

UN RÊVE DEVIENT RÉALITÉ

L'arrêt, en 2005, de la production des séries T à capot avait créé un choc dans la communauté Scania. Cette décision avait été sans appel, car, hors États-Unis, la demande pour ce type de cabine avait quasiment disparu, y compris au Brésil. Terminé donc le Scania à museau. Depuis, il y avait comme un gros vide chez les amoureux de la marque. Mais avec l'arrivée de la nouvelle génération de camions, ce vide a été comblé par la ténacité de quelques carrossiers, dont un français. La société Brevet a en effet relevé le défi : transformer et faire homologuer un Scania à capot à partir d'un modèle à cabine avancée. Voici la prise en main exclusive d'un S 730 devenu un magnifique T 730. À noter que la conséquence de l'arrêt de la production des séries T a fait exploser la cote des véhicules d'occasion. Les rénovations, et parfois nous pouvons même parler de totales reconstructions, ont créé un nouveau marché avec des prix qui ont flambé.

Quoi qu'il en soit, malgré tous les efforts de ces passionnés, il est difficile de faire du neuf avec du vieux. Car même si vous vous êtes attelé à refaire un 144, par exemple, avec une mécanique totalement neuve, vous resterez

bel et bien avec des normes antipollution obsolètes. Pas le choix. Pour être conforme au statut Euro 6, la seule solution, c'est de partir d'un camion de dernière génération. Dans ce cas, nous ne parlons plus de rénovation, mais bel et bien d'une fabrication, et donc de la difficulté à avoir des papiers français !

Le carrossier hollandais Vlastuin avait ouvert le chemin, avec la transformation de certains modèles de la série R qu'il modifiait à l'identique des anciens T de la série 4. Facile vous allez me dire, car toutes les pièces existaient, il fallait juste les repositionner au bon endroit. Plus fort, avec la dernière génération de Scania, Vlastuin s'est attaqué à la réalisation d'un véhicule jusqu'ici inconnu, un S à capot. Un premier, un second, un troisième. Aujourd'hui, nos amis hollandais en ont (presque) une production à la chaîne. Mais il y a toujours le quid des papiers pour la France. Heureusement pour nous, notre pays regorge de talent et de savoir-faire, et nous avons la chance d'avoir un spécialiste en la matière. La carrosserie Brevet,

●●● basée à Viriat, dans le département de l'Ain, est spécialisée dans les modifications de camions.

Brevet, un magicien ?

Depuis près de 100 ans, Brevet, carrossier constructeur, est le leader français de la transformation et de la conception de cabines poids lourds, aménageant des véhicules pour le transport des hommes et du matériel : camions-écoles, porte-fers, dépanneuses, camions de pompiers, camions militaires, aménagements spécifiques, allongements de cabines, et maintenant, création de nouveaux modèles. Déjà habitué à réaliser des extensions de cabine à la sauce EXC Scania, Brevet relève donc un nouveau défi avec l'arrivée de la nouvelle génération.

Si créer un nouveau modèle peut paraître simple sur le papier, ce genre de projet demande une

« Au-delà des aspects techniques, il y a également la partie administrative qui, en France, n'est pas la plus facile. »

certaine réflexion, car au-delà des aspects techniques, il y a également la partie administrative qui, en France, n'est pas la plus facile. Couper, souder, créer, ok, c'est jouable. Mais faire homologuer, puis immatriculer, c'est une tout autre histoire. Pari réussit donc, et après des mois de travail, le premier T de dernière génération roulait enfin sur les routes françaises courant 2018. Fierté pour notre carrossier français. Et pas le temps de souffler, car les commandes arrivent, et déjà un second camion a été mis en service en mars dernier. Encore plus impressionnant que le premier, le n° 2 de chez Brevet est construit sur la base d'un S 730 en version 6x2, série spéciale BRM.

Et le S 730 devint T 730

Il est donc clair que pour que le carrossier arrive à transformer le véhicule, il faut bien entendu partir d'une base existante et récente. Ici, c'est un modèle S 730 en version 6x2 qui dispose d'un empattement assez long (3 950 mm) pour pouvoir ajouter

le capot sans avoir de problème pour atteler.

Particularité de ce S 730, il est à la base un modèle toutes options, car badgé de la série spéciale BRM réalisée par Scania France. Un camion haut de gamme qui fait déjà rêver lorsqu'il est configuré dans sa version S. Imaginez-le donc transformé en emblématique T. Cette mutation de la version S à la version T est entièrement réalisée dans les ateliers Brevet, et il faut bien compter entre 3 et 4 mois de travail pour obtenir le résultat final. Un délai qui devrait toutefois se réduire pour les prochaines réalisations, les têtes de série ayant permis de résoudre les inévitables petites surprises propres à un projet de cette ampleur.

Concernant la silhouette du camion, l'idée de base était bien de garder un look assez proche de celui de la série 4. Pourquoi en effet changer le style si particulier de ces fameux T, déclinés avec plusieurs types de cabines, mais qui avaient tous un point commun : le capot. Voilà pourquoi vous trouverez peut-être un air de famille caractéristique de la version française, contrairement aux T réalisés en Hollande. Pourtant, même si le capot ressemble à celui de l'ancienne version, il en diffère sensiblement : il est plus haut, et surtout plus large afin de pouvoir abriter le gros radiateur qui équipe maintenant le V8 de 730 ch aux normes Euro 6. Les choses ont changé avec les années, et de ce côté-là, même si nous parlons toujours d'un V8, les évolutions des normes ont rendu de plus en plus complexes les périphériques autour du moteur qui prend beaucoup plus de place.

Pour l'heure, chez Brevet, seul les modèles V8 ont eu droit à cette version à capot, mais il est tout à fait envisageable de réaliser la même version à partir d'autres types de camion. D'ailleurs, le carrossier planche actuellement sur la transformation d'un 4x2, et même d'un 6x4, destiné aux transports lourds. Bon, je vais être un peu restrictif dans mes propos, mais en amoureux du V8 que je suis, il est vrai qu'un tel camion mérite tout de même ce qui se fait de mieux chez Scania. Alors, en suivant cette logique, pas étonnant que nous



Pas facile d'ouvrir le capot, il faut être deux pour ne risquer d'endommager la calandre de la face avant.

Peut être que sur les futures versions un petit vérin de maintien de la calandre serait le bienvenu.



Pour l'ouverture de la sécurité du capot, on conserve la tirette de l'ouverture d'origine de la calandre.

Attention la marche, il faut être souple pour accéder à la plateforme arrière.



Splendide image que celle de notre roi de la route en bord de mer. Il faut dire que la famille Freret habite une superbe région.



Sur le T on conserve les rangements extérieurs du S, un vrai bon point.

Série spéciale Scania France BRM, avec ici le n° 15 sur 30.



Brevet a dû créer un habillage afin de garder l'emplacement d'origine du passage de roue.



Notre S 730 est ici en configuration 6x2 avec essieu relevable, un plus pour les trajets à vide.



La cabine de notre S dispose de 4 cousins d'air, un vrai plus pour le confort de conduite. Un des points forts de notre camion.

Les marches d'origine ne servent plus à accéder à la cabine, mais elles sont bien pratiques pour aller au moteur une fois le capot basculé.



53 ans de passion

Crée en 1966 par Yves Freret, les transports du même nom, ont été repris par les deux fils Norbert et Denis en 2000. Depuis, François, le fils de Denis, a rejoint l'entreprise et sa flotte de 37 ensembles. Ils sont spécialisés dans le transport frigorifique, principalement entre le département de la Manche et Paris, notamment le marché de Rungis. Avec 12 Volvo, 19 Mercedes, 1 Renault et 5 Scania, tous aux couleurs de la maison, les transports Freret restent une entreprise familiale où l'humain est tout aussi important que les machines. Véritables passionnés, Denis et Norbert sont des figures du milieu des camions anciens, et si quelques-unes de leurs rénovations sont des références, ce n'est pas un hasard, tant ils font preuve avec leur chef d'atelier de minutie dans les restaurations. Un mot également sur François, qui s'illustre en camion-cross. Pas étonnant vous allez me dire, habitant aux portes du fameux circuit de Lessay, comment aurait-il pu en être autrement ! La famille Freret, des travailleurs, des gens vrais, une incroyable passion du camion. Bref, je suis certain que nous allons très vite nous croiser à nouveau, car en voyant les beaux anciens qui sont dans le garage, cela m'a donné des idées pour un prochain essai ! Affaire à suivre...

retrouvions ici le fabuleux DC16 en version 730 ch, ce qui n'était pas le cas du premier exemplaire qui était un 580 ch. Rappelons au passage que ce moteur affiche une cylindrée de 16,4 l et qu'il dispose de l'un des plus

« Le capot est plus haut et plus large, pour abriter le gros radiateur qui équipe maintenant le V8 de 730 ch aux normes Euro 6. »

gros couples du marché. En effet, avec 3 500 Nm de 1 000 à 1 400 tr/mn, autant vous dire que notre T 730 ne va pas avoir peur de grand-chose. Pour la boîte de vitesses, pas de surprises, nous retrouvons celle du S, donc, la boîte automatisée Opticruise dans sa version GRSO925 R.

Pour rappel, la lettre O (pour Overdrive), accolée au sigle GRS signifie que le dernier rapport est surmultiplié (0,80), tandis que le R final indique la présence d'un ralentisseur hydrodynamique (Retarder) R4100 D, intégré sur la sortie de la boîte de vitesses. Quant au pont, il s'agit du traditionnel R780, ici avec un rapport de démultiplication de 3,27. Nous avons donc affaire à une mécanique connue, et surtout une mécanique qui demeure l'une des références sur le segment des grosses puissances. Pour la cabine, c'est ce qui se fait de mieux, avec le modèle S à pavillon haut. Rangements à tous les niveaux avec coffres au-dessus de la couchette et une finition cuir que l'on retrouve sur la série limitée BRM. La qualité est vraiment au rendez-vous, et une fois der-

●●● rière le volant, on a davantage l'impression d'être à bord d'une berline de luxe que dans un outil de travail. Clairement, j'adore le poste de conduite et la sensation de sérénité que l'on a au volant.

Un monstre sacré

Mettons-nous au volant. Avec un tel camion, le meilleur moment, c'est justement lorsqu'il roule. Une fois assis sur le siège, un premier constat m'interpelle. Oups, je ne vois pas le capot ! Surprise, ce dernier est tellement plongeant qu'il ne gêne en rien la vision du conducteur, strictement identique à celle que nous pourrions avoir avec un S. Génial lorsque l'on est sur autoroute, car très sécurisant. Mais attention en mode manœuvre ! Là, il vaut mieux garder un œil sur l'antévisseur, car il est préférable de voir où est le bout du capot pour éviter les accrochages. Impression très étrange au début, surtout pour moi qui suis habitué à rouler avec des camions américains au capot massif. Le contraste est énorme avec un Kenworth



Étant donné la nouvelle position de la cabine, on retrouve un accès au poste de conduite avec des marches décalées. Facile pour monter, attention à la descente.

ou un Peterbilt, où là, on ne voit au contraire que le capot ! Ici, c'est vraiment sécurisant. Cependant, attention encore : un coup de fatigue, et le chauffeur peut oublier qu'il est au volant d'un T !



Pas beau ! Non, il faudra vraiment revoir ce petit détail, car pour la finition, cela casse un peu l'ensemble.



Très beau ! Là, rien à redire. Franchement, la sellerie cuir est au top sur notre 730.



Pour la couchette, notre T conserve tous les avantages de la grande cabine S de chez Scania.



Tout est identique, et les rangements ne manquent pas.



L'espace bureau avec la tablette est aussi de la partie, un point vraiment top.



Notre T dispose de l'option rangement au-dessus de la couchette. Là encore, un plus pour celui qui part la semaine.

Selon moi, l'un des plus beaux postes de conduite du marché, rien ne change du S au T.

Super ensemble, ici avec la remorque hommage aux 50 ans de la société. D'ici peu, notre Scania va recevoir une belle Chereau dans les mêmes teintes que le tracteur.



Voici l'un des renvois d'angle de la direction du T. C'est nécessaire, car le boîtier de direction reste en position d'origine.

Le second renvoi permet de conserver la colonne de direction d'origine, un gage de sécurité.

Dans le cas de la maison Freret, heureux propriétaire de ce Scania, cela ne devrait pas poser de problème : le camion sera uniquement conduit par Denis et Norbert, les deux frères. Passionnés qu'ils sont, ils ne sont pas prêts de baisser en vigilance, tant ce rêve devenu réalité leur tient à cœur. Il faut dire que chez Freret, le matériel est impeccable, alors oui, le Scania est bien tombé et va être bichonné de longues années. Car il le mérite notre camion : au volant, nous avalons les kilomètres dans une sérénité incroyable.

Le confort est parfait. La suspension pneumatique intégrale absorbe les défauts des petites routes de la région de Lessay. La direction est précise, et il n'y a aucun mouvement intempestif de la cabine. Contrairement au Strator que nous avions essayé lors de sa sortie, ici, la cabine conserve sa suspension pneumatique à 4 points, et c'est vraiment un gage de confort. Le camion est également très silencieux, car le moteur n'étant plus sous la cabine mais devant, sous le capot, le bruit ambiant en est d'autant plus réduit. Conduire ce camion est un pur bonheur, et après quelques kilomètres et le passage de plusieurs giratoires, le gabarit de l'engin est parfaitement intégré. Et même si le chauffeur est

placé derrière l'essieu avant, la conduite du T devient naturelle. Vraiment, conduire un camion à capot avec un tel confort, je crois que je n'avais encore jamais fait. Et voilà que je suis tombé amoureux de l'engin. Il faut reconnaître que c'était facile, car le mix est impressionnant. Avoir l'une des plus grosses mécaniques du marché, une transmission sans reproche, un 6x2

« Le camion est très silencieux, car le moteur n'étant plus sous la cabine mais devant, sous le capot, le bruit ambiant en est d'autant plus réduit. »

d'une efficacité remarquable, et en bonus un camion quasi exclusif avec un look d'enfer, qui aurait pu résister ? Je sais, je suis un passionné, mais je suis certain que vous auriez craqué comme moi. Pour la petite histoire, il m'a bien fallu le rendre le bébé, car les deux frangins, eux aussi avaient envie de prendre la route avec leur nouveau compagnon. Alors, bonne route les garçons, et un bravo et merci à la famille Freret pour sa passion du camion qui semble vraiment être l'ADN de votre entreprise.

FABIEN CALVET TEXTE ET PHOTOS

FICHE TECHNIQUE

Scania Brevet T 730

Moteur

Scania DC16 108 730 Euro 6 SCR ; 8 cylindres en V à 90° ; alésage : 130 mm ; course : 154 mm ; cylindrée : 16,4 l ; 4 soupapes par cylindre ; injection à haute pression par rampe commune Scania XPI ; pression maxi : 2 400 bar ; suralimentation inter-refroidie par un turbocompresseur à géométrie variable et un échangeur thermique air-air, système de reconduction des gaz d'échappement dans l'admission (EGR) refroidis par eau ; rapport volumétrique de compression : 17,4,1 ; puissance maxi : 730 ch à 1 900 tr/mn ; puissance spécifique : 44,51 ch/l ; couple maxi : 3 500 Nm de 1 000 à 1 400 tr/mn ; ralentisseur par papillon sur échappement, puissance maxi : 434,88 ch à 2 400 tr/mn ; poids à sec : 1 405 kg.

Transmission

Embrayage : monodisque à sec ; ressort de diaphragme ; butée tirée ; commande automatisée Opticruise à assistance électrohydraulique.

Boîte de vitesses : Scania GRSO 925 R ; carter en fonte ; boîte de base à trois rapports synchronisés, un rampant à crabots et une marche arrière, associée à un doubleur de gamme et à un médiateur synchronisé ; l'ensemble procure 12 rapports avant synchronisés, 2 rampants et 2 marches arrière ; ouverture de 13,28, dernier rapport surmultiplié (0,80). Gestion et commande de passage des vitesses automatisées Scania Opticruise.

Ralentisseur hydrodynamique Scania R4100 D intégré sur la sortie de la boîte de vitesses, poids supplémentaire d'environ 107 kg.

Pont arrière (moteur) : Scania R 780 à simple réduction par couple hypoid ; différentiel blocable par commande pneumatique ; rapport de démultiplication : 3,27.

Direction

Boîtier de direction ZF 8098 Servocom ; vis écrou à circulation de billes avec assistance hydraulique intégrée ; rapport de démultiplication variable.

Suspension

Avant : pneumatique.

Arrière : pneumatique.

Freinage

Avant et arrière : 2 circuits pneumatiques ; commande électronique SABPE (système antiblocage ABS et antipatinage ASR) ; disques ventilés sur toutes les roues, système anti-recul.

Poids (t)

Poids en ordre de marche : 10,44 t (avec cabine CS20H + capot ; jantes en alliage léger ; réservoir de 400 l plein ; carénages latéraux et déflecteur tridimensionnel).

PTAC : 26 t.

Poids maxi : essieu avant : 9 t.

Pont arrière : 11,5 t.

Dernier essieu arrière : 7,5 t.

PTRA : 44 t.