

SCANIA R480 TOPLINE EURO 6

# Une norme d'avance



Scania a réussi à passer à la norme Euro 6 sans augmenter sa consommation.

Scania aura donc été le premier à mettre sur le marché ses moteurs Euro 6. Mars 2011, c'était évidemment bien en avance sur le calendrier légal mais peu importe, le lancement est fait et la marque a pu montrer de quoi elle était capable. Deux questions restaient néanmoins en suspens : Euro 6 avec ou sans AdBlue et surtout quid de la consommation ?

Passer d'Euro 5 à Euro 6 peut se résumer à deux chiffres, mais les implications de ces chiffres vont bien plus loin que la 'simple' réduction des niveaux d'émission. Ainsi, les oxydes d'azote devront être divisés par cinq (0,4 g/kWh contre 2 g/kWh en Euro 5), tandis les particules devront être réduites de 0,02/0,03 g/kWh

à 0,01 g/kWh. Techniquement, tout est possible, mais aucun constructeur n'oserait se risquer à présenter une nouvelle technologie moteur qui se traduirait par une augmentation de la consommation.

Pour parvenir à ses fins, Scania a associé des technologies éprouvées comme la recirculation des gaz d'échappement, une suralimentation par turbocompresseur à géométrie variable, un système d'injection haute pression à rampe commune et une réduction catalytique sélective avec en outre un filtrage des particules.

**Chaîne cinématique.** Dans un premier temps, deux versions du moteur Euro 6 sont proposées par Scania : 440 ch et 480 ch au départ du bloc de 12,7 l. Ces deux puissances, atteintes dès 1900 tr/min, permettent aisément de couvrir la majorité des demandes. Les valeurs de couple sont de

2300 et 2500 Nm, sur une plage de 1000 tr/min à 1300 tr/min. La technologie XPI est d'actualité et est ici conçue pour des pressions d'injection allant jusqu'à 2400 bars.

## Rien à voir

Au niveau esthétique, les versions Euro 6 ne se démarquent pas spécialement, et on peut même dire que sans les logos, on ne saurait pas qu'il s'agit d'un Euro 6.

**Ergonomie et confort.** Le succès incontestable de la cabine Highline nous fait presque oublier l'existence de la version Topline. Or celle-ci représente le top niveau au sein de la gamme Scania. La différence se joue évidemment sur la hauteur intérieure, qui passe de 1900 mm à 2220 mm (voire à 2230 mm là où le tunnel moteur n'est pas présent).

Les espaces de rangement en périphérie de la planche de bord sont

bons, comme la console centrale qui abrite un large tiroir multifonctions et propose plusieurs porte-bouteilles. Rien à redire au niveau des matériaux choisis et de la qualité de fabrication. Le volant tombe bien sous la main et on apprécie dans sa partie inférieure les différentes commandes liées à la régulation de la vitesse : limiteur, ralentisseur et cruise-control. Simple et aisé d'accès.

Si le poste de conduite est quasi idéal, cela se fait au détriment du système de couchage. La modularité de la couchette inférieure ne plait pas à tout le monde, la largeur de couchette est à présent adaptable et peut facilement passer de 730 à 900 mm, simplement en actionnant un subtil levier. A noter que cette augmentation de largeur peut se faire même si le chauffeur est déjà couché. Le volume total des espaces de rangement est de 702 l en version deux



Seul un petit logo indique qu'il s'agit de l'Euro 6.

### BILAN CHIFFRÉ

		Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)
Barchon - La Sentinelle	174,9 km	Autoroute avec légères côtes	84,37	25,26	3,340
La Sentinelle - Reims	196,3 km	Autoroute avec légères côtes	86,36	29,00	2,978
Reims - Berchem	205,7 km	Autoroute avec fortes côtes	85,96	31,79	2,704
Berchem - Barchon	172,6 km	Autoroute avec fortes côtes	83,31	30,69	2,715
TOTAL	749,5 km		85,06	29,23	2,910
Temps	Sec, Min 14 ° / Max 23 °				
Note	Véhicule testé le 26 09 2011				

couchettes. L'angle d'ouverture des coffres extérieurs est généreux (600 mm x 376 mm), ce qui permet de ranger bon nombre d'effets indésirables dans la cabine. Enfin, trois marches fixes sont à gravir pour s'installer au poste de conduite, et il est bon de se méfier de la découpe de la troisième marche, surtout si on est droitier !

### Performances et rendement identiques

Les yeux rivés sur les compteurs, tout en gardant un style de conduite identique à l'Euro 5, le test se termine sur une note très positive : 29,23 l/100 km pour une vitesse moyenne de 85,06 km/h. Promesses tenues donc si l'on compare le résultat à ceux de deux tests précédents : 29,34 l et 85,33 km/h pour le R480 EGR et 29,94 l et 82,18 km/h pour le R500 V8. Au niveau de l'Adblue, les mesures relevées accréditent

elles aussi la diminution annoncée par rapport à l'Euro 5 : 8 litres consommés, ce qui donne un ratio de 1,08 l par 100 km et un pourcentage de 3,70 % en regard de la consommation de carburant. Reste que le surpoids total est de 200 kg, en ce compris le réservoir et le système complet et complexe du système d'échappement.

**Impressions de conduite.** Si ce n'est la dureté ressentie à certains moments, pas grand-chose à redire au volant du Scania. Une très bonne insonorisation, un poste de conduite modèle, une impression de qualité et depuis quelques temps, une boîte Opticruise intégralement automatisée et donc sans pédale d'embrayage. Finis donc les fastidieux moments où il fallait embrayer sous peine d'avoir une mauvaise surprise, comme lors des arrêts aux péages. Le ralentisseur, optionnel, est indispensable pour compléter le frein

### RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

		VITESSE KM/H	CONSOM. L/100 KM	QUOTIENT (RÉS. ECO)
Renault Magnum 460	Euro 5	85,33	28,84	2 847
Mercedes Actros 1844	Euro 5	86,05	28,20	2 919
Daf XF105 460	Euro 5	84,11	30,52	2 756
Volvo FH 500	Euro 5	86,47	27,60	3 133
Man TGX EfficientLine	Euro 5	83,73	28,77	2 843
Scania R480 Highline	Euro 5	85,33	29,34	2 908
Iveco Stralis AS <sup>3</sup> 500	Euro 5	86,36	29,76	2 902

sur échappement (retenue de 235 kW ou 320 ch à 2400 tr/min), et il offre des performances de haut niveau, le tout dans un silence de fonctionnement qui mérite aussi des éloges.

### Autocritique

Conscientisé par les économies obligatoires à réaliser au niveau carburant, le chauffeur profite de son coach personnel, le SDS. Il reçoit ainsi des points sous forme d'étoiles et qui concernent son

style de conduite (conduite dans les côtes, l'anticipation, l'utilisation des freins, sélection des rapports).

**Conclusion.** La norme Euro 6 est bel et bien devenue une réalité. Pour le chauffeur, ce qui a changé au niveau des technologies, n'est pas visible. Par contre, et heureusement, rien n'a changé au niveau consommation !

Texte : Pierre-Yves Bernard

Photos : Erik Duckers