

Scania P280 PHEV

Un subtil juste milieu



Les acteurs de la distribution urbaine vivent au quotidien de nouvelles contraintes. Que ce soit au niveau pollution, consommation, ou normes de bruit, tout devient nettement plus sévère. Scania y répond avec une gamme électrique, mais aussi avec ce P280 à propulsion hybride.

C'est en 2014 que Scania fut un des premiers constructeurs à développer un système mixte alliant le diesel et l'électricité. Nous en sommes déjà à la quatrième génération. Cette fois, il s'agit d'une cabine P et du moteur DC07 113 de 6,7 litres qui délivre 280 ch à 1900 tr/min et un couple de 1000 Nm entre 1050 tr/min et 1600 tr/min.

LOOK CLASSIQUE

Cabine. Rien ne permet au premier coup d'œil de savoir que le

véhicule est hybride. Les jupes latérales cachent en effet les batteries, le système de refroidissement et le convertisseur de tension, soigneusement protégé contre les collisions. Sur la balance, le système affiche un poids total de 750 kg. Le système est autonome au niveau du refroidissement, mais aussi du chauffage : il maintient une température de 38° en permanence.

La cabine P est idéale en distribution urbaine, puisque deux marches d'accès suffisent pour monter à bord. Le tunnel moteur est bien présent mais permet de déposer les très nombreux documents que l'on utilise en distribution.

La planche de bord mériterait un petit lifting. Les rangements sont suffisants et avec une cabine intermédiaire, on peut faire une sieste sur la petite couchette. Si la dimension des portes ne permet pas de descendre complète-

Notre véhicule de test était un concept typiquement suédois pour les chantiers urbains.

ment sa vitre, notre véhicule possédait une petite lucarne dans la porte passager afin de limiter l'angle mort.

Technique. Avant de partir, il faut toujours faire les pleins de carburant et d'AdBlue. Le cas échéant, il faudra aussi débrancher le câble, puisque le véhicule est du type 'plug-in'. Selon le chargeur, un peu plus de 35 minutes suffisent pour recharger, ce qui est idéal lors d'une coupure ou lors du chargement par exemple. Au centre de la planche de bord se trouve l'écran qui reprend les infos sur le statut de la batterie, le niveau de charge et enfin le kilométrage qui peut encore être parcouru avant la prochaine recharge.

La propulsion électrique GE281 combine deux moteurs et la

Le système hybride est encapsulé derrière l'essieu avant, côté chauffeur.



FICHE TECHNIQUE SCANIA G280 HYBRIDE

- **Moteurs** : Scania DC07 113 280 / GE281
- **Puissance** : 280 ch à 1900 tr/min / 230-290 kW
- **Couple** : 1000 Nm (1050/1600 tr/min) / 2150 Nm
- **MMA** : 27 t
- **Norme** : Euro VI
- **Transmission** : Opticruise
- **Empattement** : 4350 mm
- **Surpoids / diesel** : 750 kg



Les informations relatives aux batteries se retrouvent en partie centrale du tableau de bord.

Cette 4^e génération bénéficie d'une récupération d'énergie ininterrompue au freinage.

BON À SAVOIR

- Quatrième génération hybride de Scania
- Une autonomie de 60 km en tout électrique
- Jusqu'à 40 % de consommation en moins

dernière génération de boîtes de vitesses Opticruise. Elle génère une puissance de 230 kW en continu et 290 kW en pointe, avec un couple maximal de 2100 Nm. C'est bien plus que la version précédente avec ses 130 kW ! La boîte dispose de six vitesses avant mais un engrenage planétaire offre des changements de vitesse sans interruption de couple.

Impressions de conduite. Au démarrage, l'électricité est utilisée en priorité pour disposer immédiatement du couple maximal. Les batteries se chargent et se déchargent pendant la conduite, ce que le chauffeur peut vérifier avec la barre d'état sur le tableau de bord : lorsque les flèches sont bleues et sont dirigées vers la gauche, cela indique que le système charge. Si elles passent ensuite en orange, la charge n'est plus possible. Lorsque l'énergie est consommée, les flèches deviennent vertes et sont dirigées vers la droite. L'autonomie est de 60 kilomètres en tout électrique. A droite sur la planche de bord, des boutons-poussoirs permettent de recharger la batterie rapidement, de rouler exclusivement en électrique ou de mettre la batterie en mode 'économie'.

Agrément de conduite. Le confort auditif est important certes, mais la puissance supplémentaire du moteur électrique contribue également à améliorer

l'expérience de conduite. Ainsi, dans les zones où les arrêts sont fréquents ou les espaces restreints, les changements de vitesse sont plus rapides et la maniabilité du camion accrue.

L'hybridation permet d'économiser jusqu'à 40 % de carburant en ville, mais cela demande une certaine attention de la part du chauffeur : il faut passer en inertie dès que possible, freiner en douceur et de façon constante et profiter de son élan, même si d'autres bonnes habitudes de la conduite économique restent aussi d'application comme l'anticipation.

Cette nouvelle génération bénéficie d'une récupération d'énergie ininterrompue pendant la décélération. Le chauffeur peut en outre s'appuyer sur les fonctions d'assistance auxquelles il est habitué, comme le régulateur de vitesse prédictif ou encore le contrôle de la vitesse en descente.

Consommation. Au terme d'un parcours mixte ville-autoroute, nous avons consommé 45,74 litres (15,40 l/100 km), pour une vitesse moyenne de 78 km/h. C'est mieux que ce qu'avait réalisé le dernier le G320 hybride malgré une cylindrée plus faible... et une superstructure moins aérodynamique. Le progrès est en marche !

✍ PIERRE-YVES BERNARD