



SCANIA R520 V8

LES PASSIONNÉS SAVENT POURQUOI !

Scania est donc désormais le seul à proposer des grands routiers à moteur V8. Pour les passionnés, le V8 c'est une légende vivante et rien ne se fait de mieux, même si l'Euro 6 a eu raison de son bruit si particulier. Ce 'survivant' mérite-t-il encore d'être vénéré ?

Texte et photos : Pierre-Yves Bernard

Si certaines applications nécessitent la puissance d'un V8, d'autres optent encore pour un V8 par fierté et par besoin de reconnaissance. Ils ne veulent pas sacrifier la passion pour la raison. Mais cela a un coût : peut-on dès lors encore 'raisonnablement' se faire plaisir ?

NOUVELLE IMAGE

Extérieur. De face, la nouvelle cabine Scania respire la sobriété. Trop, diront certains. Au-delà des nouveaux phares supplémentaires positionnés sous le pare-brise (et qui vous donnent l'impression que la cabine vous regarde), les autres nouveautés visuelles se résument à de nouvelles poignées de porte, la suppression des petits déflecteurs d'angles de cabine, les phares longues portées dans le toit, ou encore la nouvelle forme des spoilers à l'arrière de la cabine, qui récolte d'ailleurs pas mal de suffrages. Sans oublier la 'casquette' pare-soleil, qu'une majorité de clients achètent en option.

Au bas de la calandre, positivement agressive, on trouve à gauche le type de cabine et la puissance (R520) et à droite, un logo V8, tout en sobriété également. Ce logo revient sur la porte des coffres extérieurs et sur le carénage latéral. Hormis cela, rien ne laisse présager la présence d'un V8.

CABINE R OU S ?

Intérieur cabine. L'avènement de la nouvelle cabine a sonné le glas des mentions Topline et Highline. Dans les mœurs de la route, la cabine R Topline incarnait le top du top. Du coup, d'aucuns se sont demandé quel était l'intérêt de la cabine S. Même si ce n'est pas évident pour 'monsieur-tout-le-monde', la différence principale entre les deux cabines, c'est le tunnel moteur. Ne refaisons pas le débat entre les fans du plancher plat et ceux qui préfèrent un (petit) tunnel moteur pour garder les saletés devant les sièges. Scania vous propose le choix : présent dans la R et absent dans la S, le tunnel moteur détermine



On n'imaginait pas une nouvelle gamme sans moteur V8 !



Signe extérieur de fierté.



Un emmarchement bien conçu.

la hauteur intérieure qui varie de 160 mm (1910 mm dans la R et 2070 mm dans la S) et le nombre de marches d'accès.

Deux marches d'accès restent visibles lorsque les portes sont fermées, mais il faudra en gravir trois pour accéder à bord de la cabine R et quatre pour la S. Quand on veut montrer qu'on a un camion au top, on ne se tracasse pas de ces quatre marches d'accès, même si certains s'en plaignent quand même à l'usure. Par contre, les deux marches cachées permettent de placer ses chaussures de travail sales, ce qui évite de salir l'intérieur. C'est bien vu, et cela plait aux chauffeurs très regardants, qu'ils soient employé ou patron-chauffeur, pour qui le respect de l'espace de vie doit être total.

Notre cabine R, avec tunnel moteur, proposait donc une hauteur intérieure de 1910 mm. Le sentiment de volume et d'aisance est bien perceptible. Les chauffeurs de petite taille qui choisissent la version S peuvent vous parler de la difficulté d'atteindre le contenu des armoires supérieures ou des coffres extérieurs.

INTÉRIEUR DE GRANDE CLASSE

La planche de bord a été repositionnée plus bas, ce qui améliore la visibilité. Le siège chauffeur a subi un repositionnement latéral et vers l'avant. Certes, ce ne sont que quelques centimètres, mais il y a pas mal de

chauffeurs qui apprécieront la différence. Le volant est très agréable et présente la particularité d'être rectiligne dans sa partie basse. Il propose en outre des petits changements au niveau des commandes, celle du Cruise Control par exemple. On note aussi que la commande des phares a été déplacée dans la partie supérieure de la portière, que le bouton des warnings est (enfin !) placé de façon judicieuse à droite sur la planche de bord, ou encore le nouveau design de la manette à droite du volant, qui combine les commandes boîte + Opticruise + ralentisseur. Les deux écrans reprenant les compteurs arborent maintenant un aspect 'relief' du plus bel effet, de jour comme de nuit.

Vie à bord. La fierté de rouler en Scania V8 passe par le regard des autres, mais le chauffeur veut retrouver cette fierté dans sa cabine. Scania l'a bien entendu : intérieurs de porte en cuir avec surpiqûres en rouge, logo V8, volant cuir et surpiqûres, contour des cadrans en rouge, arrière de la cabine personnalisé V8, et enfin le siège grand luxe, en cuir, avec un logo V8 imprimé dans la tête. La classe !

L'espace frigo est bien pensé, facile d'accès et pratique, avec une capacité très raisonnable. Mais pour garder vos bouteilles à la verticale, il faudra opter pour une cabine S. On se rend tout de suite compte que les armoires au-dessus du pare-brise sont plus

TOP

- Image de marque
- Consommation
- Confort global de conduite

FLOP

- Faible capacité frein moteur de série
- 4 marches à gravir sur le S
- Pare-soleil pas encore électrique

profondes et exploitent parfaitement la plus grande verticalité du pare-brise. Avec les coffres extérieurs, pas loin de 1000 litres sont dévolus au chauffeur. Les coffres extérieurs sont conséquents, mais la cabine R n'a pas droit au deuxième coffre extérieur sous le coffre principal. Finalement, la seule mauvaise surprise vient de l'absence d'un frein de parc : pourquoi Scania ne l'a-t-il pas implémenté ?

UN V8 EN QUATRE TONS

Motorisation. Certes, le 520 ch se situe en entrée de gamme et est donc coiffé par les trois autres versions de 580, 650 et 730 ch. Mais ce qui rassure certains, c'est qu'en gagnant 20 chevaux par rapport au modèle précédent (R500), il acquiert un statut unique dans la gamme. Désormais, les choses sont claires : 500 ch, c'est un 6 cylindres et 520 ch, c'est un V8. Un véritable amateur de V8 n'aime pas le flou...

Le R520 atteint sa puissance maximale à 1900 tr/min ; son couple, de 2700 Nm, est quant à lui prolifique sur une plage de 1000 tr/min à 1400 tr/min. Quand on observe avec attention les courbes de ce moteur, on comprend tout de suite qu'on ne peut plus rouler à l'oreille, mais bien avec les yeux. Sortir de la zone verte induit une rapide perte de puissance et une consommation en hausse. Notre véhicule de test était évidemment équipé d'un frein moteur d'une puissance de



Le volant multi-fonctions est de grande classe.

retenue de 320 kW (435 ch) complété par un retarder 'maison' de 500 kW (680 ch). Enfin, le rapport de pont était de 2,59.

Impressions de conduite. L'aventure commence avec la fermeture de la porte, qui laisse augurer d'une insonorisation de qualité. Cette impression positive se vérifie vite : quel silence de fonctionnement ! Mais le véritable point fort de ce modèle est le confort de conduite. Cinq petits centimètres, ce n'est pas anodin parce que cela va de pair avec le déplacement de l'essieu avant. La nouvelle suspension est également une vraie réussite.

Pour ce test, nous avons utilisé le Predictive Cruise Control. Rien à redire, son comportement est exemplaire, que ce soit dans la gestion des rapports, le freinage ou les séquences de roues libres. Sur le plan de la consommation, le PCC sera évidemment le meilleur au quotidien, même si un humain motivé peut s'approcher de ses performances en adaptant son style de conduite à celui d'un robot. Deux remarques s'imposent néanmoins : le chauffeur n'a plus besoin du coach virtuel et il n'est pas facile de trouver le juste milieu entre le Predictive Cruise Control et l'Adaptative Cruise Control. Combiner sécurité et conduite économique n'est pas encore une science exacte !

RÉSULTATS PROBANTS

Performances et consommation. Après le S730 et le S500, nous étions impatients de relever les chiffres du R520 V8. Et le moins que l'on puisse dire, avec il est vrai d'excellentes

conditions météo et de circulation, c'est que le résultat final est excellent ! Une bonne vitesse constante avec peu de relances non souhaitées, quasi pas de changements de rapports inutiles, voilà la recette du succès.

Le R520 a réalisé le parcours avec une vitesse moyenne de 85,14 km/h pour une consommation de 27,75 l/100 km ! A titre de comparaison, le S500 a réalisé 84,25 km/h de moyenne et une consommation très légèrement supérieure de 27,97 l/100 km. Rouler en V8 n'est donc pas une punition au niveau carburant, que du contraire.

Conclusion. Scania reste à la hauteur de sa réputation. Les modèles V8 ont été maintenus et objectivement, personne n'aurait osé imaginer le contraire. Confort global, image de marque, agrément de l'Opticruise, consommation, tout est là. C'est ça, concrètement, être le 'King of the Road' !

DONNÉES COMPARATIVES

	Consommation (l/100 km)	Vitesse moyenne (km/u)	Eco Quotient
R520	27,75	85,14	3,068
S500	27,97	84,25	3,012
S730	31,31	86,69	2,769



La capacité des rangements, et du frigo en particulier, est tout à fait satisfaisante.



L'intérieur personnalisé est très soigné, et la finition est excellente.

En déplaçant l'essieu avant et le siège de cinq centimètres, Scania a créé une nouvelle 'expérience cabine'.

FICHE TECHNIQUE

- Type : tracteur 4x2
- Cabine : CR20H
- Désignation moteur : Scania DC16 116
- Cylindrée : 16.4 litres
- Puissance maxi : 520 ch (382 kW) à 1900 tr/min
- Couple maxi : 2700 Nm entre 1000 et 1400 tr/min
- Niveau d'émission : Euro 6
- Boîte de vitesses : automatisée 12 rapports Scania GRS905R
- Freins : à disques, EBS
- 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