



SCANIA WINTER DRIVE 2023

Les qualités du moteur Super et de la boîte G33 s'expriment aussi très bien en Norvège.

# RÊVE DE CHAUFFEUR

Après plusieurs années d'interruption, Scania organisait à nouveau en janvier son Winter Drive, lors duquel nous avons pu tester 25 véhicules de sa gamme sur l'aérodrome norvégien de Trysil, dans des conditions hivernales. La nouveauté de cette édition, c'était évidemment l'avènement des camions électriques. Mais nous avons eu aussi droit à quelques surprises.

Pierre-Yves Bernard

Lors de la dernière édition du Scania Winter Drive en 2020, la vedette des tests était la nouvelle version 540 ch qui avait l'avantage de combiner grosse puissance et poids modéré. Nous avons à cette époque profité de l'occasion sur le parcours pour mesurer les différences avec son demi-frère, véritable concurrent interne, à avoir le 520 ch en version V8.

## SUPER CONTRE V8

Depuis lors, la gamme a complètement changé avec l'introduction en 2021 du moteur Super, un 6 cylindres en ligne avec injection Scania XPI et qui outre le double arbre à cames en tête présente aussi un système Twin SCR (présenté pour la première fois sur le nouveau moteur V8 en 2020) avec double dosage d'AdBlue pour obtenir de hautes performances.

L'efficacité thermique de ces nouveaux moteurs est d'environ 50 %, un niveau qui était

jusqu'à présent inatteignable pour des moteurs à combustion interne. Enfin, la durée de vie technique augmente de 30 % par rapport aux générations précédentes. Une technologie de pointe qui permettra sans doute à Scania de se conformer à la future norme Euro 7 mais qui, pour le moment, a surtout pour vocation de permettre une efficacité redoutable à bas régime en vitesse de croisière. Quant au moteur V8, il a aussi été renouvelé depuis le Scania Winter Drive 2020 et se distingue par une injection d'AdBlue en deux étapes, la première dose étant injectée dans le flux très chaud juste après le frein sur échappement, tandis que l'évaporation est améliorée lors des cycles à faible charge. Il fallait bien cela pour maintenir en vie un moteur que les passionnés associent pleinement à Scania.

Nous avons donc une fois de plus comparé les mérites d'un 6 cylindres et d'un V8. A notre disposition, il y avait les versions

Highline XL... prémices d'une nouvelle cabine ?



de 500 et de 560 ch du moteur Super et deux V8 de 530 et 590 ch. Certes, la météo n'a pas permis de tirer des conclusions définitives, mais les performances des différents candidats sont quasiment les mêmes, bien que le V8 consomme plus.

Ceci étant, la qualité commune de ces moteurs réside dans la capacité à générer une endurance suffisante pour propulser le camion à bas régime, et par là même à réduire la quantité de carburant nécessaire. Il est ainsi possible de maintenir une bonne vitesse de croisière à environ 1050 tours par minute voire même en-dessous, grâce au nouvel étalement des rapports beaucoup plus large et un véritable rapport supérieur surmultiplié.

*La conduite d'un Scania électrique sur la neige ne diffère guère d'un équivalent diesel, si ce n'est que l'on sollicitera moins le ralentisseur.*

#### E-BUSINESS AS USUAL

Mais la grosse nouveauté de cette édition était évidemment la possibilité de rouler en conditions hivernales avec des Scania électriques. Quatre P25 à batteries étaient mis à notre disposition : trois porteurs et un

tracteur avec sa semi-remorque, tous 'vendus' pour une autonomie de 250 kilomètres. Rappelons le principal changement pour le chauffeur : le compteur placé à droite à la place du compte-tours. Au démarrage, l'aiguille se positionne au centre de l'écran. Elle se déplace vers la droite lorsqu'on sollicite la pédale d'accélérateur et vers la gauche quand on récupère de l'énergie.

Pour récupérer de l'énergie cinétique, il faut ralentir le véhicule, idéalement avec le ralentisseur. Par contre, sur un sol gelé et damé, la conduite d'un tel porteur léger demande de la prudence. Au freinage avec le ralentisseur, idéal pour recharger les batteries, on préférera les freins classiques. A noter que tous les véhicules étaient équipés de pneus Continental Conti Scandinavia HS3 conçus pour de telles conditions extrêmes, mais qui s'expriment le mieux à des températures très négatives. Sur route plus glissante, ou avec de la neige moins ferme, nos '3PMS' font tout à fait l'affaire.

Pour le reste, la conduite d'un Scania électrique ne diffère guère de la conduite d'un Scania thermique. Même sur la neige, nous avons retrouvé les mêmes sensations que lors de la prise en mains que nous avons effectuée l'année dernière à Bruxelles : efficacité, silence et un réel plaisir de conduite. Quant aux batteries, elles sont bien protégées des accidents mais également des variations exagérées de températures.

## DISCRÈTE SURPRISE EN FORMAT XL

Parmi les véhicules testés se trouvait un 770 S, avec derrière lui non pas une semi classique mais bien une remorque surbaissée et dessus une machine. Rien de spécial a priori si ce n'est un logo Highline XL de chaque côté et au-dessus de la cabine. Il fallait passer derrière la cabine pour se rendre compte que la cabine est plus profonde ! Le 'truc' est qu'un déflecteur masquait l'allongement de la cabine. A l'intérieur, il y a un lit bien plus généreux et forcément plus de volume. La cabine Highline XL offre donc plus de confort au chauffeur, mais elle n'utilise pas la latitude offerte par le règlement européen sur les masses et dimensions. L'avant n'est donc pas modifié, et ce tracteur ne peut donc pas dépasser les longueurs légales.

## FREINAGE ET SÉCURITÉ

Les conditions piégeuses des trois parcours de test (dont un parcours routier, un autre en forêt et un dernier sur site) nous ont aussi permis de juger de l'efficacité de tous les systèmes de sécurité. Avec de telles conditions hivernales, ils se montrent particulièrement utiles : freinage d'urgence, maîtrise des freins auxiliaires, stratégie de changement de répartition des masses avant un franchissement de relief, utilisation des sableuses devant les essieux ou encore chaînes amovibles.

## BON À SAVOIR

- Scania Winter Drive : plus de 12 ans d'expérience
- Une gamme complète en conditions hivernales
- Les moteurs électriques sont de la partie