

Scania S730



Dream of the

Les journalistes sont de grands gâtés. Déjà un essai de la nouvelle génération Scania, c'est un bon début. Mais quand on vous propose le top de la gamme, soit la cabine S (plancher plat) sous laquelle prend place un bon gros V8 de 730 chevaux, vous vous dites que les choses sont parfois très bien faites. Mais nous ne sommes pas égoïstes, et c'est avec grand plaisir que nous allons vous faire partager l'émerveillement de gosse que peut procurer un tel joujou !

Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be - Photos : Erik Duckers



Road

Historique. 21 ans qu'on l'attendait. C'est en effet en 1995 que Scania avait lancé sa Série 4, qui avait été remise sur le métier pour un lifting en 2005 et en 2013. Certains prédisaient assez logiquement à la dénomination « Série 5 ». Point du tout : les Suédois

ont fait dans la sobriété pour l'affubler du terme de « Next Generation », auquel est accolé le « R » pour désigner la cabine long routier « normale » et le « S » pour indiquer qu'il s'agit de la version à plancher plat, une grande première chez Scania. La sortie de

FICHE TECHNIQUE

- Type : tracteur 4x2
- Cabine : S
- Poids : 8.048 kg
- Désignation moteur : Scania DC16 107
- Cylindrée : V8 16,4 l
- Puissance maxi : 730 ch (537 kW) à 1.900 tr/min
- Couple maxi : 23.500 Nm entre 1.000 et 1.400 tr/min
- Niveau d'émission : Euro 6
- Boîte de vitesses : Scania Opticruise GRS0925R
- Freins : à disques, EBS
- Empattement : 3600 mm
- Rapport de pont : 2,92
- Pneus AV : 315/70 R22.5
- Pneus AR : 315/70 R22.5
- Suspensions cabine : pneumatique
- Suspensions pneumatiques AV
- Suspensions pneumatiques AR

CONSOMMATION

- Consommation moyenne : 29,53 l/100 km

cette « génération suivante » s'est assortie d'une valse de chiffres et de superlatifs. En vrac : 10 millions de kilomètres parcourus, 20 milliards de couronnes suédoises investies, 10 ans de développement. Plus fort encore : le plus important investissement de Scania au cours de ses 125 ans d'existence. N'en jetez plus, la coupe est pleine !

KING OF THE ROAD UN JOUR...

Véhicule de test. C'est simple : on avait tout ce qu'il y avait de plus grand/gros au catalogue. Comprenez la plus grande cabine – la « S » avec ses quatre marches d'accès et son plancher plat – et le plus gros moteur, le V8 de 16 litres développant 730 chevaux. L'équipement se déclinait également au superlatif avec cuir et chrome à profusion. Même débauche dans la dotation sécuritaire avec, pêle-mêle : ACC, LDW, TPM, AEB, FLC,... L'excellente boîte automatisée maison, l'Opticruise de dernière génération, était elle aussi de sortie. Notons que le rapport de pont était de 2.92 et que, sur la nouvelle gamme, il est possible d'opter pour un rapport de pont extra-court à 2.35, histoire d'optimiser la consommation sur les longs trajets auto-

LA CABINE



Très cubique, la cabine du grand routier suédois n'en a pas moins amélioré son coefficient de pénétration dans l'air.



Sur la « S », la version à plancher plat, 4 marches donnent accès à l'habitacle, pour 3 sur la « R ».



Les coffres extérieurs sont sensiblement plus grands que sur l'ancienne génération.

routiers. Sachant que cette option n'est pas nécessairement très pertinente dans le cadre du S730 : celui qui opte pour ce type de véhicule ne recherche pas nécessairement à économiser la moindre goutte de carburant...

Cabine. Après tant d'années d'attente, certains attendaient une esthétique de cabine plus innovante, plus spectaculaire, à l'instar de ce que Mercedes-Benz et Volvo ont osé avec respectivement l'Actros et le FH. Ce n'est pas le parti qu'a pris Scania qui, à l'image d'une marque comme Audi, a préféré ne pas bousculer les codes de la marque. Dès le premier coup d'œil, on reconnaît en effet que c'est un Scania. A la limite, il apparaît même moins profilé que la précédente génération, avec un aspect cubique à la DAF XF ! Mais qu'on ne s'y trompe pas : il n'en est pas moins plus aérodynamique que son prédécesseur. Et, comme celui-ci, il accroche encore le regard des chauffeurs. Ainsi, durant notre journée d'essais, c'est à plusieurs reprises que nous avons été interpellé pour prendre des photos du nouveau-venu ou pour poser devant celui-ci pour un selfie. Manifestement, le King of the Road bat toujours en lui !

Tableau de bord. Une vraie réussite, assurément. Et pourtant la barre était placée haut tant le tableau de bord de la Série 4 a toujours fait partie de ses points forts. La qualité perçue est au top – plastiques de bonne facture, ajustement précis des mobiliers – et l'ergonomie générale encore meilleure. On a particulièrement apprécié la commande des phares placée sur le des-

sus de la portière. Ou encore la visibilité vers l'avant, encore améliorée par le placement plus bas de la planche de bord. Les graphismes des différents cadrans est plaisant, leur éclairage idéalement tamisé : là aussi, on sent que le référence Audi (qui, comme Scania, fait partie du groupe VW) était présent dans les têtes des designers.

LUXE, CALME ET VOLUPTÉ

Chaîne cinématique. Contrairement à ses concurrents, Scania n'a pas abandonné le V8 sur la nouvelle génération. Et tous les passionnés de camions s'en féliciteront. On retrouve donc un bloc de 16,4 litres qui se décline en trois puissances :

- 520 ch (382 kW) à 1.900 tr/min
- 580 ch (427 kW) à 1.900 tr/min
- 730 ch (537 kW) à 1.900 tr/min

Notons que le plus costaud du lot – le S730 - développe un couple maximum de 3.500 Nm entre 1.000 et 1.400 tr/min. De quoi garantir des reprises allègres quelles que soient l'inclinaison de la route ou l'importance de la charge ! Outre par ses performances, le moteur de 16 litres se démarque de son homologue de 13 litres (370, 410, 450, 500 ch) par le fait qu'il recourt pour sa dépollution à la fois à la

recirculation des gaz d'échappement (EGR) et à la réduction catalytique sélective (SCR). Par ailleurs, pour cette nouvelle cuvée, Scania a remis sa boîte de vitesses automatisée Opticruise sur le métier. Grâce à l'adjonction d'un frein d'arbre intégré, qui remplace le synchroniseur classique, le délai de changement de rapport a été quasiment divisé par deux.

Confort général. Ici, tout est luxe, calme et volupté. La qualité générale qui se dégage de l'habitacle rappelle celle ressentie dans les voitures les plus luxueuses. Avec un avantage supplémentaire : l'habitabilité. La cellule de cabine a en effet gagné 5 cm en longueur et, sur la version plancher à plancher plat, 16 cm en hauteur (2,07 m de hauteur libre), ce qui est évidemment tout profit pour les déplacements. Mais aussi pour les rangements qui, par rapport à l'ancienne génération, se sont faits plus nombreux. Bon point pour la tablette dépliable qui prend place devant le siège passager et qui peut faire office de table à manger ou de bureau mobile. Quant à l'insonorisation, elle nous semble encore avoir été améliorée – nous n'avons pas de mesure objective pour en attester -, tant

LE PALMARÈS « CONSO » DES VÉHICULES EURO 6 (SEGMENT : PLUS DE 700 CH)

Rang	Modèle	Vitesse moyenne	Consommation moyenne
1.	Scania S730	77,63 km/h	29,53 l/100 km
2.	Volvo FH16.750	75,04 km/h	30,30 l/100 km

LE TABLEAU DE BORD



Le tableau de bord est une nouvelle fois une grande réussite en termes de qualité perçue comme d'ergonomie. Il a été placé plus bas que sur l'ancienne génération, de manière à optimiser la vue vers l'avant.



Avec son graphisme soigné et une impression 3D, le combiné d'instruments rappelle le « Virtual Cockpit » du cousin Audi.



Pour une fois, l'écran de navigation est de belles dimensions.



La commande des phares se fait depuis le dessus de la portière. Et c'est très pratique.

LES RANGEMENTS ET LE REPOS



Le siège passager peut pivoter pour profiter au mieux de l'espace disponible.



Au-dessus du pare-brise ou sur la paroi arrière : le S730 accueille de grands coffres de rangement.



Bien vu : une tablette escamotable fait son apparition devant le siège passager.



Bon point également pour les tiroirs qui prennent place dans la console centrale.

aux bruits de vent que de moteur. A tel point qu'on se surprend à guetter le beau bruit dispensé par le V8...

ON SAVOURE...

Comportement dynamique. La question centrale : le nouveau Scania est-il vraiment meilleur que son prédécesseur ? La réponse est : oui. On a déjà évoqué le saut en qualité perçue et en habitabilité de la nouvelle génération. Cette dernière se révèle plus performante sur d'autres points. Exit par exemple le côté cassant des suspensions au passage de saignées dans la route : les suspensions ont été revues et la douceur est au rendez-vous. Quant aux performances du V8 de 730 chevaux, elles sont tout bonnement époustouflantes, le 16 litres avalant tout ce qui se place sous ses roues avec une facilité déconcertante. Il est bien servi en cela par une boîte Opticruise au sommet de son art, qui ne justifie tout simplement plus d'intervention manuelle. Un bémol toutefois : le frein-moteur, moins puissant que sur un Actros ou un FH, et qui poussera à opter en option pour un ralentisseur dans le cadre d'activités assurées sur des reliefs accidentés. Reste la consommation, qui n'est pas un critère déterminant sur un véhicule de cet acabit. Dans ce chapitre, il fait mieux que tirer son épingle du jeu en passant sous la barre des 30 l/100 km (29,53 l/100 précisément). Il fait à ce niveau un peu mieux que le FH16.750 qui avait déjà signé un excellent 30,30 l/100 km. Mais loin de ces considérations mercantiles (qu'est-ce qu'un litre de gasoil quand on a 730 chevaux sous les pieds?), nous pouvons vous garantir une chose : vous prendrez votre pied au volant du Scania S730 ! ♦

TOP

- Qualité perçue et ergonomie
- Prestations du V8
- « Intelligence » de la boîte Opticruise

BOF

- Look un peu timide
- Frein-moteur pas très puissant
- Quoi d'autre ?