



Scania 45 R BEV

Prêt pour le futur !

Second constructeur à se mesurer à notre parcours de test avec un camion électrique, Scania fait savoir qu'il dispose désormais d'une gamme complète à zéro émissions avec notamment ce tracteur 45 R BEV 'grand routier' destiné à d'autres missions que le transport en ville.

Le confort de conduite de ce Scania R 45 est réellement impressionnant.

Pierre-Yves Bernard

Il faut vraiment un œil averti pour remarquer la nouvelle petite 'lèvre' présente en bas du pare-chocs avant. L'empattement est aussi plus long que les véhicules classiques : 4150 mm. Pour le reste, rien de neuf. Les batteries de part et d'autre du véhicule sont discrètes.

Cabine. Nous disposons de la version CR20H, qui propose un accès à trois marches. Le camion arbore toujours des rétroviseurs classiques, Scania n'ayant pas encore lancé son système optionnel de caméras. À l'intérieur, pas de surprise non plus, si ce n'est au niveau des écrans de contrôle. Celui de droite change de look pour s'adapter à la conduite électrique : exit le compte-

tours, on affiche ici la consommation d'énergie en instantané pour adopter une conduite rationnelle.

Technique. Répondant au doux nom de EM C3-6, le moteur électrique prend place au centre du véhicule et la puissance est transmise aux roues via un différentiel et des essieux. La boîte de vitesses GE 281 possède six vitesses tandis que le pack de batteries est composé de six blocs, qui procurent une capacité totale de 624 kW. Les qualités avancées du bloc EM C3-6 sont sa puissance, son couple élevé (3250 Nm disponibles tout de suite !) ou encore son accélération, incomparable avec un diesel. De quoi procurer un confort de conduite de

Bon à savoir

- Une puissance continue de 450 kW, soit 610 ch !
- Un subtil aménagement aérodynamique à l'avant
- Une cabine connue, rassurant les habitués.



en haut

Un subtil détail aérodynamique dans le pare-chocs avant.

en bas

Carénage discret pour les batteries.

Fiche technique Scania 45 R BEV

Moteurs	Scania EM C3-6
Batteries	6 / Northvolt
Capacité	624 kWh
Cabine	CR20H
Puissance	Electrique / EAS
Direction	450 kW / 610 ch
Suspension	Air confort
Empattement	4150 mm
Freins	600 kW
Recharge	Jusqu'à 350/375 kW

très haut niveau et même oser une comparaison avec une version V8.

Une douceur incroyable

Impressions de conduite. Changement d'habitude au démarrage avec un sentiment d'inaction puisque le véhicule n'émet aucun son. Si la vivacité et la puissance du démarrage et de l'accélération sont déjà connus, nous restons bluffés par la douceur incroyable ressentie. Dès que le frein de parc est relâché, le véhicule se met en mouvement en silence et en souplesse. On dirait qu'on glisse sur la route. Seuls les bruits du compresseur, des pneus ou encore du vent sont perceptibles.

Comme les moteurs électriques fournissent exactement le même couple sur toute la plage de régime, finies les vibrations tandis que les interruptions de la puissance de traction lors des changements de rapports sont extrêmement faibles. Au niveau de la sécurité, il faut parler du freinage qui sert aussi à recharger les batteries. Le système de récupération d'énergie cinétique (Kinetic Energy Recovery System / KERS) possède une capacité de 600 kW.

Performances et consommation d'énergie.

La combinaison du jour affichait un poids de 40 tonnes (dont 11.050 kg pour le tracteur) avec une semi carénée. Une borne étant disponible à proximité avant le départ, nous sommes donc partis avec une charge à 100 % qui devait nous permettre en théorie de faire 400 kilomètres... alors que notre parcours en fait 402 !

Partant du principe que nous rechargerons lors des descentes, il fallait néanmoins envisager une recharge intermédiaire pour faire la route sans stress. Pour une efficacité maximale, nous disposions évidemment du système prédictif qui s'avère encore plus pertinent que

sur les véhicules habituels. Il s'agit d'exploiter le relief au maximum pour limiter la casse dans les montées et recharger au maximum ses batteries dans les descentes.

Pas au bout de nos peines !

Comme d'autres collègues dans d'autres pays, nous avons vécu une sacrée galère pour mener à bien notre recharge partielle. Précisons d'emblée que cela n'a rien à voir avec le camion en lui-même, mais bien avec les faibles possibilités de rechargement disponibles en route, souvent à des endroits non accessibles aux camions avec semi-remorque.

Premier essai sur l'aire de Berchem au Grand-Duché, en direction de la Belgique. Après avoir (facilement) repéré les bornes (destinées clairement aux voitures), nous avons dû passer en semi là où les camionnettes hésiteraient parfois, prendre des sens uniques, trouver une place pour décrocher la semi pour finalement 'squatter' trois places vu la taille du tracteur. Pas fiers du tout, nous avons pris un café en gardant un œil sur le camion et sa recharge via l'application sur le GSM. Heureusement que les touristes n'étaient pas légion en cette fin octobre !

Sur notre parcours varié et complet, correspondant bien à la réalité quotidienne des chauffeurs, nous avons obtenu une consommation de 97,2 kWh / 100 km pour une vitesse moyenne de 80 km/h. A titre de comparaison, le Mercedes eActros avait obtenu 90,4 kWh / 100 kms pour une vitesse moyenne de 82 km/h.

Conclusion. Le 45 R a réussi son examen routier, même si ce genre de véhicule n'est pas encore pour tout le monde. Son seul point faible ne dépend pas de lui : ce sont les bornes de recharge accessibles aux camions !