



16 septembre 2024

Scania à l'IAA :

Apporter une nouvelle énergie pour un transport durable



- Obtenez toute l'autonomie dont vous avez besoin : un tracteur 4x2 de 728 kWh est désormais disponible
- Scania 360, portefeuille de services modulaires pour tous les clients sur tous les marchés
- Scania ProDriver – un coaching numérique ludique pour le développement des conducteurs professionnels
- Du Super et V8 à l'EM C1-4, le dernier véhicule électrique de Scania
- Cinq camions sont exposés sur le stand de l'IAA, représentant trois manières différentes de réduire les émissions de CO₂ grâce à des solutions modularisées : biodiesel, biogaz ou électrification.

Scania expose à l'IAA Transportation son offre la plus complète, la plus diversifiée et la plus conviviale à ce jour. L'accent est mis sur la durabilité, la numérisation et les solutions complètes pour un secteur des transports en pleine transformation. Sur son stand, Scania démontrera son engagement à offrir des solutions complètes et personnalisées, en tant que leader du secteur. Que le client préfère les camions au biodiesel, au biogaz ou électriques, Scania peut proposer un entretien, des solutions de charge, des services connectés et d'autres outils modulaires qui garantissent à chaque client le meilleur coût d'exploitation total possible.

« Nous nous efforçons d'apporter une énergie nouvelle à tous les acheteurs de moyens de transport qui s'engagent à réduire leur empreinte carbone », souligne Stefano Fedel, vice-président exécutif et responsable des ventes et du marketing chez Scania. « Quel que soit leur mode d'exploitation, Scania peut créer une solution modulaire adaptée à leurs besoins spécifiques. »

Le stand de Scania en témoigne : Scania présentera de nombreuses nouveautés, depuis le dernier lauréat du Green Truck Award avec un moteur à combustion de 460 ch pouvant fonctionner au HVO, jusqu'à un tracteur électrique à batterie avec pas moins de 728 kWh d'énergie installée. Sans oublier que tout le « matériel » est complété par des services numériques de pointe et intelligents pour le financement, l'assurance, l'entretien, la



recharge et la formation des conducteurs. Ensemble, ils forment des solutions personnalisées qui permettent efficacité, rentabilité et durabilité.

« Rien ne me rend plus fier que notre capacité à proposer exactement la bonne solution pour chaque client », déclare M. Fedel. « Par exemple, nous proposons désormais trois véhicules électriques différents, disponibles avec neuf niveaux de puissance, ce qui est remarquable. Il en va de même pour nos packs de batteries. La modularisation proposée par Scania permet d'optimiser les solutions client, grâce auxquelles les clients peuvent disposer de la bonne quantité d'énergie installée sur leurs camions et gagner en charge utile. »

Modularisation – fournir des solutions BEV pour tous

Scania élargit désormais son offre de véhicules électriques à batterie à un rythme soutenu. En effet, Scania est en effet en mesure d'appliquer son approche modulaire aux solutions électriques. Outre la grande variété de véhicules électriques et d'options concernant les packs de batteries, Scania peut également proposer différents châssis, prises de force, variantes de cabine et plusieurs essieux, notamment une configuration d'essieu moteur 6x4 pour les véhicules électriques à batterie - une option très recherchée.

« Notre légendaire fonctionnement modulaire Scania s'applique aussi bien pour les solutions BEV », précise M. Fedel. « Cela nous aide à offrir de la valeur aux clients à un rythme et à un niveau qui n'auraient pas été possibles autrement. Il faut une réflexion plus intelligente lorsque nous travaillons sur nos développements, mais cela porte ses fruits presque immédiatement. Nous pouvons optimiser des aspects tels que l'autonomie par rapport à la charge utile par exemple, et garantir que la solution pour le client est parfaite pour son mode d'exploitation réel. »

En 2024, il est devenu évident que les solutions BEV proposées par Scania sont véritablement haut de gamme du point de vue de l'utilisateur et correspondent à ce que demandent les clients. Les retours des clients, les tests de la presse et d'autres activités ont confirmé que les véhicules électriques à batterie de Scania sont puissants, silencieux et offrent exactement ce qu'ils promettent, voire plus, en termes de maniabilité, d'autonomie et de charge. En bref, les véhicules électriques à batterie de Scania sont des solutions complètes, capables d'être opérationnelles à tous points de vue. Mais il est évident que tous les éléments périphériques, comme l'infrastructure de recharge, doivent être améliorés et développés avant qu'une percée majeure dans le domaine des véhicules électriques à batterie ne soit possible.

« L'ensemble du secteur des transports est confronté à des problèmes tels que la tarification, le manque de subventions adéquates et d'autres incertitudes qui constituent un obstacle mental pour certains clients », explique M. Fedel. « Nous créons des partenariats pour les soutenir et les informer sur les possibilités. À mon avis, de nombreux clients disposant d'itinéraires fixes et de la possibilité de recharger leur véhicule au dépôt et à destination pourraient déjà transformer leur mode d'exploitation. »

À l'avant-garde du numérique

Scania présente deux nouveaux services à l'IAA (voir les communiqués de presse séparés) qui s'appuient sur la numérisation et la vaste expérience de Scania dans le domaine des véhicules connectés. Scania est à l'avant-garde des solutions numériques qui soutiennent l'activité des clients en gardant les véhicules opérationnels et sous contrôle total. En renforçant la connexion entre le portail My Scania et l'application Scania Driver, l'interaction



au sein des entreprises deviendra également plus facile et plus efficace. Le positionnement, les contrôles avant conduite, le temps de conduite restant et d'autres tâches cruciales deviennent faciles à gérer.

« Nous avons créé un écosystème numérique complet autour de tous nos camions, quelle que soit leur spécification », explique M. Fedel. « Nos clients apprécient vraiment que nous ajoutions divers services numérisés dans le but de faciliter la vie des transporteurs et des conducteurs.

Un point d'accès unique pour gérer des éléments tels que l'assurance, l'entretien, le financement ou les remplacements préventifs permet à la fois une rentabilité et une disponibilité exceptionnelles.

Véhicules exposés sur le stand Scania à l'IAA

Tracteur avec capacité de batterie installée de 728 kWh

Ce véhicule particulier est spécial à bien des égards : deux des aspects les plus évidents sont son groupe motopropulseur et la capacité de sa batterie. C'est la première fois que Scania expose son nouveau véhicule électrique, l'EM C1-4. Celui-ci est doté d'un moteur électrique, de quatre vitesses et est disponible dans pas moins de cinq niveaux de puissance différents. L'EM C1-4 va devenir le groupe motopropulseur cœur de gamme du portefeuille de véhicules électriques à batterie de Scania et dispose du potentiel d'alimenter une grande variété d'applications - à bien des égards, il est l'équivalent d'un moteur à combustion de 13 litres.

La deuxième chose qui ressort de ce camion est la capacité de la batterie : elle a une capacité installée de pas moins de 728 kW, obtenue en ajoutant un septième bloc de batteries sous la cabine. Cela signifie qu'un camion de quarante tonnes aurait une autonomie d'au moins 530 kilomètres avant de devoir être rechargé.

Scania tient toutefois à souligner que les clients ont tout intérêt à considérer l'autonomie dont ils ont réellement besoin plutôt que de maximiser l'autonomie potentielle ; il ne sert à rien de transporter davantage de batteries que ce que l'activité exige. Par exemple, se contenter d'une puissance installée de 520 kW signifierait une charge utile accrue et la possibilité d'un empattement plus court.

Type de groupe motopropulseur	Électrique
Type de châssis	A4x2NB
Cabine	CR20H
Empattement (mm)	4 150
Moteur	EM C1-4 400 kW
Couple (Nm)	3 520
Boîte de vitesses	GE14M1, 4 rapports
Rapport de pont arrière	3,36
Capacité de la batterie (kWh)	728
Autonomie (km)	<532 km à 40 t
Recharge	CCS2
Capacité de charge (kWh)	375
PTRA (tonnes)	64

**



Puissant camion BEV à caisse mobile

Ce camion à caisse mobile représente la machine électrique la plus puissante de Scania, le P160+, disponible en deux niveaux de puissance, 400 ou 450 kW. Grâce à sa configuration 6x2 et une autonomie maximale de plus de 500 kilomètres, c'est l'exemple parfait d'un camion BEV capable d'assumer une grande variété d'opérations.

Lorsque la batterie est vide, avec un chargeur offrant suffisamment de puissance elle peut être rechargée à 100 % en 85 minutes dans de bonnes conditions, mais généralement une session de charge se situe entre 20 % et 80 % en mode d'utilisation normal. Le PTRA peut aller jusqu'à 45 tonnes et le véhicule peut recevoir des prises de force nécessaires pour actionner des grues, des béquilles ou des bras. En outre, le couple moteur de 2 800 Nm, est à la hauteur des V8 classiques.

Type de groupe motopropulseur	Électrique
Type de châssis	B6x2*4NB
Cabine	CR20N
Empattement (mm)	4 750
Moteur	P160+, 400 kW (540 ch)
Couple (Nm)	2 800
Boîte de vitesses	GE281, 6 rapports
Capacité de la batterie (kWh)	624
Autonomie (km)	520 km
Recharge	CCS2
Capacité de charge (kWh)	Max. 375
Temps de charge à puissance max.	0-100 % en 85 min
PTRA (tonnes)	45

**

Un type inhabituel de camion hybride à gaz

Oui, ce camion R 460 équipé d'un moteur biogaz est... inhabituel. Le groupe motopropulseur, le moteur à biogaz le plus puissant et le plus économe en énergie de Scania, est désormais bien connu, mais ce n'est pas l'essentiel. Jetez un œil à l'installation du réservoir – biogaz comprimé d'un côté et biogaz liquéfié de l'autre. Ce camion peut faire le plein dans n'importe quelle station-service destinée aux camions en Europe. Le biogaz liquéfié offre une plus grande autonomie en raison d'une densité plus élevée tandis que les stations-service proposant du biogaz comprimé sont plus fréquentes en Europe aujourd'hui.

Le conducteur ne remarquera aucune différence, quel que soit le réservoir qui alimente le moteur : lorsque le gaz atteint les injecteurs, la molécule est la même quel qu'en ait été son type de stockage. Mais le conducteur observera une chose : les moteurs à gaz sont moins bruyants.

Le biométhane, amélioré en biogaz, serait le carburant de choix pour ce camion grâce à sa réduction des émissions de CO₂ pouvant aller jusqu'à 90 %. Les clients choisiront probablement l'un des deux systèmes et non les deux. Mais l'essentiel est que, quels que soient les besoins du client ou ce dont il dispose, Scania est en mesure de proposer une solution à gaz personnalisée, avec des autonomies allant jusqu'à 1 800 kilomètres avec le biogaz liquéfié.



Type de châssis	A4x2NA
Cabine	CR20
Moteur	OC13 104 460 ch (Gaz) (338 kW)
Couple (Nm)	2 300 à 1 000-1 300 tr/min
Empattement (mm)	3 850
Boîte de vitesses	G25CM1
Essieu arrière	R756
Rapport de pont arrière	2,53
Ralentisseur	R4700D
Volume du réservoir (litres et kg)	608 biogaz comprimé + 400 biogaz liquéfié
Essieu avant (kg)	7 500
Essieu arrière (kg)	11 500
PTRA (kg)	18 000
PTC (kg)	40 000

**

Gagnant du Green Truck Award – le camion diesel le plus économe en carburant

Ce camion est le champion en titre du prestigieux test comparatif allemand « Green Truck », organisé chaque année par les magazines « Trucker » et « Verkehrs Rundschau ». Ce concours a vu le jour en 2011 et a eu lieu 14 fois. Jusqu'à présent, Scania a remporté neuf victoires au total, quatre 2^e place et une 5^e place dès la première année. Il va sans dire qu'aucune autre marque n'égale le palmarès de Scania.

Le meilleur camion du test est identifié en appliquant une formule qui couvre tous les aspects pertinents pour être efficace et durable en matière de transport : la consommation de carburant, la vitesse moyenne, le volume d'AdBlue utilisé et le poids du camion (plus il est léger, mieux c'est).

Alors, qu'est-ce qui est si spécial à propos de ce camion Scania ? Pourquoi consomme-t-il en moyenne 0,4 litre de moins sur une distance de 100 km que son dauphin ? La réponse simple est : rien. C'est ce qu'on fait. Ce Scania 460 R est un camion de série, bien qu'il intègre la transmission adaptée aux routes en dehors de Munich utilisées par les organisateurs du Green Truck. Il est équipé du moteur Super, il est léger (7 040 kg), il est puissant et il est équipé de la dernière version du système Scania de prédiction active et de régulation de vitesse. Et cerise sur le gâteau : tout client ambitieux peut commander son propre lauréat du Green Truck Award avec exactement les mêmes spécifications et les mêmes performances exceptionnelles.

Type de groupe motopropulseur	Motorisation thermique (diesel/HVO/biodiesel)
Type de châssis	A4x2NA
Cabine	CR20H
Moteur	DC13 175 460 ch
Couple (Nm)	2 500 à 900-1 290 tr/min
Empattement (mm)	3 750
Boîte de vitesses	G25CM
Essieu arrière	R756
Rapport de pont arrière	2,53
Ralentisseur ou CBR	Frein à compression uniquement
Volume du réservoir (litres)	420



6 (6)

Essieu avant (kg)	7 500 kg
Essieu arrière (kg)	11 500 kg
Poids :	7 040 kg

**

Quand la puissance et la robustesse sont ce qui compte vraiment

Ce camion démontre qu'il est possible de combiner puissance réelle, rendement énergétique et réduction des émissions de CO₂ dans un seul véhicule. Les légendaires moteurs V8 de Scania peuvent fonctionner avec du HVO ou d'autres biodiesels (deux niveaux de puissance sur quatre), permettant ainsi de réduire les émissions de CO₂ jusqu'à 90 %. En outre, quel que soit le carburant utilisé, ce chef-d'œuvre de 660 ch et 3 300 Nm de couple saura répondre aux conditions les plus difficiles et aux opérations les plus exigeantes. Il n'est pas surprenant que le V8 de Scania soit si courant parmi les conducteurs de camions forestiers de 64 tonnes dans les forêts des pays nordiques.

Ce véhicule particulier est équipé de la boîte de vitesses Scania Opticruise G33 et d'un ralentisseur Scania 4700D, tous deux très utiles et contribuant à un excellent coût total de possession. Les boîtes de vitesses de la série G pour Scania Opticruise ont récemment été complétées par la version G38, spécialement conçue pour être associée au moteur haut de gamme des V8 Scania 16 litres de 770 ch et 3 700 Nm.

Type de moteur :	Motorisation thermique (diesel/HVO/biodiesel)
Type de châssis	A4x2NB
Cabine	CS20H
Moteur	DC16 122/660 ch 485 kW
Couple (Nm)	3 300 Nm à 950-1 400 tr/min
Empattement (mm)	3 750
Boîte de vitesses	G33CM1
Essieu arrière	R756
Rapport de pont arrière	2,53
Ralentisseur	R4700D
Volume du réservoir (litres)	1 040
Essieu avant (kg)	8 000
Essieu arrière (kg)	11 500

Scania est un fournisseur mondial de solutions de transport de premier rang. En compagnie de nos partenaires et de nos clients, nous impulsions la transition vers un système de transport durable. En 2023, nous avons livré 91 652 camions, 5 075 cars et bus et 13 871 solutions de motorisations industrielles et marines à nos clients. Notre chiffre d'affaires net s'est élevé à plus de 204 milliards de SEK dont environ 20 % sont associés aux services. Fondé en 1891, Scania est implanté dans une centaine de pays et emploie environ 58 000 salariés. Les activités de recherche et développement sont principalement concentrées en Suède. Les sites de production sont établis en Europe et en Amérique latine avec des centres régionaux de production en Afrique et en Asie. Scania est une filiale du TRATON GROUP. Scania France commercialise les produits de la marque sur l'ensemble du territoire français par le biais d'un réseau constitué d'une centaine de points. Pour plus d'informations : www.scania.fr