



4 septembre 2017

La nouvelle génération Scania :

Nouvelles cabines et fonctionnalités pour tous les besoins

- **Lancement de toutes les versions des cabines G et de plusieurs cabines P**
- **Zoom sur les cabines courtes et intermédiaires pour les métiers de la construction**
- **Frein de stationnement électrique avec activation automatique (auto hold) et fonctionnalités de sécurité**
- **Prise d'air surélevée dans deux configurations, temps de fonctionnement plus que quadruplé**
- **Pot d'échappement vertical avec deux positions possibles**
- **Grands passages de roue flexibles pour dimensions et besoins variés**
- **Plusieurs options de suspension telles qu'une suspension parabolique 2x33 mm**
- **Nouvelles combinaisons d'options avec freins à disque ou à tambour et système de freinage électronique EBS**
- **Carrossage simplifié avec accès facile à l'information**

Scania est en train d'agrandir rapidement la gamme de cabines de la nouvelle génération de camions. Des cabines R et S ainsi que quelques G sont déjà disponibles, les cabines P viennent de leur être ajoutées. Différentes hauteurs de pavillon et versions peuvent par ailleurs être commandées pour toutes les cabines intégrées à la gamme Scania. En outre, Scania propose des fonctionnalités et des solutions spécifiquement axées sur les métiers de la construction telles que de robustes suspensions à ressorts à lames, des prises d'air surélevées et des pots d'échappement verticaux.

Scania continue d'accroître le nombre d'applications et de configurations possibles pour la nouvelle génération de camions et va bientôt être en passe de proposer à la grande majorité des clients tout ce dont ils ont besoin, quel que soit leur métier. La première cabine G a été lancée en juin. Elle est maintenant complétée par plusieurs variantes et la série P, très attendue, qui est disponible en version courte ou version longue avec trois hauteurs de pavillon.

« La gamme actuelle est désormais vraiment très étendue, estime Anders Lampinen, chef de produit construction Scania Trucks. Elle se décline sous plusieurs formes allant de la cabine courte, telle que la P14 ou la G14 avec pavillon bas, à la S20 Highline. Ainsi, la majorité des clients peuvent configurer leur nouveau véhicule sur mesure en fonction de leurs besoins et critères précis, quelle que soit l'application. »



Scania est en train d'agrandir rapidement la gamme de cabines destinées à la nouvelle génération de camions. La photo montre l'habitacle de la version cabine intermédiaire d'une cabine G avec pavillon normal (CG17N).

L'outil qui permet à Scania de créer une offre aussi étendue est, naturellement, l'approche modulaire bien connue et respectée que Scania a parachevée pour la nouvelle génération. À partir d'un nombre limité de composants, Scania peut construire des cabines qui ont l'air très différentes de l'extérieur et de par leur application, mais qui ont néanmoins en commun une majorité de leurs pièces.

« La conception modulaire est une forte valeur ajoutée proposée à nos clients, souligne Anders Lampinen. Pas besoin de transiger, des solutions optimisées sont accessibles sans que les coûts ou la disponibilité des pièces détachées en pâtissent. Peu importe que l'on circule principalement en milieu urbain pendant la journée ou sur des routes de campagne isolées avec nécessité parfois de passer la nuit dans le véhicule. Chaque transporteur spécialisé dans la construction peut acquérir la cabine qu'il lui faut. »

Lorsque Scania a lancé les cabines R et S l'an dernier, celles-ci ont été saluées pour leurs qualités extérieures et intérieures : l'extérieur a été loué pour sa ligne contemporaine associée à la patte Scania et pour son aérodynamisme de premier rang ; quant à l'intérieur, c'est surtout pour la part belle faite au conducteur, l'impression de qualité et d'espace, la capacité de personnaliser les fonctionnalités et solutions recherchées par les conducteurs pour leur poste de travail.

Les cabines des séries G (dont les premières versions sont sorties en juin) et des séries P lancées actuellement reposent naturellement sur la même approche et les mêmes solutions que les grandes cabines couchettes. En fait, elles sont conçues à partir de composants de la même origine.

La série G est bien placée pour devenir la préférée des transporteurs spécialisés dans la construction. D'une part, ils peuvent choisir entre de nombreuses versions et, d'autre part, cette série semble être un bon compromis entre des facteurs comme la taille, le poids, la capacité de chargement et le marchepied.

« Nous pensons que la CG17N, la cabine intermédiaire G avec pavillon normal, a tout ce qu'il faut pour séduire le secteur de la construction, poursuit Anders Lampinen. Sans empiéter sur l'espace nécessaire à la carrosserie, elle offre beaucoup d'espace et de volume au conducteur. Si on ajoute à cela un marchepied



profilé, une visibilité et une vision d'ensemble parfaites, une couchette de repos et de nouvelles options pour un espace de rangement flexible... on comprend pourquoi nous pensons qu'elle va être plébiscitée. »

La cabine G est proposée en cinq configurations de base allant de la CG14L avec pavillon bas à la CG20H en version Highline. Avec pavillon normal, la hauteur de plafond à l'intérieur a gagné 10 cm. Par rapport à la cabine R équivalente, le marchepied est légèrement abaissé, mais le tunnel moteur est surélevé de 16 cm et n'offre pas, naturellement, le même potentiel de mobilité à l'intérieur.

La série P : le choix facile

Tandis que la série G est complétée par de nouvelles options, la série P est lancée pour la première fois pour équiper la nouvelle génération de camions Scania. Elle est peut-être encore plus polyvalente que la série G et comptera au total huit configurations à la fin du programme.

Au cours de la première phase, six versions seront disponibles, de la CP14L avec pavillon bas (particulièrement adaptée pour permettre l'aménagement d'éléments de carrosserie élaborés et utiles sur le pavillon) à la CP20H pour les transporteurs à la recherche d'habitacles confortables et spacieux, d'un poids inférieur et d'un marchepied abaissé avec une cabine surbaissée par rapport au châssis (ce qui a pour compromis de surélever le tunnel moteur).



Les cabines P Scania sont des classiques modernes pour les métiers de la construction et de la distribution où les déplacements s'effectuent souvent en milieu urbain. Le léger abaissement de la cabine permet au conducteur de mieux voir ce qui l'entoure. La photo montre une cabine CP17 avec pavillon normal.

« Naturellement, la demande n'est pas la même pour toutes les versions. Mais pour Scania, c'est une question de crédibilité de pouvoir offrir la version adaptée à des applications et à des besoins qui ne sont pas si courants, poursuit Anders Lampinen. Toute la philosophie de Scania, à savoir toujours être en mesure d'offrir la meilleure rentabilité totale d'exploitation à l'aide de solutions sur mesure pour toutes les applications, repose sur la diversité et les avantages apportés par le système modulaire aux clients. »



Les cabines P Scania sont très polyvalentes et existent en plusieurs déclinaisons avec multiples longueurs et hauteurs de pavillon.

En Europe, la série P est principalement destinée à ceux qui passent rarement la nuit dans la cabine de leurs véhicules mais qui en montent et descendent souvent.

Exemples : le secteur de la distribution urbaine et régionale et, naturellement, divers métiers de la construction. Le marchepied confortable et le fait d'être assis presque au même niveau que les autres usagers de la route font partie de ses avantages les plus évidents.

Une nouvelle cabine P avec pavillon bas a la même hauteur de pavillon qu'une cabine P de la génération PGR (ce qui lui confère des dimensions extérieures compactes, un atout là où l'espace sous plafond est limité). Tandis que la cabine CP17N ou la CP20N offre à l'intérieur 10 cm d'espace sous plafond de plus que les versions précédentes. Toutes les cabines nouvelle génération sont légèrement plus profondes (la CP17 par rapport à la CP16, par exemple). Ceci est dû à l'augmentation de l'espace intérieur en longueur mesurée en décimètres entre le tablier à l'avant vers les jambes et la paroi arrière de la cabine, grâce à des espaces de rangement mieux organisés.

Frein de stationnement électrique

Pour la première fois, Scania propose un frein de stationnement électrique en option. Il est situé au même endroit, légèrement à droite de la planche de bord devant le conducteur. Mais la commande ressemble davantage à celle que l'on peut voir dans les voitures particulières modernes (sauf qu'elle est dimensionnée pour un camion). Sensible à la pression, on peut l'appliquer par petites touches.



Scania propose un frein de stationnement électrique avec plusieurs fonctions de sécurité. Il se serre automatiquement (à vitesse réduite) quand la portière du conducteur est ouverte ou quand la ceinture de sécurité est détachée.

Étant donné qu'il est commandé électriquement, on peut lui ajouter de nouvelles fonctions. Exemple : il se déclenche automatiquement à vitesse réduite quand le conducteur détache sa ceinture de sécurité ou quand la portière est ouverte. C'est un dispositif de sécurité intelligent qui veille à ce qu'un véhicule au conducteur stressé reste toujours immobile une fois garé. Il a été réclamé par des transporteurs référents, principalement dans le secteur de la distribution.

La fonction « stationnement en pente » a été également perfectionnée. En mode « autohold », le frein de stationnement électrique peut immobiliser le véhicule pendant un temps illimité. De même, il se serre automatiquement quand le camion s'arrête de nouveau (par exemple, dans les embouteillages). Si le véhicule reste immobile pendant un certain moment, il passe automatiquement du mode « autohold » (qui active les freins principaux, signalé par un témoin de serrage du frein de stationnement vert) au serrage du frein de stationnement (freins à ressort et témoin rouge habituel).

L'un des aspects de tous les types de systèmes d'assistance au conducteur, c'est qu'ils ne doivent pas l'agacer inutilement. C'est la raison pour laquelle les ingénieurs Scania ont accordé toute leur attention (après avoir étudié longuement les voitures particulières des marques VW et Audi notamment) à certains facteurs tels qu'un démarrage aussi doux que possible quand le conducteur appuie sur l'accélérateur avec le moteur en marche et une vitesse engagée. Et ce, que le frein de stationnement ou le mode « autohold » soit désactivé ou non. Si le frein de stationnement est activé dans le véhicule en stationnement, il est désactivé (si tous les critères préalables à l'activation comme le port des ceintures de sécurité sont remplis) et le camion passe automatiquement en mode « autohold » pour démarrer en douceur.

Plusieurs volets dans l'offre construction

En même temps que le lancement de grande envergure de composants et solutions spécialement axés sur le secteur de la construction, Scania présente une foule d'autres solutions et composants attendus avec impatience. Dans une certaine mesure, ce sont bien sûr des composants et des configurations qui figuraient jusqu'alors dans l'offre construction de Scania, mais certains sont tout à fait nouveaux ou ont été perfectionnés.



Dans cette dernière catégorie, on trouve des options telles que des prises d'air surélevées (en plus des prises d'air standard placées à l'avant) en deux versions, dont l'une est spécialement conçue pour les applications très exigeantes. Les prises d'air surélevées sont prévues pour les déplacements dans des milieux exposés et poussiéreux et permettent d'assurer un long temps de bon fonctionnement sans accroître la consommation de carburant (en raison de prises d'air trop profondes et de filtres obstrués).

La version HD possède deux filtres à air et traite jusqu'à 40 kg de poussière avant leur révision, soit un temps de fonctionnement quadruplé par rapport aux solutions précédentes. Une solution avec pot d'échappement vertical est également disponible. La nouveauté, c'est qu'il peut être installé dans deux positions derrière la cabine, facilitant ainsi une partie du travail des carrossiers.



Scania propose une prise d'air surélevée en deux versions, quadruplant le temps de fonctionnement dans la version HD.

La suspension de la cabine des véhicules de chantier, notamment, revêt une importance toute particulière en ce qui concerne le confort du conducteur et le compromis avec la robustesse. Scania propose une suspension mécanique en quatre points et deux versions. La version pour applications exigeantes est équipée d'une cabine plus mobile afin d'éviter tout impact en cas de conduite sur des chaussées non aménagées particulièrement difficiles.

Autre caractéristique appréciée par les transporteurs du secteur de la construction, l'option de choisir les passages de roue et pare-boue en fonction de la suspension et des roues sélectionnées. Parmi les cas concernés, les clients qui veulent beaucoup d'espace pour rouler sans entraves avec des chaînes ou avec des pneumatiques épais en montage simple. Scania propose également de nouveaux pare-boue entièrement réglables pour le deuxième essieu des véhicules à deux essieux avant. Quels que soient les pneumatiques et le châssis choisis, le pare-boue peut être facilement réglé à la bonne hauteur.



Suspension et châssis

Les véhicules de chantier ont besoin de châssis adaptés à leurs tâches courantes. Le choix d'une suspension mécanique ou pneumatique est régi par plusieurs paramètres. Une configuration courante est d'associer la suspension à air et la suspension pneumatique en optant pour une suspension parabolique à l'avant et une suspension pneumatique à l'arrière. Scania ajoute une nouvelle option 2x33 pour essieux avant de 9 tonnes, une suspension parabolique progressive en acier avec ressorts à lames de 33 mm.

Cette solution permet d'obtenir un compromis équilibré entre le confort, les caractéristiques off-road et une tenue de route stable. Une toute nouvelle barre de stabilisation pour le second essieu améliore également la tenue de route sur les véhicules à deux essieux avant. Elle contribue à apporter de la stabilité sur route, hors chaussées aménagées (en particulier en cas de centre de gravité élevé) et surtout sur terrain accidenté.

Sur le plan des solutions d'essieux et de châssis, Scania propose plusieurs nouveaux dispositifs particulièrement appropriés aux métiers de la construction. Par exemple, la nouvelle génération permet d'associer un système de freinage électronique EBS à des freins à tambour sur les véhicules à trois essieux. Autre innovation en matière de configuration, il est désormais possible de combiner des freins à disque avec tandem de 26 tonnes RBP735 avec réduction dans les moyeux. Scania a adopté les roues hélicoïdales pour les réducteurs planétaires dans les moyeux. Ce choix contribue à réduire les nuisances sonores et à accroître la durée de vie.

Du point de vue du carrossier

Au fil des années, Scania a fait beaucoup d'efforts pour simplifier et faciliter la personnalisation des véhicules pour les clients et les carrossiers, un investissement qui a porté ses fruits. Parmi les exemples les plus manifestes dans les camions nouvelle génération Scania, la présence d'une rangée supérieure de trous dans le châssis que les carrossiers peuvent utiliser à leur guise, les tourelles de suspension arrière et les deux essieux avant ne débordant pas du châssis, et, grâce à l'essieu traîné électrique lancé à l'automne 2016, la disparition de conduites hydrauliques volumineuses et exposées. Scania a également préparé des chemins et des sorties pour les dispositifs électriques et pneumatiques pour simplifier le travail des carrossiers et leur éviter d'improviser des solutions superflues.



Faciliter le travail des carrossiers et collaborer étroitement avec eux fait partie des objectifs de Scania.

« Tous les jours, nous recevons des témoignages d'appréciation, indique Torben Johansson, directeur du Centre de carrossage de Södertälje, en Suède. Les carrossiers savent que nous avons de grandes ambitions et que nous sommes sincères quand nous disons que nous pouvons les assister. Nous cherchons à établir un partenariat comme quand nous négocions la vente d'un camion. Quand on parle le même langage, les délais d'exécution raccourcissent beaucoup, la productivité augmente et tout le monde dort mieux la nuit ! »

En plus de développer et faciliter le carrossage des véhicules eux-mêmes, Scania met également l'accent sur l'information et la formation. Quelques exemples : un nouveau site Web contenant des renseignements et des plans utiles, de multiples cours de formation pour les carrossiers en atelier ou en ligne.

Pour tout renseignement, contactez :

Anders Lampinen, chef de produit construction Scania Trucks.

Tél. : + 46 73 655 04 48, courriel : anders.lampinen@scania.com

Örjan Åslund, responsable Product Affairs.

Tél. : +46 70 289 83 78, courriel : orjan.aslund@scania.com

Scania est un fournisseur de solutions de transport de premier rang mondial. En compagnie de nos partenaires et de nos clients, nous impulsions la transition vers un système de transport durable. En 2016, nous avons livré 73 100 camions, 8 300 bus et 7 800 moteurs industriels et marins à nos clients. Notre chiffre d'affaires net s'est élevé à 104 milliards de couronnes suédoises, dont un cinquième provenant des ventes de services. Fondé en 1891, Scania est implanté dans une centaine de pays et emploie environ 46 000 salariés. Les activités de recherche et développement sont principalement concentrées en Suède avec des antennes au Brésil et en Inde. Les sites de production sont établis en Europe, en Amérique latine et en Asie. Quelques centres régionaux de production sont situés en Afrique, en Asie et en Eurasie. Scania est une filiale du groupe Volkswagen Truck & Bus. Pour tout renseignement, consultez www.scania.com