



8 juin 2017

La puissance du V8 : un choix logique pour tout un éventail d'applications

La décision de Scania de lancer une série de nouveaux et puissants moteurs V8 pour ses camions nouvelle génération sortis l'an dernier est un signe des temps.

L'augmentation du poids des ensembles de véhicules est une réponse naturelle à la quête de gains d'efficacité en matière de rendement des transports et de baisse des émissions de CO₂ dans tout un éventail d'applications et de secteurs. Les lois régissant le poids et la longueur des ensembles routiers sont en train d'être modifiées tandis que tout un ensemble d'éléments, du réseau routier aux technologies équipant les camions, est en train d'évoluer face à la priorité accordée aux exigences de réduction des émissions par tonne-kilomètre. Un moteur puissant tel que le V8 Scania est un choix évident pour les transporteurs exigeant une faible consommation de carburant, une productivité optimale et une viabilité écologique à tous les niveaux.

« Opter pour un moteur V8 Scania, c'est d'abord faire un choix logique et pouvoir compter sur des coûts optimisés tout au long du cycle de vie, explique Björn Fahlström, directeur général adjoint gestion produits chez Scania Trucks. À cet égard, aucun client exploitant des ensembles de véhicules de plus de 30 tonnes ne sera déçu. On peut mesurer directement le niveau accru de productivité et c'est le cas aussi de la baisse de la consommation de carburant par tonne-km. D'autres avantages tels que l'amélioration du confort du conducteur, la plus grande disponibilité et la valeur exceptionnelle à la revente deviennent de plus en plus manifestes au fil du temps. »

En Europe, les pays nordiques ont montré la voie en se dotant de législations généreuses régissant le poids et la longueur des ensembles routiers et en effectuant des études approfondies sur l'impact de ces derniers sur l'économie et la réduction des gaz à effet de serre.

Depuis longtemps, la Suède permet la circulation de véhicules plus longs et plus lourds sans autorisation spéciale. En 1968, l'État a mis en place un cadre réglementaire autorisant les ensembles de 24 m sur son réseau routier. Aujourd'hui, les ensembles de 25,25 et de 64 tonnes ont le droit de circuler. En 2017, de nouveaux textes permettant le transport de 74 tonnes sur certaines routes entreront en vigueur. Les conditions sont encore plus favorables dans le pays voisin, la Finlande, où les ensembles routiers pouvant atteindre 76 tonnes sont autorisés tant qu'ils respectent divers critères relatifs au nombre d'essieux, au type de route et à leur rapport poids/puissance.

« Le marché domestique de Scania, ce sont les pays nordiques. Nous possédons donc beaucoup d'expérience en matière d'ensembles plus longs et plus lourds. Et, dans le reste du monde, le besoin de moteurs de camion robustes, fiables et sobres croît actuellement. »



La tendance dans l'Union européenne est de conserver la réglementation de base qui autorise les semi-remorques de 16,5 m de long et 40 tonnes. Néanmoins, on y parle d'assouplir les contraintes réglementaires. Dans d'autres parties du monde, les décideurs sont manifestement conscients du potentiel qu'offre la technologie moderne pour obtenir des résultats comme l'atténuation de l'impact sur l'environnement et des transports plus économiques.

« Dans un premier temps, la nouvelle génération de V8 Scania n'est proposée que dans une configuration Euro 6, mais nous lancerons d'autres niveaux d'émissions tout au long de la campagne », poursuit Björn Fahlström.

L'expérience glanée dans un large éventail de secteurs a démontré les effets nettement positifs associés au choix d'ensembles routiers plus grands. Les inconvénients sont peu nombreux tant que le cadre légal a été convenablement défini. D'après les conclusions tirées, l'augmentation du poids des ensembles de véhicules est d'un intérêt limité si ceux-ci ne sont pas autorisés à être plus longs. Et vice versa.

Exemple, le Transport Laboratory de Scania qui gère depuis de nombreuses années les expéditions entre les usines suédoises de l'entreprise à l'aide de d'ensembles routiers de 31,5 m de long (un tracteur avec V8 et deux remorques de longueur maximale, soit un total de 10 essieux) et obtient d'excellents résultats. La consommation de carburant a baissé de l'équivalent de 30 %, un résultat extraordinaire qu'il serait difficile d'obtenir à l'aide d'autres méthodes.

Dans les pays nordiques, Scania a également effectué toute une série d'essais mettant en œuvre des ensembles plus longs et plus lourds, souvent associés au secteur de l'exploitation forestière. Les résultats sont éloquentes : la consommation de carburant par t-km a chuté considérablement sans qu'on constate d'inconvénients directs sous forme d'usure du revêtement routier ou risque pour la sécurité routière.

Avec le DC16 de 650 ch, nouveau niveau de puissance ajouté à la gamme V8, de nombreux clients gérant des chargements lourds vont probablement se découvrir un nouveau moteur de prédilection. Ce moteur offre 3 300 Nm dès 950 tr/min sans limitation de couple sur aucun des ponts moteurs.

Cela permet de choisir un pont arrière rapide et tirer parti du couple pour réduire le régime et, ainsi, la consommation de carburant. L'an dernier, Scania a proposé une nouvelle variante de pont arrière particulièrement rapide d'un rapport de 2,35:1, un pont capable de travailler en parfaite harmonie avec les moteurs V8 au fort couple pour transports long-courriers.

Naturellement, les ensembles routiers lourds ne sont pas le seul point d'intérêt des clients. Les transporteurs à l'activité plus traditionnelle sur le reste du marché européen ont également de bonnes raisons d'envisager le choix d'un moteur V8 Scania. Depuis le lancement en 1969 de la première génération, laquelle offrait déjà un niveau de puissance époustouflant de 350 ch, les V8 Scania se sont taillés une solide réputation



d'excellentes robustesse et sécurité de fonctionnement, caractéristiques qui se reflètent dans leur kilométrage élevé et leur valeur à la revente unique dans le secteur.

Ainsi, les clients qui achètent le nouveau moteur de 520 ch (DC16 116), à la technologie de pointe assurée par l'arbre à cames Miller, disposeront de caractéristiques qui sont rarement proposées conjointement.

« C'est assez extraordinaire de disposer, sur un ensemble de véhicules de 40 tonnes, de 2 700 Nm avec la possibilité de maintenir sans effort une vitesse de croisière élevée et régulière, même quand il y a du dénivelé. Et cela, en bénéficiant d'une consommation de carburant équivalente ou en dessous des meilleurs niveaux atteints par d'autres constructeurs avec leurs moteurs de 450 ch, se félicite Björn Fahlström. Si vous savez en plus que votre camion est équipé d'un moteur qui tourne sans faillir, que les conducteurs considèrent les véhicules comme l'un des avantages en nature du métier et que vous ne perdrez pas au change si vous décidez de vous en séparer, alors on comprend pourquoi les moteurs V8 Scania ont atteint le statut de légende. »

Les moteurs V8 Scania sont un choix logique en cas de conditions de conduite exigeantes depuis des dizaines d'années. En même temps, il est impossible d'ignorer qu'ils attirent les clients pour d'autres raisons : leur son, leur puissance et ce que l'on ressent au volant d'un camion qui en est équipé. Ou, comme le souligne Björn Fahlström en concédant que la logique et le facteur sentimental jouent aussi un rôle : « Chez Scania, on est obsédé par l'idée d'accroître les résultats financiers de nos clients à l'aide de nos solutions. Chaque conversation que nous avons avec un client nous amène à aborder systématiquement ensemble les conditions uniques dans lesquelles il opère avant d'analyser comment le client peut obtenir la meilleure rentabilité totale d'exploitation possible avec nos produits et nos services. Une fois tous ces paramètres pris en compte, un V8 Scania fait souvent partie de la solution optimale dans les situations les plus contraignantes. Et le prestige et les sensations uniques sont inclus. »

Pour tout renseignement, contactez :

Björn Fahlström, directeur général adjoint gestion produits, Scania Trucks Tél. : + 46 70 348 94 15, courriel : bjorn.fahlstrom@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 issu 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 plus de renseignements, consultez www.scania.com