



# Rouler efficacement en ménageant le climat

Chaque année, le magazine VerkehrsRundschau décerne le **Green-Truck-Award** au tracteur le plus écologique de l'année précédente. 13 véhicules se disputent le titre et s'affrontent dans une épreuve très serrée.

Jamais le nombre de participants au Green Truck n'a été aussi élevé. Chaque année, le VerkehrsRundschau sélectionne le tracteur semi-remorque 4x2 le plus respectueux de l'environnement parmi les véhicules testés l'année précédente. Aucun des sept grands constructeurs de tracteurs n'a renoncé à participer et certains ont même décidé d'engager plusieurs véhicules dans cette compétition comparative. Et si elle est possible, c'est aussi grâce au Mercedes-Benz Actros 1845 de notre rédaction, avec sa semi Curtainsider chargée

de Schmitz Cargobull. En tant que véhicule de référence, il est toujours présent sur le parcours d'essai standardisé de 353 kilomètres, permettant ainsi de compenser les influences météorologiques des différents trajets.

**Une semi-remorque d'essai de 24 tonnes**  
Tous les participants ont la même tâche à remplir : chaque candidat doit placer notre semi-remorque d'essai Krone sur la plaque de sellette. Déchargée à 24 tonnes, on arrive tout juste à 32 tonnes de poids total selon l'équipement du tracteur, ce qui re-

présente une mission de transport relativement aisée. Ce qui explique aussi pourquoi la participation au Green Truck 2019 est limitée aux moteurs ne dépassant pas 500 chevaux-vapeur. Les constructeurs sont exceptionnellement unanimes sur le choix de la catégorie de puissance appropriée : le transport semble atteindre sa rentabilité maximale avec un peu moins de 450 ch. La preuve : chaque marque a engagé un véhicule d'essai doté d'un moteur de cette puissance dans la course. Comme il convient à une compétition féroce, les constructeurs de camions ne se



Économe mais rapide : le Scania R 450 Highline lauréat du Green Truck 2019

Karel Seifma/VerkehrsRundschau



2

Le DAF CF 450 s'est avéré être un poids léger très sobre mais sa faible vitesse moyenne sur le parcours d'essai lui coûte néanmoins la victoire



3

Le Scania G 410 n'est peut-être pas le chéri des conducteurs mais en matière de rentabilité, il n'a pas besoin d'avoir de complexes : place 3

sont pas fait de cadeaux : le vainqueur de cette année ne dispose que d'une avance minimale d'un demi-litre de diesel en franchissant la ligne d'arrivée. Et ce, pour l'ensemble des 353 kilomètres du parcours d'essai, mais nous y reviendrons plus tard... Considérons dans un premier temps une tendance émergente : les moteurs diesel de la nouvelle génération avec leur couple précoce et leurs boîtes de vitesses manuelles automatisées de plus en plus intelligentes qui autorisent des ponts arrière à démultiplication très longue entraînant des régimes bas et donc une consommation réduite en carburant.

À notre avis, c'est la bonne façon de procéder, du moins si l'ensemble routier n'est que partiellement chargé la plupart du temps. Parce que cela ne se fait pas au détriment de l'agilité - les moteurs franchissent même certaines côtes sans rétrograder, ce que la boîte manuelle automatisée exécute sans intervention du conducteur.

**1000 tours à une vitesse de croisière de 85 km/h**

Actuellement, c'est DAF qui est le plus en avance dans ce domaine avec les XF et CF

pouvant être équipés d'un essieu 2,21 qui abaisse le régime moteur à 1000 tours à 85 km/h. Les six cylindres en ligne des véhicules d'essai d'Iveco et de Volvo sont aussi associés à des rapports de pont longs et ne tournent qu'avec 50 tr/min de plus à la même vitesse.

Également indispensable dans la chasse aux records de consommation, le régulateur de vitesse GPS avec prise en compte de la topologie. Les essayeurs du VerkehrsRundschau sont donc d'autant plus surpris que très peu de transporteurs semblent prescrire à leurs conducteurs →

## CLASSEMENT ENVIRONNEMENTAL GREEN TRUCK 2019

Classement	Constructeur/Type	Norme antipollution	Consommation (l/100 km)	Vitesse km/h	Poids en kg	Rentabilité *	CO <sub>2</sub> e
1	Scania R 450 Highline	Euro 6c	23,25	80,42	7321	1,241	738
2	DAF CF 450 Space Cab	Euro 6c	23,39	78,68	6865	1,230	742
3	Scania G 410	Euro 6c	24,02	79,65	7163	1,207	762
4	Volvo FH 460 Globetrotter	Euro 6c	24,46	80,17	7081	1,203	776
5	DAF XF 480 Space Cab	Euro 6c	23,81	79,22	7480	1,194	756
5	Volvo FH 420 Globetrotter	Euro 6c	24,38	79,77	7212	1,194	774
7	MB Actros 1846 StreamSpace	Euro 6c	24,76	79,57	7180	1,179	786
8	Iveco Stralis XP 460 Hi-Way	Euro 6c	24,39	79,23	7390	1,178	774
8	MAN TGX 18.460 XLX	Euro 6c	24,56	79,37	7300	1,178	779
10	Iveco Stralis XP 480 Hi-Way	Euro 6c	25,08	79,90	7400	1,163	796
11	Iveco Stralis XP 420 Hi-Way	Euro 6c	24,89	79,05	7375	1,158	790
12	Renault T 480 High	Euro 6c	25,29	79,27	7841	1,129	803
13	Renault T 440	Euro 6c	26,90	78,78	7396	1,089	854

Consommations sans AdBlue, \*vitesse moyenne / (2 x conso) + (0,25 x poids à vide)



Volvo a engagé deux FH avec cabine Globetrotter dans la compétition : le 460 décroche la 4e place, son jumeau de 40 ch de moins occupe la 5e ; l'un des atouts des spécialistes de Göteborg est sans aucun doute son faible poids mort



Équipé de la XF 480 Space Cab, le grand frère du DAF CF partage sa 5e place avec le Volvo FH 420

l'utilisation de ces systèmes économiseurs d'énergie. C'est difficilement compréhensible, car sur les sept marques représentées le tempomat tire judicieusement profit de l'énergie cinétique de la semi-remorque avant les montées et en descente. Cela étant, les systèmes originaires de Suède et de Wörth sur le Rhin sont ceux qui maîtrisent le mieux l'interaction entre l'Eco-Roll, la coupure en poussée et la boîte manuelle automatisée.

La chute de vitesse du DAF CF 450, qui compte également parmi les variables retenues par le Green Truck Ranking, n'est due ni au régulateur de vitesse GPS appelé « Predictive Cruise-Control » chez DAF, ni à l'axe long mentionné ci-dessus. En plus du régulateur de vitesse axé sur la topographie, les Néerlandais favorisent un logiciel écologique appelé « Dynamic Cruise ». Dans les montées, ce système réfrène le tempérament du moteur qui, en mode régulateur de vitesse, libère en-

viron deux km/h de moins que la vitesse réelle possible. Là où le CF atteindrait théoriquement 80 km/h, il ne grimpe qu'à 78 km/h. Ce qui ne favorise pas exactement le tempérament et se traduit par la vitesse moyenne la plus basse de tous les participants. Ceci dit, le Dynamic-Cruise permet réellement d'économiser du carburant car le CF 450 n'est battu que par le Scania R 450 en termes de consommation et ce, de très peu.

**Économie et rapidité**

Le Suédois ascétique a siroté 23,25 litres de diesel aux 100 kilomètres et n'a ainsi émis que 738 g/km de CO<sub>2</sub> dans notre environnement malmené - des valeurs que beaucoup de SUV tape-à-l'œil ont du mal à imaginer. De plus, malgré sa sobriété, le R 450 a tiré notre semi-remorque d'essai à une vitesse moyenne de 80,42 km/h, ce qui en fait le camion le plus rapide de la compétition. Ces deux qualités suffisent à combler l'une des plus grandes lacunes de la gamme actuelle des camions Scania. Car chacun sait

que le griffon ne fait pas vraiment partie des poids légers dans son secteur. Ce que vient confirmer le second Scania inscrit avec sa cabine G basse inadaptée aux longues distances et par ailleurs dépourvue du pavillon surélevé Highline. Malgré sa conception compacte, le G 410 présente un poids relativement élevé de 7163 kilogrammes, toujours avec 400 litres de diesel et 60 litres d'AdBlue inclus. Malgré sa Space Cab à toit surélevé, le DAF CF 450 ne se prête qu'aux trajets nationaux longue distance avec peu de nuits à bord.

En retour, le Néerlandais récompense l'acheteur (et le conducteur) par le poids le plus faible du groupe de participants ; avec 6,86 tonnes, le CF est le seul tracteur à ne pas franchir le seuil des sept tonnes. Traditionnellement, le Volvo FH marque aussi des points lorsqu'il s'agit de poids. Les modestes 7081 kg du FH 460 sont le résultat d'un régime sévère imposé à leur produit par les spécialistes de Göteborg. Combiné à la cabine Globetrotter, le FH est un camion longue distance à part entière que le conducteur devrait lui aussi accepter sans réserve.

**Troisième victoire consécutive**

Mais en définitive, ni le Volvo FH ni le DAF CF n'ont été en mesure de dépasser le Scania R 450. Avec un indice de rentabilité de 1,241, il obtient de justesse le titre de « Green Truck 2019 ». Et Södertälje s'assure ainsi le prix de l'environnement pour la troisième fois d'affilée. Une série de victoires à laquelle de nombreux concurrents tenteront certainement de mettre fin en 2020 !

Jan Burgdorf

**VR plus** Pour tout complément d'information, consultez le dossier « Green Truck » [www.verkehrsrundschau.de/dossiers](http://www.verkehrsrundschau.de/dossiers)



La nouvelle génération d'Actros, en cours de lancement, établira certainement de nouveaux records. Le 1846 qui la précède se hisse à la 7e place



Pour le MAN TGX 18.460 actuel, ce fut une sorte de parcours d'adieu. Son remplacement par un successeur attendu avec impatience est imminent ...



... un destin qu'il partage avec l'Iveco Stralis XP 460 Highway, ainsi que le classement au Green Truck : place 8



Contrairement aux affirmations de l'usine, le Stralis XP 480 équipé du Smart EGR n'est pas si économe que ses frères SCR only moins costauds