

Extrait du site : CONDUITE ROUTIERE

<http://www2.ac-lyon.fr/enseigne/conduite-routiere/spip.php?article65>

Scania R 440 LA

- Espace professionnel - Essais de véhicules - Les articles - Scania R 440 LA -

Date de mise en ligne : mercredi 6 janvier 2010

CONDUITE ROUTIERE

Sommaire

- [Accès à bord](#)
- [Impression au poste de \(...\)](#)
- [Mise en route prise en \(...\)](#)
- [Confort de conduite](#)
- [Visibilité](#)
- [Volant](#)
- [Boîte de vitesse](#)
- [Suspensions](#)
- [Freinage](#)
- [Consommation](#)
- [Vie à bord](#)
- [Les plus et les moins](#)
- [Le bilan](#)

Cultivant sa singularité et son statut de motoriste hors pair, Scania passe brillamment le cap Euro 5 avec son nouveau moteur DC13 EGR de 12,7 l. Avec l'introduction de cette dernière génération, la marque au griffon améliore aussi le confort de sa cabine. Autant de points forts qui devraient combler les transporteurs les plus exigeants.



"C'est une marque haut de gamme". En définissant ainsi Scania lors de son passage dans le giron du groupe Volkswagen en mars dernier, Martin Winterkorn, président du groupe allemand, avait vu juste. Le fleuron de la marque au griffon, la série R, ne va pas démentir ses propos, loin de là. Depuis son introduction sur le marché en 2004, Diabolisant du même coup l'AdBlue, nécessaire au fonctionnement des moteurs SCR, Scania a su habilement accroître son image de marque unique. Le véhicule de notre essai, un R440 Euro 5 EGR, est un bon exemple des travaux effectués par le constructeur suédois dans ce domaine. [\[1\]](#)



Accès à bord

D'une pression sur la clé de contact, je déverrouille la porte côté conducteur, Christian, le démonstrateur suédois me précise dans un anglais à l'accent nordique, qu'une seconde pression sur le même bouton permet d'ouvrir la porte du passager. Bien vu la maison Scania, c'est un bon point de plus à mettre au crédit du constructeur suédois. Dès l'instant où j'ai vu arrivé ce Scania R 440 Topline d'un rouge vif (RED CHILLI comme il est indiqué sur la fiche technique), dans la cour de chez BFT, j'étais dans les starting blocks et j'avais hâte de gravir ses marches. Un rêve de gosse, comme pour bon nombre de mes élèves dont certains me précisent même cette couleur. J'ouvre la porte et monte au volant de "la bête", l'emmarchement très espacé permet toutefois un accès aisé, je m'installe dans le luxueux siège en cuir dont le dossier permet un réglage de l'inclinaison en deux parties, pour le haut et le bas du dos. Je cherche un peu le réglage de la position du volant, depuis dix ans que je ne me suis pas assis dans un Scania, je ne trouve plus mes marques, d'autant que la commande est déplacée. Enfin, je mets le doigt dessus et règle le volant près de moi comme dans une automobile, et là, je me retrouve comme il y a quelques années, dans la position de conduite que je considère comme l'une des meilleures du marché.

Impression au poste de conduite



Bien installé dans le siège qui m'enveloppe, assise, dossier et accoudoirs des deux côtés, je positionne la clé de contact et tourne vers la position d'attente de démarrage du moteur. Je suis ébahi par l'affichage électronique situé au centre du tableau de bord, la quantité et l'organisation des informations sont déroutantes d'un premier abord mais les couleurs employées facilitent la compréhension. Je m'appuie du livret du constructeur bien conçu et des conseils du démonstrateur pour choisir les informations à afficher, vérifications préliminaires des niveaux d'huile moteur et autres fluides, pression des pneumatiques (pour le tracteur qui dispose de transmetteur de pression sur chaque roue) puis les informations d'aide à la conduite en circulation. C'est vrai qu'il est complet ce tableau de bord, tous les interrupteurs sont regroupés dans la partie recourbée à droite du poste de conduite juste au dessus du module de commande de la régulation automatique de la température et de la climatisation.



Derrière le pare brise, une caméra placée au centre de la planche de bord, surveille les lignes de la route et un calculateur informe par un signal sonore un défaut de trajectoire, sauf si le clignotant est enclenché du côté concerné par un changement de file. La radio d'origine dispense un son de très bonne qualité dans cette cabine bien insonorisée, mais elle vient encombrer un tableau déjà très chargé tant les options et commandes sont nombreuses. Pour pallier la difficulté d'accéder aux réglages en circulation, le fabricant suédois compense par une répétition des principales fonctions sur le volant comme le réglage du volume, le scanner des stations ou la fonction "mute".

Mise en route prise en main

Une impulsion sur la clé de contact et le 6 cylindres en ligne de 13 litres de cylindrée me fait entendre son ronronnement. La musique douce dispensée par le moteur tend à faire croire que celui-ci n'emmènera l'ensemble que poussivement, mais c'est une impression qui s'efface vite car on est dans un Scania, et un Scania c'est loin d'être une rave sur la route.



Avant de partir sur le parcours officiel d'essai, j'ai pris en main le camion. J'ai testé et même tout tenté - si vous me pardonnez l'expression - pour essayer de mettre en défaut le véhicule, accélération jusqu'au régime de puissance maxi, stabilité en virage prononcé, reprise à très bas régime, montée et descente à couper les pattes à un chamois... Le R 440 n'a pas failli à sa réputation, moteur souple, couple efficace, puissance au rendez-vous, contrôle de la stabilité (ESP) omniprésente, mais trop sensible à mon goût - sécurité Scania - m'indique le démonstrateur.

Confort de conduite

Je vais de ces mots vous décrire le confort - à la suédoise - de ce nouveau modèle ; le véhicule est très souple mais réagit rapidement aux imperfections de la route, ce qui en soi, participe à une tenue de route irréprochable. L'ESP sensible comme décrit plus haut, interdit toute initiative quelque peu cavalière d'un conducteur trop optimiste ou tout simplement surpris par le profil d'une route inconnue. L'électronique de sécurité rassurante et le ralentisseur hydraulique Retarder de Scania aux performances époustouflantes, obligent le conducteur à une rentabilité justifiée. J'ai beau tendre l'oreille, je ne perçois qu'un faible bruit de vent souligné par un ronronnement de moteur.

Visibilité

L'essai étant réalisé de nuit, j'insiste tout particulièrement sur la qualité d'éclairage des projecteurs d'origine. En plus des feux de croisement au xénon et des feux de route, la cabine R Topline dispose également de deux phares longue portée intégrés à la casquette et deux dans le pare choc associés aux anti-brouillard. Réglementation suédoise oblige, ce tracteur ne permet que l'éclairage de l'un ou de l'autre groupe de projecteur additionnels, mais croyez-moi, c'est déjà convaincant. J'ajoute que les feux sont à allumage automatique. Le tableau de bord de nuit est harmonieux, j'ai l'impression de piloter un avion, aucune lumière prépondérante d'une autre ne vient agresser ma vision de la route, la luminosité réglable de l'instrumentation concourt au sentiment de bien-être. Des lumières rouges bien réparties dans la cabine rendent une ambiance chaleureuse et facilite sans gêner la visibilité des commandes.

Volant

Un volant multifonction ! C'est peu de le dire, il faut le voir. Equipé de sept boutons proposant pas moins de seize positions d'impulsion, il est vrai qu'avant d'avoir mémorisé toutes les fonctionnalités offertes, il y aura du goudron qui sera passé sous les essieux. Attention aux novices tentés de poser les yeux sur le volant pendant la conduite, ce qui était mon cas au début de l'essai. Permettez-moi tout de même de vous rassurer, de par mon expérience vécue derrière ce volant, je peux vous dire qu'on s'adapte vite aux nombreuses fonctions, d'autant qu'on les retrouve dans la plupart des camions de haut de gamme chez tous les constructeurs. Bien que la direction soit à assistance variable, la rotation du volant est un peu rude, les inconditionnels de la marque dont l'emblème représente un griffon couronné (créature fantastique mi-aigle, mi-lion), ne seront pas dépayés. Si cela représente un inconvénient lors des manoeuvres, cette propriété tourne à l'avantage du camion en circulation, et contribue largement au maintien d'une trajectoire régulière. L'angle d'inclinaison et la hauteur de réglage sont importants, le volant passe de l'horizontale à une position très inclinée proche du conducteur.

Boîte de vitesse

Le tracteur à l'essai aujourd'hui est équipé de l'Opticruise, la boîte de vitesse automatique du constructeur nordique ; le passage des vitesses est soit, entièrement automatique soit, manuel par impulsion sur le levier de commande situé à droite de la colonne de direction. Par contrainte essentiellement climatique, le constructeur suédois a conservé la commande d'embrayage mais l'appuie sur celle-ci n'est indispensable que pour le lancement et l'arrêt complet du véhicule. On peut facilement le comprendre lorsqu'il s'agit de démarrer un ensemble maxi code en péninsule scandinave et en hiver, mais l'électronique actuelle a prouvé à maintes reprises qu'elle était capable de faire aussi bien que l'homme. J'insiste sur ce point car j'ai eu quelques difficultés d'adaptation à ce mode de conduite. Il se pourrait d'ailleurs que l'on constate la disparition de la pédale d'embrayage en 2009, celle-ci intégrant ainsi le

catalogue des options. La transmission bien étagée quoi qu'un peu longue entre les deux derniers rapports de mon humble avis, est accouplée à un dispositif de régulation de marche assortie d'un radar surveillant en permanence la distance entre le véhicule situé plus avant, de sorte que le véhicule progresse en conservant toujours la distance programmée par le conducteur. Le calculateur impose la descente de rapport de boîte un peu trop hâtivement, on peut avec ce moteur, laisser tomber le régime légèrement en dessous des 1000 tours par minute, le couple y est tout aussi présent.

Suspensions

La cabine est à suspension pneumatique à 4 points. Très souple à l'arrêt, elle ne se couche pas pour autant dans les courbes. Je constate à une ou deux reprise pendant l'essai, un léger bruit de frottement métallique. A peine perceptible je l'avoue mais j'ai une bonne oreille, ce frottement provient de l'avant droit de la cabine lorsque j'entame la courbe du rond-point de Digoïn par exemple, à une allure peu raisonnable. Vous me reprocherez sans doute cet aveu, mais pour ma défense, je précise que je connais parfaitement les réactions de ma remorque d'essai et de son chargement. De plus, record de consommation à la clé, je ne gâche jamais inutilement mon énergie cinétique. Pour le bruit relaté plus avant, je diagnostique le frottement d'une bague sur la barre stabilisatrice de la cabine, et ce seulement sur la droite, ce qui efface toute présomption d'erreur de conception. Le véhicule étant presque neuf, ceci explique cela...

Freinage

J'ai peu de souvenir d'avoir sollicité le freinage si ce n'est lors des essais de freins. Je me répète, mais la puissance de 262 kW (356 ch.) de la combinaison frein sur échappement et retarder garantie la conservation des freins froids y compris dans une belle descente. Un exemple : le parcours emprunte après le village de Propières une descente de 5 % ponctuée de virages prononcés ; je n'ai pourtant pas besoin d'utiliser la commande de frein pour cette portion. Et même si je laisse augmenter l'allure dans les parties droites, et sollicite d'avantage le ralentisseur avant un virage, rien à faire, il ne "bronche" pas. La boîte de vitesse Opticruise en automatique sélectionne le rapport de sorte que le régime moteur se situe aux environ de 2400 tours/minute, régime optimum d'efficacité du frein d'échappement. L'EBS (système de freinage électronique) est disponible sur tous les modèles à suspension pneumatique et freins à disque. Le nouvel EBS fusionne l'ensemble du freinage en faisant oeuvrer les freins des roues en interaction avec le Retarder et le frein sur échappement. Une impulsion sur la pédale de frein et le véhicule enregistre la vitesse de consigne pour la maintenir constante en descente. Le calcul automatique de la charge fait correspondre la position de la pédale et le ralentissement ; ainsi, quelle que soit la charge, un même mouvement de la pédale produit le même ralentissement, d'où un freinage homogène, équilibré et constant.

Consommation

1er partiel	Esso Charolles	1 h 54	100 km	39,250 L/100 km
2eme partiel	Charolles A6	1 h 22	105,3 km	25,992 L/100 km
3eme partiel	A6 Esso	1 h 21	107,3 km0	27,987 L/100 km
TOTAL		4 h 37	312,6 km	30,918 L/100 km

Le tracteur qui m'a été confié pour cet essai n'est pas équipé d'un volucompteur contrôlé par les services officiels des poids et mesures ; je me fie donc aux paramètres relevés sur l'ordinateur de bord et compare avec la quantité de carburant indiquée par la pompe lors du remplissage du réservoir au retour du parcours. Bien que le camion soit placé strictement à la même position qu'au départ, je constate un écart d'un peu plus de 3 litres entre ces deux relevés. Les informations indiquées dans le tableau ci-dessus proviennent de l'informatique embarquée, et sont toujours un peu plus optimistes que dans la réalité. Le calcul de la consommation avec le relevé de la pompe révèle un nombre de 32,184 litres aux 100 kilomètres, ce qui est somme toute un très bon résultat dans le contexte du parcours d'essai. Attention de ne pas conclure trop hâtivement, notez bien que 1 litre seulement de moins au remplissage, donnerai une consommation à 31,865 l/100km, donc en dessous de la barre psychologique des 32 litres...

Vie à bord

Je comprends mieux pourquoi un routier ne veut plus se séparer de ce type de camion lorsqu'il a vécu dedans.



c'est une cabine simple couchette, équipée de caissons supplémentaires en haut du pavillon arrière. Elle comporte un nombre impressionnant de placards, tiroirs ou rangements de formes diverses et variées. on peut trouver en option un micro-onde et une cafetière, des branchements sont prévus dans les logements pouvant accueillir ces matériels. Qui dit cabine single, dit aussi siège passager à réglage minimaliste ; détrompez vous, ce n'est pas le cas. c'est vrai que l'assise est dépourvue de suspension pneumatique, mais cela permet une grande amplitude de réglage et la possibilité d'un rabattement à la verticale facilitant l'accès à la cellule sans contrainte par la droite. les deux sièges sont en cuir de bonne facture et dispose d'un réglage longitudinal par une commande à pied du côté du tunnel moteur

tout en se situant debout au centre de la cabine, il n'est donc plus besoin de se contorsionner pour accéder au réglage du côté porte. L'éclairage de nuit est satisfaisant, les interrupteurs sont richement répétés aux endroits stratégiques de la cabine.



Une télécommande à fil regroupant les fonctions de la radio, du chauffage autonome, les lumières et du réveil est disposée près d'un tableau d'interrupteur dans la couchette. On y trouve aussi le bouton pour le toit ouvrant électrique et une prise 24 volts. La couchette spacieuse, offrant un matelas confortable et très épais, se relève aidée par des vérins hydrauliques pour découvrir deux généreux coffres.



Ceux-ci sont accessibles également par une porte extérieure. Sous la couchette, une porte révèle la présence de deux tiroirs, l'un pour le réfrigérateur, l'autre pour un vrai congélateur qui se neutralisent automatiquement si la batterie faiblit.



Les plus et les moins

► Les plus

- Position de conduite
- Nombreux rangements
- Consommation.

► Les moins

- Commande d'embrayage au départ et à l'arrêt
- Emmarchement espacé
- Direction à la vicking.

Le bilan

La passion à rendez-vous avec la raison. Du haut de gamme tout en sobriété, la Scania R 440 LA va mettre tout le monde d'accord. La qualité et l'impression de solidité des organes éprouvés dans le grand nord, le bien-être que l'on éprouve à son bord, raviront le conducteur comme l'exploitant. De part son équipement, ce tracteur est prêt à affronter les grands froids des pays nordiques ou les chaleurs extrêmes du sud de l'Europe. J'ai eu un grand plaisir à essayer ce R 440, j'ai retrouvé les sensations enfouies dans ma mémoire lorsque je conduisais son "ancêtre" les premiers 112 intercooler avec cette fabuleuse position de conduite.

[2]

[1] L'injection XPI (extra high pressure injection) associée à la technologie EGR de recirculation des gaz d'échappement dans le concept des nouvelles motorisations de chez Scania, impose dorénavant l'utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre ne dépasse pas 10 ppm (10 particules par million) soit un gramme par tonne de carburant. La directive européenne 2003/17/CE établit que les États membres doivent garantir que le 1er janvier 2005 au plus tard, un carburant diesel de cette teneur en soufre est commercialisé sur leur territoire. Dès le premier semestre 2005, par anticipation de la norme, la France introduit progressivement du gazole à 10 ppm dans 400 à 600 stations service prédéterminées avec les pouvoirs publics. Au plus tard le 1er janvier 2009, tous les carburants commercialisés seront sans soufre.

[2] Essai réalisé pour l'hebdomadaire Transport Info Hebdo numéro 216 du 19 décembre 2008.