

VOLVO FH16 700 GLOBETROTTER XL

Sentiment de pouvoir

Depuis sa sortie en 1987, le F16, devenu entre temps FH16, a toujours été synonyme de puissance et de prestige. De 465 ch à l'époque, le FH16 vient de fêter son 25^{ème} anniversaire et culminant à 750 ch. Après une brève passation de pouvoir au cousin suédois, le FH16 est remonté sur la première marche de la puissance nominale. C'est néanmoins avec 50 ch de moins que nous l'avons testé.

À présent dénommé D16G, le bloc qui anime le FH16 est classique, à savoir un six cylindres en ligne de 16,1 litres. Quatre versions sont disponibles : 540 ch (2650 Nm), 600 ch (2800 Nm), 700 ch (3150 Nm) et enfin le top, 750 ch pour un couple de 3550 Nm ! Si la puissance est atteinte dès 1550 et ce jusque 1800 tr/min, c'est surtout le couple qui interpelle. Il est d'autant plus phénoménal qu'il est disponible dès 1000 tr/min et ce jusqu'à 1450 tr/min.

Rien à voir

Générer de telles puissances est une chose, en assurer la transmission en est une autre. Mission accomplie avec la version améliorée de l'I-Shift qui est proposée de série, même si des boîtes de vitesses mécaniques restent disponibles. L'I-Shift est une boîte à 12 rapports, avec doubleur de gamme et médiateur équipé d'un système de changement de vitesses automatisé à commande électronique. Il n'y a dans ce cas aucun dispositif de synchronisation.

Si la transmission est un véritable



Tout rappelle que l'on roule dans un véhicule d'exception.

must, il est également un point qui mérite d'être mis en avant, en l'occurrence le système de freinage auxiliaire. Le VEB (Volvo Engine Brake) est donc un frein moteur intégré d'une puissance de freinage de 380 kW (516 ch) à 2200 tr/min. Comme son nom l'indique, le VEB+ en offre encore plus : 425 kW (578 ch), de quoi négocier les descentes sans problème, tout en se passant du poids inutile d'un ralentisseur supplémentaire.

La relève arrive

Ergonomie et confort. Des trois choix possibles, la cabine Globetrotter XL est la plus spacieuse. Malgré la présence du tunnel moteur, la hauteur intérieure est de 1930 mm et permet donc des

déplacements internes relativement aisés. Je dis 'relativement', car le gros point faible de cette cabine (en regard des concurrents) réside dans la taille et surtout la forte inclinaison du pare-brise, limitant réellement certains mouvements internes.

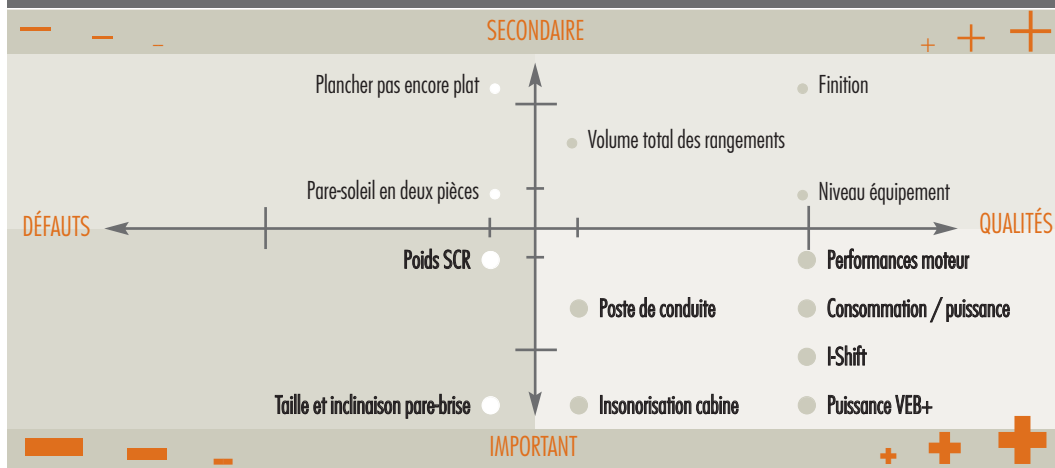
La puissance est une chose, mais il faut aussi que le chauffeur se sente en permanence dans un camion hors du commun. La décoration intérieure exclusive du FH16 le lui rappelle sans cesse, via différents artifices comme le cuir. Personne n'ignore que le FH actuel est en fin de vie. On s'en rend d'autant plus compte en regardant les derniers modèles sortis chez les concurrents. Ainsi, que ce soient les matériaux utilisés ou encore les

gros boutons de commandes présents sur la planche de bord, il est clair que cette génération est maintenant dépassée.

Quelques détails restent uniques : le réglage de la colonne de direction se fait toujours via une petite pédale tandis que le levier de vitesses est toujours situé à droite, solidaire du siège. Bien répartis, les espaces de rangements périphériques au tableau de bord sont en nombre suffisant, sans plus. Le volume cumulé des espaces de rangement intra cabine atteint plus de 860 litres. Certes, les espaces de rangement situés au-dessus du pare-brise ne sont pas les plus généreux, mais il n'en va pas de même pour ceux situés sous le lit (trois grands coffres – dont deux



QUALITÉS ET DÉFAUTS



RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

		VITESSE KM/H	CONSOM. L/100 KM	QUOTIENT (RÉS. ECO)
Volvo FH16 660	Euro 4	87,32	32,64	2,675
Volvo FH16 610	Euro 3	86,93	33,58	2,589
Scania R500 Highline	Euro 3	82,18	29,94	2,745
Man TGA 530 XXL	Euro 3	88,54	31,92	2,774
Mercedes Actros 1848	Euro 5	86,27	28,37	3,066
Daf XF105 510 FAN	Euro 5	87,11	31,36	2,756
Renault Magnum 460	Euro 5	85,33	28,84	2,959

accessibles depuis l'extérieur) et en lieu et place du lit supérieur (armoires à fermetures coulissantes). C'est assurément un des points forts de ce véhicule apprécié des chauffeurs longues distances. Les dimensions des couchettes sont de respectivement 70x200x16 pour celle du bas, et de 60x190x80 pour celle du haut, quand elle est présente.

Prestations époustouflantes Performances et consommation.

Trop de gens pensent que la consommation est proportionnelle à la puissance. Certes, les gros moteurs consomment plus, mais moins longtemps ! Cette vérité, nous la vérifions à nouveau lors de cette prise en mains, avec en ligne de mire

la quatrième étape de notre test, la plus difficile au niveau relief : 32,72 l pour une moyenne impressionnante de 88,45 km/h ! Passé le seuil du raisonnable, plus le camion est puissant, moins il consomme : le FH16-610 consommait 35,69 l pour 86,93 km/h. Plus récemment, le FH16-660 consommait 32,97 l pour 88,51 km/h. Ce qui compte ici est de garder une vitesse constante, gage d'une consommation maîtrisée, tout en se permettant une vitesse de croisière moyenne élevée. Enfin, au niveau de l'AdBlue, voici les chiffres (étape 4) : 1,91 l par 100 km et un ratio de 7,36 % par rapport au carburant.

Sentiment de domination

Impressions de conduite. Aimer son travail est important, aimer son

matériel aussi. Rouler de longues distances au volant de ce genre de véhicule est une chance. Le pire, c'est sans doute de devoir ensuite rouler dans une version plus classique ! Lors du parcours, la boîte aura rétrogradé deux fois en 11ème. Tout est dit. A titre d'exemple, la côte de Cheratte se dévore littéralement à plus de 80 km/h. C'est impressionnant et cela procure un sentiment de puissance. Les autres camions sont véritablement laissés sur place, même quand ils sont à vide. Pour le reste, on regrette l'inclinaison prononcée du pare-brise, mais par contre on apprécie à sa juste valeur l'I-Shift qui reste une référence à ce niveau. Le mode Eco Roll permet de passer en mode

neutre pendant les moments de non utilisation de la pédale de gaz, et profiter au maximum de l'inertie.

Conclusion. Il est vrai que peu de chauffeurs auront l'occasion de 'tailler la route' au volant d'une telle machine. Tant mieux pour les chanceux, car ils profiteront vraiment d'un camion hors du commun. Attention cependant à la chute quand ils reprendront une version classique ! Attendons à présent la nouvelle cabine et son lot de nouveautés, dont certainement un nouvel aménagement intérieur, et un pare-brise moins incliné !

Texte et photos :
Pierre-Yves Bernard

Une marque du groupe Daimler



Trois pièces, situation idéale.

Le nouvel Actros. La nouvelle dimension du confort.

Travailler, vivre et dormir dans les meilleures conditions... les cabines du nouvel Actros redéfinissent la notion d'espace jusque dans le moindre détail. Exemples : leur hauteur intérieure maximale de 2,13 m, leur plancher entièrement plat, même dans les cabines de 2,30 m de largeur, ou encore les nombreux équipements de confort qui rendent la vie à bord si agréable sur les longues distances. Découvrez-le dès maintenant chez votre Concessionnaire Agréé Mercedes-Benz ou sur le site www.mercedes-benz.be/camions



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

DAF ATE

Mieux vaut tard...

DAF est le dernier constructeur à présenter une version de ses poids lourds longues distances optimisés sur le plan de la consommation. Mais en démarrant plus tard, on rattrape parfois rapidement son retard...

Renault Trucks avait lancé son Premium Optifuel en 2008, et il aura désormais été suivi par tout le monde. DAF met donc sur le marché des versions 'basse consommation' de ses XF, CF et LF sous la dénomination ATe (pour Advanced Transport efficiency).

Hardware et software

Les mauvaises langues auront beau dire que la mesure individuelle qui a le plus fort impact sur la consommation est la réduction d'usine de la vitesse maxi à 85 km/h. Ce serait faire peu de cas de toutes les améliorations apportées par DAF au véhicule lui-même, à commencer par le moteur Paccar MX qui propulse CF et XF : nouveaux injecteurs et optimisation des angles d'injection, pompe à huile plus petite, optimisation de la gestion moteur en encapsulage de l'échappement devraient déjà générer une économie de carburant de 3%. Une nouvelle boîte manuelle à 12 rapports de ZF a été programmée en fonction de couples plus élevés et propose une prise directe (seulement avec le moteur de 510 ch), le tout pour un poids mort inférieur de 35 kg. Quant à la boîte automatisée AS-Tronic, elle réduit les possibilités d'intervention du chauffeur en choisissant elle-même le moment idéal pour changer de rapport.



Sur le plan aérodynamique, le XF ATe bénéficie d'un nouveau spoiler de toit en option (présenté au salon RAI), plus léger de 25 kg et beaucoup plus facile à régler en hauteur. Voilà pour le 'hardware'. Le programme ATe dépasse cependant le cadre strict du véhicule. En attendant une nouvelle génération d'ordinateurs de bord, l'information disponible au tableau de bord sur la consommation s'est affinée. Quant au gestionnaire de flotte, il recevra davantage d'informations sur l'influence d'un réglage correct des éléments aérodynamiques et de la juste pression des pneus. Enfin, DAF propose lui aussi un programme de formations à l'éco-conduite qui, à lui seul, peut

ENFIN UN ÉCRAN PROACTIF

La principale nouveauté d'un DAF XF ATe par rapport à une version normale réside dans l'écran de l'ordinateur de bord. Un chauffeur habitué de la marque remarque immédiatement que cet écran est (enfin) devenu proactif et affiche les différentes informations qui se rapportent à la consommation. Simple à consulter, l'écran bicolore affiche dans de grandes lettres et chiffres les infos importantes : consommation instantanée, consommation moyenne générale, consommation sur une étape précise, ou encore le pourcentage de temps lors duquel il a profité de l'inertie du véhicule.

Pierre-Yves Bernard

générer une économie de consommation de 5%. Un transporteur (Van Dievel) qui avait déjà investi dans presque toutes les techniques et méthodes disponibles pour réduire sa propre consommation peut en témoigner :

les versions ATe lui ont encore permis d'améliorer son score de manière significative. DAF a donc peut-être tardé à rendre sa copie 'eco', mais a remis une copie propre.

Claude Yvens