

# SCANIA ÉLARGIT SES GAMMES ET CHOISIT L'EGR

La marque au griffon veut donner aux conducteurs, l'envie de conduire. Aussi vient-elle d'élargir sa gamme avec la série G et un modèle de la série P avec la cabine P Highline. Les normes européennes anti-pollution devenant de plus en plus sévères, Scania a fait le choix des techniques moteur pour toutes les conditions d'exploitation.

**Alain FAURE**  
à Sodertälje (Suède)

«**T**ous nos clients étant différents, ce qui compte avant tout pour eux, ce sont les coûts et les recettes » explique Martin Lundstedt Vice-Président Scania qui ne cache pas que cette gamme élargie va être une base supplémentaire pour la croissance de Scania. Positionnée entre les séries P et R, la série G en diffère par la hauteur de la cabine par rapport au châssis qui est comprise entre ces dernières. Les trois séries relèvent toutes du système modulaire de la marque, chacune d'entre elles étant proposée dans un grand nombre de variantes et de configurations et différentes chaînes cinématique. En Euro 4, la série P comprend cinq niveaux de puissance de 230 à 380 ch et sept en Euro 5 de 230 à 420 ch, la série R en compte sept (340 à 620 ch en Euro 4) et neuf en Euro 5 (360 à 600 ch) tandis que la nouvelle série G en dispose de sept en Euro 4 de 230 à 480 ch et de deux (380 et 420 ch) en Euro 5. Comme la série P, la G comprend des modèles pour les transports routiers, les approches chantiers et les travaux du BTP (terrassément, carrières, routes...), un secteur dans lequel le constructeur entend se positionner avec une part de marché qu'il veut autour de 10 à 12 % en 2010. Partant de la série P, Scania propose



des modèles à emmarchements bas placés très près du châssis et des cabines doubles, avec une vaste palette d'options pour de nombreuses applications.

## Les moteurs sont le cœur de Scania

« De 1970 à 2000, nous avons réduit de 50 % les émissions de CO<sub>2</sub> rapportées à la tonne kilométrique. D'ici à 2020, nous ferons 50 % de mieux » souligne Hasse Johansson, Vice-Président de Scania, en charge du département recherche et développement. Pour se mettre en conformité avec les normes Euro 4, Euro 5 et au-delà, Scania privilégie l'EGR, qui consiste à obtenir une combustion propre par la recirculation des gaz d'échappement. Pratique et économique, elle aura fait ses preuves, les clients préférant utiliser que du gas oil standard pour obtenir de meilleures performances environnementales. Pour ses moteurs V8 de grande puissance, Scania a aussi mis au point la technique SCR mais, rapidement, il prévoit de mettre en place l'EGR pour tous ses moteurs. Afin de réduire les particules, Scania fait appel à des pressions d'injection très élevées, une

technique développée conjointement avec le motoriste Cummins. Cela permet d'atteindre des pointes de 2 400 bars pour ramener les particules au niveau 4 sans post traitement. Les oxydes d'azote (NOx) sont pris en charge par Scania. En mélangeant à l'air admis une petite quantité de gaz d'échappement, il abaisse la température de la combustion qui réduit à son tour, la formation de NOx. Au-delà, et pour la phase qui mènera à l'Euro 6 (2013 ?), les niveaux, la date et les méthodes d'essais ne sont pas encore décidés mais, vu que Scania maîtrise parfaitement les trois techniques (EGR, SCR et injection), tout porte à croire qu'il continuera, vu ses succès obtenus, à proposer l'EGR et le post traitement sur le long terme. Scania étudie aussi l'allumage par compression d'une charge homogène (HCCI) où, comme dans la plupart des moteurs à essence aujourd'hui, le carburant et l'air sont mélangés de façon homogène avant la combustion, le mélange étant ensuite allumé comme, dans un moteur diesel, par la compression. Une technique qui, selon Scania, devrait être opérationnelle pour les poids lourds dans les dix années à venir. ■