



Le S650 donne au chauffeur ce qu'un chauffeur attend d'un V8 : du confort et de la fierté.

SCANIA S650 V8

LA PASSION, ENCORE ET TOUJOURS !

2019 est synonyme des 50 ans de V8 chez Scania, désormais le seul constructeur à proposer ce type de moteurs. Il n'était donc pas envisageable de passer à côté d'un nouvel essai.

Pierre-Yves Bernard

Les passionnés vous le diront : un V8 est synonyme de légende vivante, de passion, d'émotion, même si le passage à Euro 6 a eu raison de son bruit si particulier. Scania est un des rares constructeurs qui proposent encore des grandes puissances, entendons celles qui dépassent les 700 ch. Pour le chauffeur, derrière un réel besoin de couple et de puissance, se cache également de la fierté et un besoin de reconnaissance d'une part, mais aussi et surtout une volonté de ne pas sacrifier la passion à la raison. Cela a un coût. Peut-on dès lors encore raisonnablement

se faire plaisir ? Les systèmes actuels permettent-ils dans ce contexte de garder une consommation mesurée ?

R OU S ? UN VRAI DÉBAT !

Cabine. Les puristes de Scania n'acceptent toujours pas l'absence de la 'casquette' en sortie usine sur les nouvelles cabines R et S. Ils

reprochent au Scania une excessive sobriété. Le design crée cet étrange sentiment que la face avant nous regarde... ce qui s'explique par les nouveaux phares supplémentaires désormais positionnés sous le pare-brise. De profil, par contre, la subtilité des spoilers à l'arrière recueille presque tous les suffrages. La cabine S remplace l'ancienne cabine R Topline. Par rapport à une cabine R, la

RÉSULTATS COMPARATIFS

	Consommation (l/100 km)	Vitesse (km/h)	Coefficient Eco
S650	30,74	85,49	2,781
S520	27,75	85,14	3,068
S500	27,97	84,25	3,012
S730	31,13	86,69	2,769



Le logo V8, encore et toujours une légende !



Un poste de conduite proche de la perfection.



Un intérieur personnalisé et très soigné.

différence est subtile, mais réelle : il n'y a pas de tunnel moteur, ce qui donne une hauteur intérieure de 2.070 mm au lieu de 1.910 mm. Cela génère un sentiment de volume et d'aisance. Comptez aussi une quatrième marche d'accès, mais quand on veut se montrer un peu, ce détail s'oublie vite.

Pour fêter les 50 ans du V8, trois couleurs sont disponibles : gris, bordeaux et noir, avec des autocollants 'jaune or' qui rappellent le jubilé. Ce qui ne change pas, au bas de la calandre, noire et positivement agressive, c'est à gauche le type de cabine et la puissance (S650) et à droite, un logo V8.

Le carénage complet génère quant à lui une belle harmonie globale.

L'ergonomie reste un des points forts de Scania. La planche de bord est complète et grâce à son positionnement bas, permet une très bonne visibilité. Le volant est très agréable et présente la particularité d'être rectiligne sur sa partie inférieure. Il propose de très nombreuses commandes, de quoi envisager à moyen terme une conduite sans les deux pédales.

La qualité intérieure est sans compromis, que ce soit les matériaux choisis ou la finition globale. Scania n'a pas oublié qu'un chauffeur attend de son V8 une touche spéciale V8 : intérieurs de porte en cuir avec surpiqûres en rouge, logo V8, volant cuir et nouvelles surpiqûres, contour des cadrans en rouge, arrière de la cabine personnalisé V8, et comme bouquet final le siège grand luxe, en cuir, avec un logo V8 imprimé dans la têtère. La classe...

UN V8 EN QUATRE TONS

Rappelons que le bloc moteur est un 16,4 l de cylindrée. La motorisation 650 ch que nous avons testée se situe en haut de

gamme, coiffée uniquement par la version de 730 ch. Deux autres puissances plus raisonnables sont disponibles (520 et 580 ch). Le S650 atteint sa puissance maximale à 1.900 tr/min tandis que son couple (3.300 Nm) est prolifique sur une plage de 950 tr/min à 1.350 tr/min. Quand on observe avec attention les courbes de ce moteur, pas de surprise, elles indiquent déjà qu'on ne peut plus rouler à l'oreille, mais bien avec les yeux. Sortir de cette zone verte induit une rapide perte de force, combinée à une consommation en hausse.

Notre véhicule de test était évidemment équipé d'un frein moteur de 297 kW (404 ch), complété par un ralentisseur Scania R4100D de 500 kW (680 ch). Enfin, le rapport de pont était de 2,92 et l'empattement de 3.750 mm.

Impressions de conduite. L'aventure commence avec la fermeture de la porte, qui laisse augurer d'une insonorisation de qualité. Ce point se vérifie vite : quel silence de fonctionnement, avec une mention spéciale pour le Retarder qui a montré toute son efficacité sur la E411 : son débrayage momentané permet d'autre part de faire des économies de carburant.

Le confort de conduite est un des points forts de ce modèle : on profite clairement du déplacement de 5 centimètres de l'essieu avant. La nouvelle suspension est également une vraie réussite.

Performances en consommation. Nous avons cette fois fait confiance au cruise control prédictif. Rien à redire, son comportement est exemplaire, que ce soit dans la gestion des rapports, le freinage ou les séquences de roue libre. L'humain motivé ne peut plus que s'approcher du résultat du robot.

Notre S650 a clôturé le parcours avec une vitesse moyenne de 84,97 km/h et une consommation de 30,74 l/100 km. C'est légèrement mieux que le S730, mais moins bon que les 500 ch et 520 ch précédemment testés (un peu à cause des travaux rencontrés sur l'E25). Quoi qu'il en soit, ces chiffres confirment que rouler en V8 n'est pas une punition au niveau carburant, que du contraire.

Conclusion. Scania, c'est une histoire, et surtout une réputation. Si Scania avait dû supprimer le V8 de sa gamme, cela aurait été destructeur pour son image de marque. Image de marque, confort de conduite, fierté du chauffeur... tout est là pour faire du S650 un vrai 'King of the Road' !

FICHE TECHNIQUE SCANIA S650 V8

- **Type** : tracteur 4x2
- **Cabine** : CS20H
- **Désignation moteur** : Scania DC16 118 650HP
- **Cylindrée** : 16.4 litres
- **Puissance maxi** : 650 ch (479 kW) à 1.900 tr/min
- **Couple maxi** : 33.000 Nm entre 950 et 1.350 tr/min
- **Niveau d'émission** : Euro 6
- **Boîte de vitesses** : automatisée 12 rapports Scania GRS0925R
- **Freins** : à disques, EBS
- **Empattement** : 3.750 mm
- **Rapport de pont** : 2.92
- **Pneus AV** : 315/70 R22.5
- **Pneus AR** : 315/70 R22.5
- **Suspensions cabine** : AV : lames, AR : air