

SCANIA R500 & G400 ECOLUTION

Le chauffeur de plus en plus a

Scania propose une série de véhicules à faible consommation sous le nom générique Ecolution. Nous en avons testées deux consécutivement, avec des motorisations très différentes, ce qui nous a surtout permis de valider la pertinence de nouveaux assistants à la conduite.



Les déflecteurs ont encore été optimisés pour réduire la résistance à l'air.

Le programme Ecolution repose sur plusieurs piliers : un équipement adapté pour le véhicule, la formation du chauffeur aux techniques de l'écoconduite, un suivi régulier de ce dernier, et enfin une maintenance irréprochable du véhicule. Nous nous concentrerons ici sur les deux premiers points, les deux autres devant normalement déjà être d'actualité dans les bonnes sociétés de transport.

Highline, le best-seller

Cabine. Les deux véhicules étaient équipés d'une cabine Highline, la cabine moyenne qui est devenue un véritable best-seller. La différence entre les versions R et G,

réside dans le positionnement de la cabine par rapport au châssis, plus bas de +/- 150 mm. Cette différence subtile n'échappe cependant pas aux spécialistes.

Pour le reste, les mesures nous confirment que les deux véhicules sont presque jumeaux : largeur totale (2430 mm), largeur utile intérieure (2130 mm) ou encore la profondeur de la cabine (2260 mm), qui sont identiques. Au final, c'est donc la présence du tunnel moteur, qui passe de 150 mm (R) à 310 mm (G), qui dicte la différence. Pour le chauffeur, si la hauteur devant les sièges reste à 1910 mm, la hauteur sur le tunnel passe de 1900 mm (2050 sous toit) dans la R à 1600 mm (1740 sous toit) dans la G.

Fidèle à sa réputation, la planche de bord est quasi parfaite avec des espaces de rangement en périphérie dont la console centrale qui abrite un large tiroir multifonctions ou encore les porte-bouteilles. L'ergonomie impeccable du poste de conduite se fait cependant au détriment du système de couchage, qui est modulable. Cette modularité de la couchette inférieure ne plait pas à tout le monde, la largeur de couchette est depuis un moment adaptable et peut facilement passer de 730 à 900 mm, simplement en actionnant un levier.

Scania Active Prediction

Pour sa gamme Ecolution, les principales nouveautés anti-gaspi

concernent le Cruise Control prédictif et la nouvelle génération du Scania Driver Support.

Utilisé parfois abusivement dans les portions à relief, il manquait au Cruise Control un avantage fondamental par rapport au chauffeur : des yeux ! Scania a été le premier à lancer une variante intelligente qui combine le Cruise Control classique avec les données GPS. Grâce à la lecture avancée de la topographie des trois prochains kilomètres, la vitesse est adaptée tout en gardant une moyenne définie.

Non actif sous les 60 km/h, le système se règle comme suit : après avoir défini une vitesse de croisière (par exemple 85 km/h), le chauffeur choisit des valeurs de tolérance

Assisté

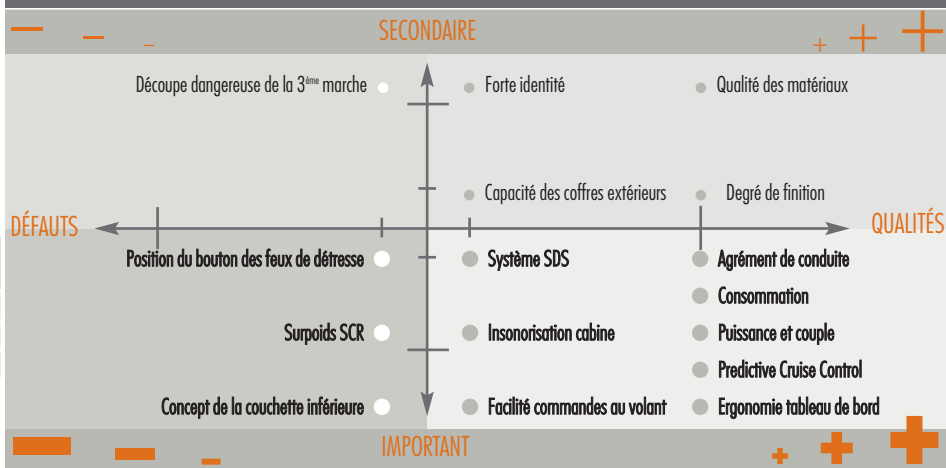
RÉSULTATS CHIFFRÉS

	Scania G400 Evolution	Scania R500 Evolution
Vitesse moyenne km/h	83,31	84,71
Consommation l/100 km	31,33	30,96
Eco-quotient	2,659	2,736

Avec le Scania Driver Support, le chauffeur dispose d'une mine d'informations sur son style de conduite. Mais il n'en profitera vraiment que s'il est formé à l'écoconduite.



QUALITÉS ET DÉFAUTS



DIMENSIONS ET MASSES

		R500	G400
Poids en ordre de marche	kg	7605	7225
MMA	kg	44 000	44000
Longueur HT	mm	5785	5785
Empattement	mm	3700	3700
Largeur HT	mm	2430	2430
Hauteur HT	mm	3470	3470
Largeur utile	mm	2130	2130
Hauteur utile	mm	2050 / 1900	1740 / 1600
Emmarchement	mm	400/385/330/275	400/385/330/275
Couchette du bas	mm	2050/1960 x 730/900	2050/1960 x 730/900
Couchette du haut	mm	1960 x 600	1960 x 600
Rangements	l	702	702

vers le haut et vers le bas. Le système tient compte de ces tolérances quand 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 ensuite quand le relief sera plus favorable et que le système se permettra de rouler à la valeur maximum choisie.

SDS : la touche finale

Dernier moyen intéressant de faire des économies de carburant, le coach personnel du chauffeur Scania Driver Support. Le chauffeur reçoit des points sous forme d'étoiles qui concernent directe-

ment son style de conduite : comportement dans les côtes, anticipation, usage des freins, sélection des rapports... A la lecture de ces différentes informations, on se rend compte de tout ce qui existe à présent pour aider le chauffeur, passivement ou activement. Mais ne nous voilons pas la face : sans formation, le chauffeur n'en tirera pas les mêmes bénéfices.

Outre l'architecture (V8 ou 6 en ligne), 100 ch et 400 Nm séparaient les deux véhicules. Certes, les puissances plus modestes (380, 400 voire 420 ch) ne semblent plus avoir la cote, mais elles restent capables de très bons scores. L'étape 4 (la plus difficile de notre parcours) fut ici le juge de paix : 31,33 l et

83,31 km/h pour le G400 et 30,96 l et 84,71 km/h pour le R500. Des chiffres raisonnables et qui prouvent qu'avec une conduite adaptée et des systèmes modernes dont mention ci-dessus, une puissance plus généreuse n'induit pas forcément une surconsommation, d'autant plus que la vitesse moyenne est meilleure. Les écarts (logiques) sont par contre plus importants au niveau des relevés de l'AdBlue : 2,25 l (4,25 %) pour le G400 et 3,75 l (7,21 %) pour le R500.

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 une boîte Opticruise en version automation intégrale et donc sans pédale d'embrayage.

Conclusion. Scania démontre une nouvelle fois son caractère innovant avec son Cruise Control combiné au GPS. Attendons à présent de voir comment Scania réussira à faire passer les moteurs V8 en Euro 6, puisque clairement, cela devrait se réaliser. Quant à la cabine G, qui connaît aussi un certain succès, reste à voir si elle survivra au probable face-lift prévu en 2013.

Pierre-Yves Bernard