Test Scania P280

Il a tout d'un « grand »

Le P280 et son nouveau moteur devrait permettre à Scania de reprendre des parts de marché dans la distribution.

Début 2018, Scania a mis un point final à son renouvellement de gamme avec les nouvelles cabines P et un nouveau moteur de 7 litres plus léger. Sans rien perdre en confort, on y gagne en tout cas en consommation…

Véhicule de test. La cabine P se destine clairement à la distribution, mais on commettrait une erreur à la cantonner à la ville car cette gamme est particulièrement vaste, que ce soit au niveau des cabines ou des puissances (220 à 500 ch). Le véhicule que nous avons testé était un P280 avec cabine intermédiaire. Au premier regard, il a 'tout d'un grand' avec sa calandre, son profil, ou encore ses phares longue portée insérés sous le pare-brise.

NOUVELLE MOTORISATION DC07

Ligne cinématique. Fruit d'une collaboration avec Cummins, le nouveau bloc DC07 de 7 litres est un classique 6 cylindres en ligne à 4 soupapes par cylindre, mais il est particulier dans le sens où Scania n'avait plus produit de si petit moteur depuis longtemps. Par rapport aux blocs de 9 ou même de 13 litres qui propulsaient l'ancienne gamme 'distribution', le gain en poids est de 360 kg. Le turbocompresseur à géométrie fixe est entièrement nouveau tout comme le système de traitement post-combustion qui permet de se passer de système de recirculation des gaz d'échappement EGR.

Trois niveaux de puissance sont disponibles : 220, 250 et 280 ch, avec des valeurs de couple de respectivement 1.000, 1.100 et 1.200 Nm. Ce qui est très important, c'est que ces valeurs sont disponibles très tôt, comme sur les grands frères : dès 1.050 tr/min. Notre véhicule de test était équipé de la boîte automatisée Opticruise, mais se présentait sans pédale d'embrayage, disponible en option. Au niveau du freinage, le frein sur échappe-

La vitre supplémentaire dans la porte côté passager est pertinente.

La planche de bord est identique aux autres modèles Scania.

Le tunnel moteur est positionné plus bas.

ment est évidemment modeste (105 kW à 2500 tr/min), mais il est suffisant en milieu urbain s'il est utilisé à bon escient.

AIR DE FAMILLE

Cabine. Les dimensions compactes de la cabine s'accompagnent d'un tunnel de transmission assez bas. Par rapport à une cabine G, on gagne 95 mm en hauteur. Plus profonde, la cabine est aussi plus spacieuse et cela facilite les déplacements intra cabine. Enfin, pour rappel, les cabines P disposent des mêmes espaces de rangement que les cabines G.
Deux marches suffisent pour accéder à bord, ce qui est impératif dans un métier qui exige des entrées et des sorties récurrentes. Le chauffeur est installé relativement bas, et le tableau de bord a été légèrement abaissé pour augmenter la visibilité, mais reste identique à celui des autres gammes Scania. Le chauffeur y trouvera vite ses repères. Le volant renforce encore cette impression : rectiligne dans la sa partie inférieure, il est moderne et contient de nombreuses commandes. Seule différence avec les grands routiers : seules les fonctions de Cruise Control sont disponibles, pas celles de la programmation de vitesse en descente.

Léger et économe, le nouveau moteur DC07 est un gros atout.

En partie centrale du tableau de bord, les écrans sont très sobres, mais efficaces. De très nombreuses infos sont disponibles, mais il faut souligner la présence du coach virtuel, qui d'une part félicite, et d'autre part retire des points (étoiles) si le comportement de conduite est inadapté à une faible consommation. Enfin, le nouveau frein de stationnement électropneumatique s'active lorsque la porte côté conducteur est ouverte ou la ceinture détachée.
Au niveau des espaces de rangement, on retrouve un frigo surmonté d'une tablette utile et fonctionnelle. Enfin, la porte côté passager s'orne d'une petite vitre supplémentaire pour augmenter la visibilité.

Confort de conduite. Dès les premiers tours de roues, le mot qui nous vient à l'esprit est 'silence'. Les vibrations sont également en baisse et la visibilité est très bonne malgré la position de conduite abaissée. En un mot, l'ergonomie de cette nouvelle cabine P est de haute qualité.

Performances. Scania avait annoncé une réduction de presque 10 % de la consommation avec le moteur DC07. Lors de précédents tests, nous avions relevé 21,58 l/100 km avec un P280/EEV. Notre P280 du jour a fait beaucoup mieux, avec 20,34 l/100 km et une vitesse moyenne de 75,96 km/h. Non seulement le nouveau venu va légèrement plus vite, mais surtout il consomme plus d'un litre en moins. Grâce au gain de poids ? Sans nul doute, l'aérodynamique a également progressé. Ce DC07 semble donc une belle réussite et a tenu parole.

PIERRE-YVES BERNARD

FICHE TECHNIQUE SCANIA P280

Type	Porteur 4x2
Cabine	CP17N / Day Cab
Désignation moteur	Scania DC07 113 280 HP
Cylindrée	7.00 litres
Puissance maxi	280 ch (206 kW) à 1.900 tr/min
Couple maxi	1.200 Nm entre 1.050 et 1.600 tr/min
Boîte de vitesses	GRS875 / Opticruise
Freins	À disques + EBS
Frein sur échappement	105 kW x 2.500 tr/min
Empattement	5.350 mm
Rapport de pont	3.07
Pneus AV/ar	315/70 R22.5
Suspensions cabine	Air confort

Suspension lames paraboliques AV, avec barre stabilisatrice
Suspensions pneumatiques AR, avec barre stabilisatrice