaite et un poste de conduite qui conten-

tera tous les chauffeurs, peu importe leur taille. Les espaces de rangement en périphérie comprennent la console centrale et son large tiroir multifonctions ou encore les porte-bouteilles. Autre qualité avérée, l'insonorisation de grande qualité grâce entre autres aux vitres latérales à double vitrage.

Opticruise. Depuis un moment déjà, la boîte Opticruise est disponible d'une part en automatisation intégrale (sans pédale d'embrayage), et d'autre part en interaction avec le SAP (Scania Active Prediction). Différents modes de changements de vitesses peuvent être activés : Standard, Economy,

Power et Off-Road. Le mode Economy est prévu pour une consommation très faible, avec en contrepartie une perte de vitesse moyenne de croisière. La possibilité de régler la limitation de vitesse à 80 km/h, voire 85 km/h ou la suppression pure et simple du kick-down sont d'autres moyens de parvenir à ses fins.

Scania Active Prediction (SAP).

Si le Cruise Control maintient une vitesse constante et permet des économies de carburant, son utilisation abusive dans les portions à relief reste un problème. En effet, il n'a (pardon, n'avait pas) l'avantage du chauffeur : les yeux !



Le système Scania Active Prediction nécessite de fixer des tolérances à la hausse et à la baisse par rapport à la vitesse moyenne souhaitée.

Scania fut le premier à combiner le Cruise Control avec les données GPS. Grâce à la lecture avancée de la topographie des prochains kilomètres, la vitesse est adaptée tout en gardant une moyenne définie.

Chez Scania, il faut définir une vitesse de croisière (par exemple 85 km/h) et des valeurs de tolérance, en plus et en moins. 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.

Nouveau ralentisseur

Malgré son excellente réputation de puissance, de confort ou encore de silence de fonctionnement, le ralentisseur hydraulique maison, le Scania Retarder a encore évolué. Il se décline à présent avec une fonction 'roues libres'. Techniquement, lorsqu'aucune force de retenue n'est exigée, les roues à ailettes vont se désenga-

ger l'une de l'autre, pour reprendre leur place dès la prochaine sollicitation des freins. Et le chauffeur ne s'en rend même pas compte. Le point d'attention se situe au niveau du régime moteur : la retenue est améliorée dans les bas régimes.

Cette fonction roues libres apporte encore un plus au niveau économie de carburant. Mais ce n'est pas tout, puisque 600 Nm supplémentaires sont acquis en force de freinage et permettent au système d'atteindre 4100 Nm ! Le tout ne pèse que 12 kg supplémentaires, ce qui est dérisoire.

Ce ralentisseur est d'ailleurs fortement conseillé, puisque le frein moteur du Scania est relativement limité. Mais Scania dispose d'un ralentisseur 'maison'...

Coaching permanent

La formation à la conduite rationnelle ne porte ses fruits que si un suivi est réalisé. Scania apporte sa solution avec le SDS (Scania Driver Support). Véritable coach personnel du chauffeur, le SDS lui attribue des points sous forme d'étoiles qui concernent directement son style de conduite : comportement dans les côtes,

BON À SAVOIR

- La cabine Topline : une légende !
- Scania Active Prediction : encore plus fort !
- Opticruise : plusieurs modes disponibles.
- Scania Driver Support : messages anticipés.

anticipation, usage des freins, sélection des rapports, ...

Mais le système va à présent encore plus loin. Précédemment, lorsque le chauffeur conduisait (sans Cruise Control), et qu'il ne tenait pas compte du relief pour consommer moins, il pouvait lire des messages du genre « la prochaine fois, relâchez l'accélérateur ». Désormais, grâce aux différents paramètres dont le véhicule tient compte, le message sera affiché en temps réel : « veuillez relâcher l'accélérateur ». C'est un pas de plus vers des prestations moins énergivores. Disons-le tout net : le SDS est globalement plus sévère que d'autres systèmes concurrents.

Performances et consommation.

Nous avons testé ce R450 sur la difficile 4e étape de notre parcours habituel, entre Berchem (Luxembourg) et Barchon. Cette

fois, nous avons choisi de rester spectateur et de confier la gestion complète au système. Eco-Roll, couple à très faible régime, moins de changements de vitesses, nouveau ralentisseur... la recette était semble-t-il très bonne, puisque le record de cette quatrième étape a tout simplement été pulvérisé : 26,55 l pour une vitesse moyenne de 83,61 km/h ! Le record précédent sur cette même étape était de 28,74 l. A ce niveau, les résultats sont vraiment incroyables.

Conclusion. Arriver au sommet n'est pas évident, y rester encore moins dit le proverbe. Dans le cas qui nous occupe, Scania a remarquablement corrigé le tir en deux ans sur le plan de la consommation.

Texte et photos :
Pierre-Yves Bernard