

Prise en mains Scania 25P B4x2NA BEV

Silencieusement performant



Nous avons pris possession de ce premier Scania 100 % électrique dans Bruxelles et sa périphérie.

Scania se veut un acteur de premier plan au niveau des véhicules électriques et le prouve avec le lancement du P25, offrant une autonomie estimée à 250 km. Un tel véhicule doit être capable de réaliser une journée complète de travail en distribution... et de retourner à sa base après celle-ci.

Le Scania électrique est proposé avec les cabines L et P, toutes deux clairement conçues pour les opérations urbaines.

Technique. Le moteur électrique délivre une puissance continue de 310 ch. Seuls deux rapports de transmission sont disponibles de manière à fournir une puissance élevée sur une plage de vitesse plus étendue et améliorer

ainsi le confort. On sent le passage au deuxième aux alentours des 30 km/h.

5 OU 9 BATTERIES

Le retrait du moteur thermique a libéré de l'espace pour les batteries que l'on retrouve de chaque côté du véhicule, avec des protections en acier bien visibles.

D'autres composants nécessaires à la propulsion électrique, tels que les unités de gestion des batteries, le refroidissement des batteries, le système de direction électro-hydraulique, le compresseur d'air électrique et l'onduleur sont également montés le long du châssis. Scania donne le choix entre deux packs de batteries en fonction de l'autonomie souhaitée : cinq batteries pour un total de 165 kWh (autonomie de 130 km) ou neuf batteries pour faire passer la ca-

pacité installée totale à 300 kWh et l'autonomie à 250 km.

Le véhicule est équipé d'un connecteur CCS (Combined Charging System) pour la recharge à partir du réseau électrique. Grâce au circuit de charge à courant continu de 130 kW, les cinq batteries se chargeront en moins de 55 minutes et les neuf batteries en moins de 100 minutes... si la borne le permet. Libre au chauffeur, si le besoin d'une autonomie prolongée se fait sentir, de procéder à une recharge rapide pendant une pause ou un chargement / déchargement.

Les auxiliaires se raccordent à un boîtier de connexion électrique, appelé boîtier CC, qui est monté sur le châssis. Cela donne une prise de force pouvant aller jusqu'à 60 kW pour des groupes frigorifiques ou un hayon.

Une protection des batteries impressionnante.



L'écran de droite renseigne le chauffeur sur sa consommation énergétique.

BON À SAVOIR

- La ville, son terrain de prédilection
- Il faut changer ses habitudes de conduite
- Prix trop élevé pour beaucoup

A bord. Pour un chauffeur habitué à la marque, il n'y a pas de changement majeur puisque tout est identique aux modèles diesel... à une exception près. Le cadran droit de la planche de bord n'affiche évidemment plus les zones conventionnelles mais bien les infos liées à l'utilisation de l'électricité. Avant le démarrage, l'aiguille se trouve en bas dans la partie gauche. Au démarrage, cette aiguille se positionne au centre de l'écran 'ready'. Lorsque le chauffeur accélère, l'aiguille se déplace

FICHE TECHNIQUE SCANIA 25P B4X2NA BEV

- **Moteur :** MG4115-1 002
- **Batteries :** 9 / 300 kWh
- **Puissance :** 230 kW / 310 ch (continu)
- **Couple continu :** 1300 Nm
- **Couple maximum :** 2200 Nm
- **Transmission :** GE21S21 / 2 vitesses / Opticruise
- **Freins :** Disques / EBS
- **Empattement :** 5750 mm

dans une zone qui indique le niveau d'exigence choisi. L'idéal est évidemment de rester au début de la zone verte, tout comme sur un véhicule thermique.

Contrairement au véhicule hybride, lorsque le chauffeur lâche la pédale 'de gaz' pour profiter de l'inertie, les batteries ne se rechargent pas. Pour ce faire, il faut ralentir le véhicule, ce qui se traduit par un déplacement de l'aiguille dans la zone bleue du cadran, qui porte la mention 'charge'. Le freinage aux pieds reste possible, mais c'est la manette à droite du volant qui mérite l'attention du chauffeur.

Ainsi, il n'y a pas de frein moteur, mais bien un ralentisseur à quatre positions, ce qui est étonnant pour un si petit véhicule au profil urbain. A l'approche un feu rouge, d'un rond-point ou de tout autre obstacle, ce ralentisseur permet de décélérer jusqu'à l'arrêt total et ainsi de recharger efficacement les batteries.

SILENCE, ON ROULE

En route. Un silence absolu, voilà ce qui a régné du début à la fin de cette prise en mains. Au démarrage, qui se veut plus rapide et pourrait même être violent si le chauffeur sollicite trop l'accélérateur, on ressent une certaine aisance et un meilleur contrôle, sans doute grâce à une réponse plus rapide de la chaîne cinématique.

Avec un véhicule non chargé, nous avons surveillé de près l'évolution de l'autonomie restante. Au départ, les 100 % correspondent à 208 km, une valeur est basée sur l'utilisation précédente. Après quelques kilomètres, la charge passe à 98 % mais après les premiers feux et ronds-points, nous avons déjà gagné 4 km d'autonomie. Après 66,5 km, notre batterie est encore chargée à 71 % et il reste une autonomie de 192 kilomètres. Par contre, la quinzaine de kilomètres parcourus sur autoroute confirment que ce terrain ne convient pas au camion. Le préjudice au niveau de l'autonomie est bien réel.

Si le chauffeur utilise bien cette nouvelle technologie, il pourra donc sans problème faire sa journée de distribution en milieu urbain. Certes, il faudra tenir compte de la charge, mais celle-ci permettra de récupérer davantage d'énergie au freinage.

Conclusion. Ce Scania P25 électrique nous a convaincus et même surpris positivement dans son milieu naturel. Reste à trouver les aides financières pour se l'offrir. Chez nos voisins, elles sont déjà là, mais chez nous...

✍ PIERRE-YVES BERNARD
📷 ERIK DUCKERS