

## Prise en mains Scania G320 Hybrid

# Un intérêt partagé



Si ce n'était son prix, le camion hybride représenterait une belle alternative en distribution.

Restons honnêtes, la formule hybride est loin de récolter un grand succès commercial. Ceci étant, la technique est au point, comme nous avons pu nous en rendre compte avec cette prise en mains du Scania G320 Hybrid.

Le véhicule mis à notre disposition était un porteur 6x2 avec une cabine G intermédiaire. Au premier coup d'œil, rien n'indique que c'est un hybride, puisque les éléments spécifiques se cachent sous les jupes latérales. Les batteries, mais aussi le système de refroidissement, le convertisseur de tension et les commandes sont placés derrière l'essieu avant, côté chauffeur, dans un module encapsulé et protégé contre les collisions. Pour neu-

traliser les différences de température extérieure et maintenir le système en permanence à 38 degrés, le système est autonome au niveau du refroidissement, mais aussi du chauffage.

**Ligne cinématique.** Le G320 Hybrid est équipé du moteur à 5 cylindres en ligne Scania DC09 126 de 9 litres. Il développe 320 ch à 1900 tr/min, tandis que le couple de 1600 Nm est disponible de 1050 à 1300 tr/min. Enfin, l'injection est de type XPI et il n'y a pas de ralentisseur possible. Par contre, ce véhicule peut également rouler avec du (huile végétale hydrotraitée) et arriver ainsi à une réduction de 92 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

Destiné uniquement aux cabines P et G, l'équipement hybride re-

quiert un écartement minimum des essieux de 3900 mm. Le moteur électrique est intégré entre le moteur et la boîte Opticruise, dont la programmation est spécifique. Ce moteur génère une puissance de 130 kW, soit 177 ch.

#### BON À SAVOIR

- Deuxième génération hybride de Scania
- Le système est très simple
- Poids supplémentaire : 790 kg
- Une formation de base s'impose
- Jusqu'à 15 / 18 % de consommation en moins

## MAIS COMMENT ÇA MARCHE ?

**Technique.** Il faut encore et toujours faire les pleins de carburant et d'AdBlue avant de démarrer. Aucun souci par contre au niveau d'éventuelles prises, puisqu'il ne s'agit pas d'un hybride plug-in. Au centre de la planche de bord se trouve un écran qui reprend de façon simple les infos nécessaires : statut de chargement ou de déchargement (utilisation énergie électrique), niveau de charge de la batterie et enfin le nombre de kilomètres qui peuvent encore être parcourus en mode électrique.

Au démarrage, le courant est utilisé en priorité pour disposer immédiatement du couple maximal. Le chauffeur suit l'état des batteries avec une barre d'état : lorsque les flèches sont bleues et dirigées vers la gauche, le système charge. Si elles passent à l'orange, la charge n'est plus possible. Lorsque le système consomme de l'énergie, ces flèches deviennent vertes et sont dirigées vers la droite.

Les boutons-poussoirs spécifiques à la version hybride permettent de provoquer un rechargement rapide de la batterie ou de rouler exclusivement en mode électrique. Pour la recharge, comptez un peu moins de 10 minutes, mais cela sollicite le moteur diesel et entraîne logiquement une hausse de la consommation instantanée. Pendant que le moteur thermique fait ainsi office de dynamo, il n'est plus possible de passer en 'neutre'.

L'inertie et le freinage sont deux facteurs de recharge importants. Il convient ainsi de freiner en douceur et de façon constante. Profiter de son élan, laisser rouler au maximum, voilà la recette même si d'autres bonnes habitudes de la conduite économique comme l'anticipation restent d'application.

La puissance supplémentaire fournie par le moteur électrique contribue également à améliorer

## FICHE TECHNIQUE SCANIA G320 HYBRID

**Moteur :** Scania DC09 126 320 hp  
**Cylindrée :** 9 000 cc  
**Type :** 5 cylindres en ligne  
**Puissance :** 320 ch à 1900 tr/min  
**Couple :** 1600 Nm (1050 /1300 tr/min)  
**MMA :** 26 t  
**Norme :** Euro VI  
**Transmission :** Opticruise E-GRS895

**Moteur électrique**  
**Puissance :** 130 kW / 177 ch  
**Couple :** 1050 Nm  
**Batteries :** Lithium Ion  
**Capacité :** 7,4 kWh



D'habitude, ce type de véhicule n'a que deux marches d'accès. Ici, il y en a trois.



Le tableau de bord indique de manière simple l'état de charge de la batterie.

l'expérience de conduite. Ainsi, les changements de vitesse sont plus rapides et le confort auditif est accru, évidemment.

**Consommation.** Avec ce Scania G320 Hybrid, il est possible de traverser un village ou même une ville en mode 100 % électrique et quasiment sans bruit. Il faut juste s'habituer au fait que la vitesse maximale est alors limitée à 45 km/h. Jusqu'à ce point, le moteur est coupé ou tourne au ralenti pour maintenir le fonctionnement des systèmes auxiliaires, notamment le compresseur de frein.

Sur le plan de la consommation, on peut évidemment compter sur ces coupures du moteur thermique, mais aussi sur l'utilisation efficace du système électrique auxiliaire du camion. Enfin, l'assistant de conduite Scania Driver Support intègre l'analyse de votre façon d'utiliser le système hybride.

A la fin du parcours, et tenant compte du fait que le camion était

partiellement chargé (17 tonnes au sol au lieu des 27 tonnes qui sont sa MMA), nous avons réalisé une vitesse moyenne de 76 km/h et consommé 16,63 l/100 km. Des chiffres inférieurs de 15 % à un diesel comparable, mais aussi à remettre dans le contexte précis de ce test, dont deux des quatre étapes ont été effectués sur autoroute.

**Conclusion.** Rouler avec un véhicule hybride requiert une petite formation de base, mais n'implique pas de réelles contraintes. Son terrain de jeu est la ville, où il peut livrer sans bruit ni pollution. Mais derrière ces avantages se cache aussi, soyons réalistes, un obstacle de taille : le coût initial.

✍ PIERRE-YVES BERNARD