



10 mars 2025

eNordkapp Challenge 2024 – une expérience inoubliable

eNordkapp Challenge, un terme que peu d'entre nous connaissent. En revanche, beaucoup savent ce qu'est le Cap Nord, le point le plus septentrional de l'Europe continentale, qui est une destination touristique populaire, surtout pendant les mois d'été. Mais même en hiver, de plus en plus de gens sont attirés par ce cap avec ses températures basses, ses chutes de neige abondantes et surtout ses impressionnantes aurores boréales. Rahel Cathomas et Martin Stamm se sont lancés à la fin de l'année dernière et se sont rendus au Cap Nord avec un camion Scania 40R B 6x2*4 NB. Rahel a rédigé pour nous un rapport de voyage détaillé relatant tout ce qu'ils ont vécu et les plus grands défis qu'ils ont dû relever.

L'équipe «eKing of the Road» 405 s'est minutieusement préparée pour le voyage de 14 jours vers le Cap Nord et le retour au siège de Scania Suisse SA à Kloten. Dans ses bagages, elle avait emporté du matériel de rechange pour le Scania 40R B 6x2*4 NB, ainsi que trois paires de chaînes à neige, une pelle, un balai à neige télescopique et des effets personnels. La station de recharge mobile était également de la partie, mais ils l'ont rendue inutilisée. Bien sûr, Rahel n'a pas manqué d'emmenager tous les objets importants pour un reportage de voyage, tels qu'un appareil photo, un drone, une caméra GoPro, un ordinateur portable et des batteries externes avec plusieurs câbles. Mais le plus important, c'était les différentes cartes, ainsi que le téléphone portable avec diverses applications pour les différentes stations de recharge le long de l'itinéraire à travers l'Allemagne, la Pologne, les pays baltes et la Scandinavie.

Nous, Martin Stamm (directeur des ventes Est chez Scania Suisse SA) et Rahel Cathomas (chauffeuse et journaliste spécialisée dans les véhicules utilitaires), étions très heureux de pouvoir relever ce défi avec le Scania 40R le 26 décembre 2024. Malgré notre joie, nous attendions cette aventure avec un certain scepticisme. Et si le Scania entièrement électrique devait soudainement présenter des problèmes techniques? Après tout, nous voulions prouver que notre camion électrique à batterie (BEV) était un véhicule fonctionnel et fiable, même dans les conditions les plus difficiles. Les essais de presse et les clients qui avaient déjà conduit ce camion nous avaient appris que le Scania 40R figure certainement parmi les camions électriques leaders. Mais comment allait-il se comporter sur ce trajet d'environ 8'000 km, dans la neige et par des températures très basses?

Au départ de Kloten, les températures avoisinaient les zéro degré. Comme il ne s'agissait pas d'un trajet commercial, nous avons eu le privilège de pouvoir rouler avec le camion malgré le jour férié en Allemagne. Après une pause déjeuner pour charger du matériel, nous avons atteint après 669 km de route le parc de recharge de Chemnitz, d'où allait partir l'eNordkapp Challenge le lendemain. Les températures négatives et le vent ne semblaient pas particulièrement impressionner notre BEV et nous avons terminé la journée avec une consommation moyenne de 93,12 kW.

Le premier jour du challenge officiel, nous sommes partis de Chemnitz pour rejoindre Lodz en Pologne, puis Kaunas (Lituanie) et Tallinn (Estonie) en passant par Riga



(Lettonie). Nous avons roulé près de 1'800 km au total. Là aussi, malgré la bruine et un peu de vent, nous n'avons consommé que 93 kW. Ce qui nous préoccupait plutôt, c'était le nombre limité de bornes de recharge fournissant la tension de 800 V requise par notre Scania. Il a fallu bien planifier et organiser pour pouvoir atteindre chaque étape de la journée avec une autonomie suffisante. À cela s'ajoutaient des incertitudes concernant le péage polonais, qui avait été modifié il y a quelques semaines. Avec l'aide de Google et d'un chauffeur serviable qui nous a donné un conseil dans un anglais approximatif, nous avons réglé le péage nécessaire et avons finalement atteint Kaunas sans problème. Nous y avons retrouvé les autres équipes à une station de recharge en plein centre-ville. Mais les bornes de recharge n'étaient pas équipées des 800 V promis, c'est pourquoi nous avons dû chercher une autre possibilité de recharge.

Le lendemain, nous avons visé la station de recharge Kempower à Riga. Nous y avons rencontré l'équipe 406, Rick et Tobi de l'équipe Kempower. Martins Stirans, manager pour les pays baltes chez Kempower, nous a accueillis en personne. Mais là aussi, la déception a été rapide, car la borne de recharge ne fournissait que la moitié de la puissance de recharge promise de 300 kW. Grâce à l'équipe de Kempower, qui a pu augmenter la puissance de recharge à plus de 200 kW via un ordinateur portable, les batteries du camion électrique se sont remplies en un temps acceptable, ce qui nous a permis de prendre le déjeuner. Nous avons ainsi atteint Tallinn avec une autonomie suffisante.

Après une journée de repos, nous avons pris le ferry pour Helsinki tôt le matin du 31 décembre. Notre prochaine destination était le siège de Kempower à Lahti, à une bonne centaine de kilomètres au nord de la capitale finlandaise. Il y avait ici suffisamment de bornes de recharge pour que les douze équipes du eNordkapp Challenge puissent brancher leurs véhicules, mais la puissance de recharge s'est complètement effondrée en quelques minutes. Finalement, nous avons pu utiliser une borne de recharge de l'autre côté du bâtiment et recharger les batteries – non pas complètement, mais suffisamment pour parcourir une grande distance. Après la visite de l'usine, nous avons pris la route vers le nord, sur des routes enneigées, avec des températures extérieures en baisse constante et un vent fort.

Pendant que les autres équipes de l'eNordkapp Challenge s'amusaient à Helsinki lors d'une soirée de la Saint-Sylvestre, nous avons continué notre route jusqu'à la station de recharge Ionity la plus proche, à Pyhäsalmi. Après les expériences des derniers jours, nous avons déjà appris que les stations de recharge Ionity tenaient leurs promesses et qu'elles fonctionnaient sans problème avec la carte Scania Charging. Peu de temps après, nous sommes arrivés à notre hôtel à Käräsalmi. Étant les seuls clients de cet hôtel «sans personnel» et sans restaurant, nous avons fêté le Nouvel An avec des fruits secs et une bouteille de champagne. Nous avons calculé l'autonomie en fonction de la charge de la batterie et avons constaté qu'elle se réduisait plus que prévu à -19°C. Nous avons donc décidé de recharger la batterie à Kemi. Sans recharger complètement, mais avec une autonomie suffisante, nous avons pris la route pour Sodankylä, qui se trouve déjà au nord du cercle polaire. À peine arrivés à la borne de recharge, nous avons attiré l'attention de la police, mais de manière positive. Apparemment, notre Scania 40R était le tout premier camion électrique à cette station de recharge. Très intéressé, le policier, qui conduit lui-même une voiture électrique, voulait tout savoir sur le Scania.



Le 2 janvier, nous avons poursuivi notre voyage vers le nord et les températures ont baissé à chaque kilomètre. Notre consommation moyenne était désormais de 121 kW. Depuis que nous avons quitté Kempower à Lahti, nous n'avons roulé que sur de la neige. À Saarisälke, une station de sports d'hiver non loin d'Ivalo, nous avons rechargé les batteries du Scania à 100% pour arriver à Karasjok avec suffisamment d'électricité. Entre-temps, les températures étaient descendues à -28°C. Dès l'après-midi, nous avons traversé de magnifiques paysages naturels, infiniment vastes et profondément enneigés. Nous n'avons pas croisé âme qui vive. À un moment donné, l'équipe 406 de Kempower nous a rattrapés, mais les autres équipes étaient encore loin derrière nous, certaines d'entre elles ayant du mal à tenir le rythme en raison des températures très basses. Quant à notre Scania 40R, il n'a pas été impressionné par le froid glacial. Heureusement, le chauffage a toujours fourni la chaleur souhaitée dans la cabine. Nous avons donc rechargé à 100% à Karasjok pour pouvoir nous rendre directement au Cap Nord le lendemain.

Peer Haupt, l'organisateur, a recommandé à tous les participants de partir tôt pour être à la barrière de Skarsvåg au plus tard à 10h30, car il se peut que la dernière partie du trajet doive être parcourue en convoi et avec un véhicule d'accompagnement. Nous avons donc entamé la dernière étape vers le point le plus septentrional de l'Europe à 4h30 du matin. Le thermomètre indiquait -32°C. Nous avons mis le chauffage d'appoint 15 minutes avant le départ, mais cela n'a pas eu beaucoup d'effet. Après quelques kilomètres, 10% de la charge de batterie avait déjà disparu. À des températures aussi basses, l'autonomie est réduite d'environ 25% par rapport aux températures proches de zéro.

Mais le trajet de 300 km jusqu'au Cap Nord n'a pas posé de problème à notre BEV. Comme nous sommes arrivés à Honningsvåg bien avant toutes les autres équipes, nous avons décidé de tester immédiatement la borne de recharge sur place. Mais apparemment, elle était hors service; l'écran était sombre et il n'était pas possible de recharger. Heureusement, nous avons appris qu'il y avait une station de recharge pour camions à proximité. Mais celle-ci nécessitait une application supplémentaire, pour laquelle nous devons d'abord nous inscrire. Les informations sur l'écran de la borne de recharge n'étaient qu'en norvégien. Mais nos connaissances de la langue suédoise nous ont été très utiles et nous avons pu recharger suffisamment pour avoir assez d'énergie dans le «réservoir» pour les deux jours suivants. En effet, nous avions prévu de visiter le Cap Nord à deux reprises. Alors que le temps s'était transformé en tempête de neige en quelques minutes le premier jour, nous avons pu découvrir le 4 janvier, sous un ciel sans nuage et dans une lumière incroyable, la nature montagneuse et l'immensité de la mer au Cap Nord. Et au milieu de tout cela, le Scania 40R.

Le matin du 5 janvier, nous avons entamé le voyage de retour à Skarsvåg. Il avait commencé à neiger. La neige tombait de plus en plus fort et le vent violent faisait littéralement disparaître la route. Seuls les poteaux rouges nous permettaient de savoir à peu près où se trouvait la route. Nous avons fini par atteindre Olderfjord, où nous voulions recharger nos véhicules. Entre-temps, nous avons reçu un message sur notre chat eNordkapp Challenge indiquant qu'une équipe avait dérapé de la route et était coincée dans la neige profonde.

Comme l'itinéraire prévu vers Alta était fermé en raison d'un accident, nous avons dû modifier notre programme, car l'application routière norvégienne signalait une



fermeture complète de longue durée. Nous sommes donc allés à la borne de recharge la plus proche pour recharger nos batteries. Malheureusement, comme cette idée était déjà venue à un conducteur de Tesla, la puissance de recharge disponible était insuffisante, ce qui nous a poussés à retourner à Karasjok via Alta pour rejoindre Kautokeino. Il s'agissait d'un petit détour, mais nous avons pu recharger nos batteries en un rien de temps à une station de recharge Ionity à Lakselv. Nous ne voulions pas encore fixer notre objectif du jour et le faire dépendre de la durée pendant laquelle nous nous sentirions suffisamment en forme pour pouvoir conduire sur des routes enneigées et souvent verglacées. Arrivés à Kautokeino, nous avons rechargé une nouvelle fois pour avoir suffisamment d'énergie pour les 440 km suivants. Cette borne de recharge à Kautokeino était d'ailleurs la seule en Scandinavie qui était difficilement accessible pour le raccordement de la BEV.

Nous nous sentions encore suffisamment en forme et alertes pour continuer à rouler encore un bon moment. Les températures ont de nouveau chuté. Nous avons passé la frontière finlandaise et traversé la Suède en passant par Kolari. Après avoir parcouru près de 820 km sur la glace et la neige, nos batteries étaient également vides à minuit et nous avons décidé de dormir quelques heures à la borne de recharge du parc Ionity à Töre. Nous avons chauffé la cabine à une température agréable de 18,5°C. Le chauffage auxiliaire Scania n'a pas été perturbé par la température extérieure de -29°C. Cependant, il faut sacrifier près de 10% de la charge de batterie lorsque la température extérieure est aussi basse.

La neige et les routes verglacées, mais aussi les températures négatives nous ont accompagnés jusqu'à notre retour en Suisse. Le Scania 40R a cependant prouvé qu'un véhicule entièrement électrique est tout à fait capable de rouler dans la neige, sur la glace et par grand froid. L'autonomie est certes réduite de 30%, mais il est tout de même possible d'atteindre des distances de plus de 300 km sans recharge intermédiaire. La neige accumulée sur le châssis et la paroi arrière de la carrosserie a fait augmenter le poids du véhicule de près d'une tonne. Cette neige a commencé à fondre sur le ferry. Même à notre arrivée à Kloten, il y avait encore de la neige et de la glace sur les essieux et les supports.

Au total, nous avons parcouru 8'000 km à une vitesse moyenne de 67 km/h. Le Scania 40R a consommé 8'420 kW, chauffage auxiliaire compris. Sans le chauffage auxiliaire, la consommation était de 8'118 kW. Si l'on calcule le nombre d'arrêts pour recharger le véhicule par rapport au nombre de kilomètres parcourus, on obtient une distance moyenne d'environ 400 km par recharge. Là encore, c'est un résultat très satisfaisant compte tenu des conditions difficiles avec le froid et les routes enneigées.

Pour nous deux, cette expérience unique et extrêmement intéressante s'est terminée après deux semaines et demie. Le Scania 40R B 6x2*4 NB nous a plus que convaincus par ses performances et sa fiabilité. Nous aussi, en tant qu'équipe «eKing of the Road» 405, nous nous sommes très bien complétés, ce qui était particulièrement important pour un tel voyage.

En route pour Scania Suisse SA: Rahel Cathomas

Vidéo: Plongez dans ce voyage unique au Cap Nord et admirez les magnifiques impressions de ce voyage extraordinaire au Cap Nord.



Le coup d'envoi de l'eNordkapp Challenge a été donné à Chemnitz.



L'équipe «E-King of the Road» 405 était composée de Martin Stamm (à gauche) et Rahel Cathomas.



Ici, l'intérêt portait davantage sur le véhicule électrique à batterie que sur le tachygraphe.



Quel décor!



Une des nombreuses infrastructures de recharge qui fonctionnaient bien et qui étaient également facilement accessibles aux camions.



Une petite pause pour une magnifique photo souvenir.

**De plus amples informations peuvent être obtenues auprès de:**

Tobias Schönenberger, Senior Marketing Advisor

Téléphone: 044 800 13 64, e-mail: tobias.schoenenberger@scania.com

Manuel Manser, Responsable Marketing & Communication

Téléphone: 044 800 14 85, e-mail: manuel.manser@scania.com

Scania est un fournisseur de solutions de transport de premier plan au niveau mondial. En 2022, nous avons livré à nos clients 80 238 camions, 4 994 bus et 13 400 moteurs industriels et marins. Les ventes nettes se sont élevées à plus de 170 milliards de couronnes suédoises, dont plus de 20 % étaient liées aux services. Fondé en 1891, Scania est présent dans plus de 100 pays et emploie près de 57 000 personnes. La recherche et le développement sont principalement concentrés en Suède. La fabrication a lieu en Europe et en Amérique latine, avec des centres de produits régionaux en Afrique et en Asie. Scania fait partie du groupe TRATON. Pour plus d'informations, voir: www.scania.com