

SCANIA G410 LNG HIGHLINE

LE LNG À MATURITÉ

Le diesel a actuellement mauvaise presse, que ce soit au niveau environnemental ou au niveau de son prix, reparti à la hausse. Comme alternative, Scania propose ce G410 LNG, un camion maintenant arrivé à maturité.

Pierre-Yves Bernard

A présent bien aboutis, les poids lourds fonctionnant au LNG peuvent se targuer des mêmes performances en termes de charge utile et de polyvalence que leur équivalent classique au diesel. Reste juste à avoir suffisamment de stations où faire le plein. Ce Scania G410 était le tout premier camion LNG à passer entre nos mains. Au niveau du look, la seule différence momentanée (tant que les jupes latérales ne sont pas disponibles) sont les réservoirs de part et d'autre du châssis qui arborent des cadrans spéciaux pour mesurer la pression du gaz à l'intérieur.

CABINE G : UN NOUVEAU BEST-SELLER

Cabine. Depuis son lancement, la cabine G est un succès. Cela s'explique par le glissement des transporteurs belges vers des missions de distribution régionale. Partant d'une idée simple (le positionnement de la cabine plus bas que sur la version classique), ce concept présente deux points forts majeurs : l'accès à bord aisé et sécurisé plait aux chauffeurs qui doivent souvent monter et descendre de cabine et la position de conduite est plus proche de la route et donc du milieu urbain. Cela ne porte pas préjudice aux dimensions intérieures : tenant compte du

A part à la pompe, rien ne change pour le chauffeur.



tunnel moteur (335 mm), on conserve une hauteur de 2030 mm devant les sièges et de 1695 mm en milieu de cabine. Enfin, la cabine G ne cède rien aux autres cabines Scania en termes d'ergonomie du poste de conduite ou de qualité des matériaux.

Bien installé à bord, aucune (mauvaise) surprise : le G a tout de ses grands frères, à commencer par la position de conduite quasi parfaite. Le tableau de bord est bien connu, et la seule modification visible est la jauge à carburant qui se présente en pourcents.

Le volant présente de très nombreuses commandes, ce qui devrait permettre dans un futur proche de ne conduire qu'avec les mains et de ne plus utiliser ses pieds que pour lancer le véhicule et lui imposer un arrêt complet. Au rayon des petits bémols, citons la vitre qui ne descend pas complètement, conséquence de la taille réduite des portes, ou encore le pare-soleil qui n'est pas d'un seul tenant.

Motorisation. Chez Scania, le moteur OC13 101 délivre actuellement une puissance maximale de 410 ch et un couple de 2000 Nm, soit 150 Nm de moins que son demi-frère. Basé sur le moteur de 13 litres à 6 cylindres et 4 soupapes par cylindre, l'OC13 a été totalement repensé pour s'adapter aux solutions gaz. Chez Scania, les moteurs au gaz s'appuient sur la combustion stoechiométrique, qui implique une combustion complète du carburant et de l'oxygène. La combustion est amorcée par des bougies d'allumage comme dans un moteur à



Le G410 LNG vise clairement le segment de la distribution lourde régionale.



La planche de bord est identique au G410 classique, à un détail près : la jauge de carburant.



De nouvelles habitudes à prendre au moment de faire le plein.

essence. Ces bougies doivent être remplacées tous les 45.000 km. Le pré-mélange du carburant intervient en amont des cylindres.

CRAINTES NON JUSTIFIÉES

Ravitaillement. Faire le plein au LNG requiert le respect d'une procédure de sécurité stricte. Gants spéciaux, casque à visière et vêtements longs sont requis. Il s'agit ensuite de vérifier la pression (qui doit rester entre 8 et 10) et de la transférer vers la pompe si besoin. Le remplissage lui-même est ensuite simple et rapide. Il faut juste s'habituer à voir défilier les kilos au lieu de litres ! Sur notre Scania G410 de test, il y avait deux réservoirs, mais les deux communiquent entre eux : il ne faut pas faire le tour pour remplir le deuxième réservoir ! Dernier avantage du système : il n'y a pas d'AdBlue !

Impressions de conduite. Puisqu'il n'y a pas de frein moteur (pas de compression!), c'est le ralentisseur R4100D de série qui le remplace. Il n'est pas seulement redoutable de force, mais aussi sans nul doute le plus silencieux du marché. Il s'active tout de suite, même aux régimes les plus faibles. On note également que ce ralentisseur dispose d'une fonction 'roue libre' pour économiser encore du carburant.

L'autre différence par rapport à un moteur diesel, le chauffeur la remarquera rapidement quand il aborde une côte : la force de traction d'un moteur LNG est moindre que celle d'un moteur diesel de puissance

comparable. Au niveau du couple, le déficit est de 150 Nm, et cela se sent tout de même. A confirmer au niveau de la vitesse moyenne lorsque nous pourrons à nouveau utiliser notre parcours de test étalonné.

A priori, un moteur à gaz est plus silencieux que son équivalent diesel. Mais vu la qualité d'insonorisation de la cabine Scania, il n'est pas évident de s'en rendre compte. Le gain est surtout perceptible à l'extérieur, et c'est tout profit pour les riverains. Nous avons pu aussi utiliser le Predictive Cruise Control et constater qu'en inertie la consommation est nulle comme avec le moteur diesel. Il est encore possible de passer en mode manuel, et le coach virtuel veille sur le chauffeur pour réduire sa consommation.

Conclusion. Ce fut le dernier test à être victime des travaux massifs de renouvellement des chaussées sur notre parcours de test. Nous avons donc été obligés de faire une grosse partie du trajet à vitesse non constante, ce qui rendait tout relevé des

consommations et des vitesses impossible. A part les précautions à respecter pour le remplissage du réservoir, ce Scania G410 LNG ne modifiera en rien les habitudes du chauffeur. Avec ses deux réservoirs, il offre une autonomie raisonnable pour un travail de distribution. Il ne reste plus qu'à voir s'installer davantage de stations LNG en Belgique !

FICHE TECHNIQUE SCANIA G410 HIGHLINE LNG

- **Type** : tracteur 4x2
- **Cabine** : CG20N / Highline
- **Désignation moteur** : Scania OC13 101 410 HP
- **Cylindrée** : 12.8 litres
- **Puissance maxi** : 410 ch (302 kW) à 1900 tr/min
- **Couple maxi** : 2000 Nm entre 1100 et 1400 tr/min
- **Niveau d'émission** : Euro 6
- **Boîte de vitesses** : GRS895R / Opticruise 12 rapports
- **Freins** : à disques + EBS
- **Frein moteur** : sans objet
- **Ralentisseur** : Scania R4100D / 500 kW (680 ch)
- **Empattement** : 3 750 mm
- **Rapport de pont** : 2.59
- **Pneus AV** : 315/70 R22.5
- **Pneus AR** : 315/70 R22.5
- **Suspensions cabine** : AV : lames, AR : air
- Suspension lames paraboliques AV, avec barre stabilisatrice
- Suspensions pneumatiques AR, avec barre stabilisatrice