

Extrait du site : CONDUITE ROUTIERE

<http://www2.ac-lyon.fr/enseigne/conduite-routiere/spip.php?article67>

# Scania P 280

- Espace professionnel - Essais de véhicules - Les articles - Scania P 280 -

Date de mise en ligne : samedi 23 janvier 2010

---

**CONDUITE ROUTIERE**

---

### Sommaire

- [Un air de ressemblance \(...\)](#)
- [Une chaîne cinématique irréproch](#)
- [Un travail d'orfèvre sur \(...\)](#)
- [Un véhicule parfaitement \(...\)](#)

Lors du dernier salon de Hanovre 2008, Scania avait mis l'accent sur sa gamme de véhicule verts et en particulier sur son P280 animé par un moteur DC9 conforme aux normes EEV. Disponible désormais dans l'Hexagone, il est passé entre nos mains.



Entre la commercialisation accrue des boîtes robotisées et les différents essais de motorisations hybrides, les gammes de véhicules moyens s'adaptent à un marché de la distribution urbaine en pleine mutation. Les normes EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles), plus strictes en terme d'émissions qu'euro 5, s'inscrivent dans ce contexte permettant d'apporter une solution concrète aux clients les plus exigeants. C'est le cas avec le Scania P280, animé par un moteur DC9, répondant à la fameuse norme EEV. La région Lyonnaise représentait un parfait "terrain de jeu" pour le tester. début de l'aventure au coeur du village de Charnay, perché à 450 m et surplombant la vallée de la Saône et de l'Azergues.



## Un air de ressemblance avec son aîné

Le camion contraste complètement avec le village construit en pierre dorée typique du sud du Beaujolais. Des monuments chargés d'histoire dans le fond et la technologie du 21ème siècle au premier plan.



Lorsque je me suis installé au volant, j'ai ressenti une impression de déjà vu, tant le poste de commande ressemble à celui de ses grands frères de la série R. C'est un avantage indéniable, lorsqu'un conducteur passe d'une gamme à l'autre.



Je dois avouer que monter à bord de la cabine est assez aisé. Mais la première descente, en revanche, n'a pas été appréciée par ma cheville. L'embarquement situé très à l'avant n'est facile d'accès à la descente que lorsqu'on positionne le volant sur l'avant du poste de conduite, détail que j'avais omis la première fois.

Cette mésaventure oubliée, je démarre le moteur, et je suis très surpris par le faible ronronnement. J'enclenche la marche avant avec la manette située sous le volant, mais toujours en appuyant sur la pédale d'embrayage dont la présence, malgré l'automatisation de la boîte de vitesse est propre à la marque suédoise. Dommage, pour un camion à vocation de distribution de proximité, je suis convaincu que l'embrayage automatique associé à cette chaîne cinématique par ailleurs irréprochable serait la cerise sur le gâteau. Je commence par me présenter sur une bascule pour vérifier le poids ; 17380 kg avec le réservoir de carburant au 1/3 plein. Je sors du port Edouard Herriot de Lyon Gerland et m'engage dans les petites rues du quartier de Perrache



pour apprécier la manoeuvrabilité et l'agilité du porteur. Je n'irai pas jusqu'à dire que j'ai entre les mains un véhicule passe-partout, mais il s'extirpe honorablement des situations difficiles avec un peu de dextérité toutefois, malgré le rayon de braquage peu performant.

## Une chaîne cinématique irréprochable

De la circulation dense en ville, lieu de prédilection pour les chaînes cinématiques automatiques vers l'appropriation des routes sinueuse voire tortueuses de la vallée d'Azergues, il n'y a qu'un pas, ou plutôt un trait d'union représenté d'un côté par la grimpe de Dardilly entre le tunnel de Fourvière et la sortie de Limonest et de l'autre par une forte descente sur la départementale 306. Le décor ainsi planté, je peux livrer mes premières impressions : le véhicule m'arrache un sourire d'admiration. Depuis le début de l'essai et mon périple dans la ville de Lyon, je restais sur une impression de moteur souple, voire même un peu engourdi. La sortie du tunnel à 70 km/heure et l'entame de la montée réveillent en moi une âme d'attaquant. J'ai appuyé sur l'accélérateur et le véhicule n'est pas parti comme une "flèche", non, mais il a progressivement commencé à grimper dans les tours, puis à monter ses rapports (la plupart du temps j'avais positionné le sélecteur en automatique) avant de se rapproché petit à petit de la vitesse légale. Il ne faut pas oublier que nous avons un rapport de 16 chevaux pour 1 tonne de charge, mais l'impression est agréable tout de même et il bon de ne pas s'en priver.

## Un travail d'orfèvre sur le moteur

Notre véhicule, animé par un nouveau moteur EEV de 9 litres et 5 cylindres, associe un turbo compresseur à géométrie variable, l'injection XPI (système d'injection à extra haute pression), la recirculation des gaz d'échappement par une vanne EGR, gaz dont la température est contrôlée et régulée par un double circuit de refroidissement, et un filtre à particule. Je rappelle à ce sujet que les motorisations issues de ces technologies exigent l'utilisation d'un carburant sans soufre (comportant un maximum de 10 ppm soit 10mg par kg de carburant). Depuis le 1er janvier de cette année, toutes les stations (en principe) ne doivent distribuer que cette qualité de gazole.

La norme EEV est plus contraignante que la norme euro 5. Pour mémoire c'est une norme qui devait à l'origine s'appliquer plus précisément sur les véhicules circulant en ville comme les petits camions et les bus. Très controversée dès ses débuts en 2005, du fait de l'obligation d'application aux entreprises mais aussi aux administrations qui voyaient déjà le surcoût engendré, la directive européenne prévoit des incitations financières dont l'origine est encore mal défini.

## Un véhicule parfaitement adapté à la distribution régionale

Mais revenons à notre griffon. Pour enchâsser le camion dans un site remarquable, j'ai choisi de me poser sur la place du village de Charnay. Pour rejoindre la vallée de l'Azergues, il me faut emprunter une descente à forte déclivité (10 %). Cela m'a permis de réaliser un bon test du ralentisseur par compression annoncé à 181 kW de puissance. En 5ème vitesse, le moteur avait tendance à s'emballer, mais en 4ème au régime moteur de 1500 tours par minute, à 25 km/h le frein moteur montrait une efficacité rassurante et sécuritaire. Un conseil toutefois, il faut sélectionner en manuel le fonctionnement de l'Opticruise sinon le passage du rapport supérieur peu surprendre.



En définitive, compte tenu du niveau d'équipement du véhicule, de la facilité du moteur à le propulser malgré une charge importante, je pense que ce camion n'est pas conçu pour la distribution de proximité. En effet, quels avantages peut-on tirer des équipements d'aide à la conduite si la zone d'activité du camion se situe en ville, excepté ceux de la boîte automatique ? Le segment de marché où il est concurrentiel est plus tourné vers la livraison régionale, où la puissance du moteur pourra être optimisée.

[1]

[1] Essai réalisé pour l'hebdomadaire Transport Info Hebdo numéro 243 du 10 juillet 2009.