

Toujours au top



Le souffle de la concurrence se fait sentir, mais le FH tient bon.

VOLVO FH12 460 GLOBETROTTER XL

L'adage ne dit-il pas qu'il est plus facile d'arriver au top que d'y rester ? Dès lors, que dire du Volvo FH ? Introduit en 1993 pour remplacer la gamme F, le FH en est à sa douzième année d'existence. Deux fois revue et corrigée, la dernière fois en 2001, la gamme FH poursuit sa route avec brio. Offrant un juste équilibre à tous les niveaux, gardant une ligne qui séduit, le FH conserve les faveurs des transporteurs. Certes il a fait ses preuves, mais le souffle des concurrents est à présent très proche ! Alors, le FH, toujours au top ?

Si les constructeurs ont largement anticipé l'obligation des moteurs aux nouvelles normes anti-pollution, ils ont également eu le bon goût de penser à soigner le chauffeur et donc fait en sorte que celui-ci soit pleinement à son aise. La concurrence a cela de bon qu'en bout de ligne, c'est forcément l'utilisateur qui en sort gagnant. A ce titre, le FH a eu le bon goût de peaufiner sobrement ses acquis sans vraiment apporter de grandes révolutions.

Power boost

Configuration technique. Le Volvo FH, dans sa configuration du moteur 12,1 litres (le D12D), offre un choix de motorisations allant de 380 à 500 ch, avec deux niveaux de

puissance intermédiaires à 420 et 460 ch. Le FH16, grand frère plus costaud, existe lui en deux versions de 550 ch ou 610 ch. Juste au-dessus du best-seller de 420 ch, c'est la version 460 ch qui nous occupe cette fois. Du point de vue technique, le moteur est un diesel (Euro 3) de 6 cylindres en ligne, avec turbo et intercooler, le tout géré de façon électronique. A noter que le véhicule disposait du nouveau système Economy Power, à savoir un 'power boost' qui intervient dans les plus hauts rapports et qui procure un surplus de couple, permettant ainsi d'éviter de devoir rétrograder et ainsi de consommer moins. Si ce choix reste à l'appréciation suivant le profil du travail demandé au véhicule, ce petit plus est néanmoins surprenant.

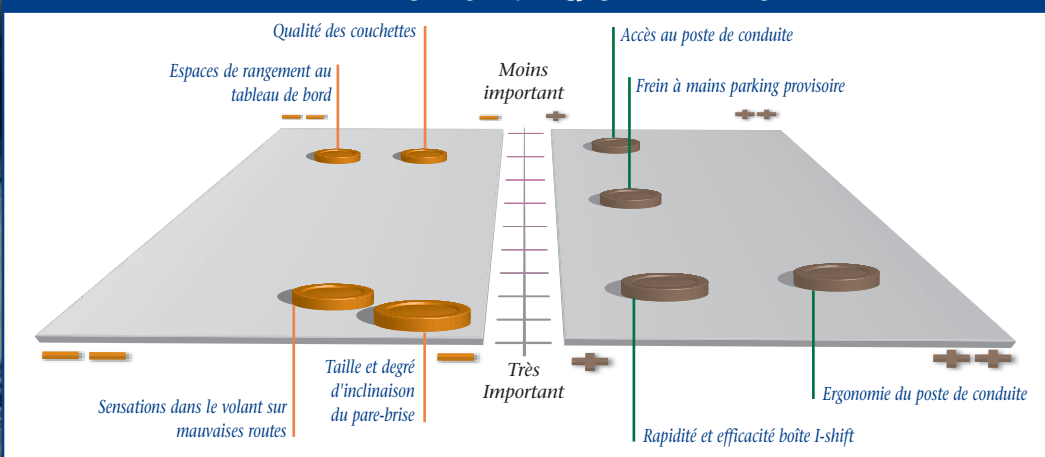
Notons encore le freinage pneumatique à commande électronique, ABS et ASR, freins à disques ventilés, et un frein moteur Volvo (VEB) d'une puissance de 285 KW à 2300 tr/min. Une fois combiné à la boîte automatique, celui-ci coopère avec les freins classiques une fois que l'on appuie sur la pédale. Au volant, trois positions manuelles permettent de graduer l'intensité de freinage souhaitée. Enfin, la suspension est parabolique à l'avant et pneumatique à l'arrière.

Ergonomie et confort. La cabine Globetrotter XL (L2H3) est très clairement dédiée au transport longue distance et offre donc dans ce contexte des dimensions intérieures intéressantes avec une garde au toit de 2100 mm (1930 mm sur le tunnel moteur), qui offre assez d'espace pour permettre une vie agréable à bord.

La montée dans la cabine est très aisée et très sécurisée. Le premier coup d'œil renseigne une qualité de fabrication chère à Volvo. Pour ce qui est du volume total possible pour les rangements, que ce soit les rangements intérieurs (comme les trois sections au-dessus du pare-brise : 170 litres répartis comme suit : 35-100-35), ou encore les deux coffres en dessous de la couchette, accessibles de l'extérieur, le chauffeur y trouve son compte.

L'instrumentation de bord peut se résumer en deux points importants : d'une part un large écran graphique (sur lequel apparaissent de nombreuses infos) entouré des principaux indicateurs pour la conduite (compte tours, vitesse, pressions, ...) et d'autre part des commandes qui sont (théoriquement) conçues pour être toujours à portée de mains pendant la conduite. Certaines sont

DEFAUTS & QUALITES



BILAN CHIFFRE

Topographie			Distance Km	Vitesse moy. km/h	Consom. moy. l/100 km	Quotient (résultat eco)	
Barchon	La Sentinelle	Autoroute avec légères côtes	174,9	83,48	25,76	3 240	
La Sentinelle	Reims	Autoroute avec légères côtes	196,3	89,21	29,41	3 033	
Reims	Berchem	Autoroute avec fortes côtes	205,7	80,52	35,52	2 266	
Berchem	Barchon	Autoroute avec fortes côtes	172,6	74,79	32,88	2 274	
Météo : Beau et sec, vent latéral par moments			TOTAL	749,5	82,2	30,57	2 688

VOLVO FH12 460 GLOBETROTTER XL

LA CABINE EN 7 POINTS



L'accès au poste de conduite est facile et sécurisant.



De larges possibilités de rangement.



Un petit levier intégré au siège du chauffeur.



Plusieurs commandes intégrées au volant.

d'ailleurs reprises dans le volant, augmentant ainsi le confort d'utilisation. Assez encastré, le display reste consultable même quand le soleil est de la partie et qu'il éclaire latéralement celui-ci.

I-Shift... presque tout le temps

Performances et consommation.

Si votre choix se porte sur un passage automatisé des vitesses et que vous optez pour la boîte I-Shift, vous vous préparez à une conduite reposante. L'avènement des boîtes électroniques a sans doute rebuté au départ pas mal de chauffeurs bien habitués à leur boîtes traditionnelles. Mais à présent, nul doute que les boîtes du genre de celle-ci font partie du paysage. Quand on y a goûté, il devient très difficile de s'en passer ! Le (petit) levier est positionné à droite du chauffeur, de façon solidaire avec le siège. Pour certains, il est parfois trop en retrait, mais une fois habitué aux différentes positions, plus de soucis d'autant plus que les infos liées à son utilisation sont diffusées sur le display.

A l'utilisation, ce qui étonne vraiment, c'est le passage rapide et en douceur des vitesses. Si le chauffeur reste seul maître à bord, son travail est largement facilité et il devient quasi impossible d'avoir une mauvaise surprise. Outre ce confort, l'avantage le plus conséquent est sans doute l'économie de carburant. La gestion électronique dicte les plages idéales d'utilisation du compte tours et forcément dicte

aussi la quantité de carburant qui est utilisée.

Mais si on peut se reposer sur sa gestion 'intelligente', il est néanmoins opportun de se garder la possibilité du passage en manuel de temps à autre, ne fut-ce que pour rétrograder plus vite afin de maintenir le régime moteur dans une plage qui permette de profiter de façon optimale de la puissance du frein moteur. Trop souvent, le mauvais rendement de celui-ci n'est dû qu'au régime trop bas au moment de son utilisation. Signalons d'ailleurs que pour l'actionner au départ de la manette placée à droite du volant, il faut avoir eu le temps de vraiment s'habituer à la trouver du premier coup sans se tromper car elle est en conflit avec l'autre manette placée juste derrière ! Une utilisation méticuleuse, souple et toujours avec le même doigt permet de pallier ce léger bémol du poste de conduite. Vu leur force actuelle, les freins moteurs dernière génération suffisent souvent à soulager les freins classiques, les laissant ainsi disponibles pour l'urgence. Le tout est aussi de conduire avec anticipation. Le couple maximum pour cette configuration de 460 ch est de 2200 Nm, la plage d'utilisation optimale se situant quant à elle entre 1100 et 1450 tr/min. Cela surprend d'ailleurs toujours de voir le compte-tours descendre à 1100 tr/min avant que la vitesse inférieure ne soit enclenchée !

Impressions de conduite. Difficile d'être mal installé tellement les possibilités sont nombreuses pour trouver la position idéale. Que ce soit

avec le siège ou la colonne de direction, prendre le temps de bien s'installer est primordial. Le poste de conduite est ergonomique, fonctionnel et de qualité, même si il n'est pas évident de déposer des objets à sa droite sur la partie centrale du tableau de bord. Ceci est particulièrement flagrant au regard de ce qui existe chez certains concurrents. Les rangements à portée de main sont pourtant un gage de sécurité. De ce point de vue, on peut aussi regretter la (trop ?) forte inclinaison du pare-brise. Si de l'extérieur il donne sans aucun doute une impression positive d'agressivité, certains concurrents n'ont quant à eux pas lésiné sur des pare-brise plus grands et plus droits.

Une excellente insonorisation

Dans son ensemble, le comportement routier général est très agréable, avec parmi les points forts un niveau élevé d'insonorisation. Malgré cela, on peut quand même regretter de subir par moment les aspérités et déformations de la chaussée au travers du volant. Au rayon du confort de conduite, signalons la possibilité d'activer un 'frein à main momentané'. Concrètement, lors de bouchons, surtout dans des côtes, une fois l'activation faite, quand on lâche la pédale de frein, le véhicule reste quelques secondes en stand by, permettant ainsi de redémarrer sans souci sans passer par le frein à main. Enfin, les commandes disponibles sur la porte (vitres, rétros, ...) sont

assez loin pour ne pas les activer par maladresse si, le cas échéant, le chauffeur pose le bras gauche sur la porte pendant la conduite.

Bulletin final. Le Volvo FH prouve une fois de plus que son statut actuel sur le marché n'est pas usurpé. Empreint de nombreuses qualités routières et d'une cabine qui continue de plaire, le futur s'annonce dès lors sans nuages. Précisons malgré tout les modalités exactes d'utilisation, en signalant une météo clémente avec un vent faible, pas d'utilisation du cruise control, et surtout (encore et toujours !) des travaux routiers sur notre parcours, lors des deux dernières étapes. Le strict respect des limitations qui y sont liées aura eu raison de la vitesse moyenne générale qui plafonne tristement à 82 km/h. Mais c'est cela aussi cela la réalité de la route au quotidien ! Toujours est-il que dans cette configuration longue distance (rapport de pont), combinée à la boîte I-Shift, le résultat final annonce une consommation moyenne de 30,57 litres qui donne logiquement pleinement satisfaction.

■ Texte : Pierre-Yves Bernard
Photos : Arnaud Siquet



Peu de place pour les objets à portée de main.

Des rétros très design et **commandés de l'intérieur.**

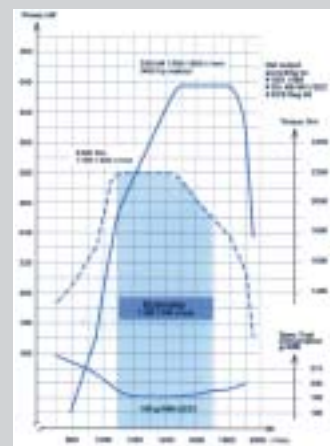


Un poste de conduite fonctionnel, ergonomique et pratique.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Moteur : D12D460
 Type : EM-EC01
 Niveau Euro : Euro 3
 Configuration :
 6 cylindres en ligne
 Injection : injecteurs pompe
 Alésage x couple : mm 131x150
 Cylindrée : cc 12100
 Taux de compression : 18,1:1
 Puissance maxi : ch 460
 Régime moteur :
 tr/min 1700-1800
 Couple maxi : Nm 2200
 Régime moteur :
 tr/min 1100-1300



ELECTRICITÉ

Tension de service : V 24
 Batterie : Ah 2 x 170
 Alternateur : Amp 80
 Démarreur : kW 5,5

DIRECTION

Caractéristiques : Boîtier ZF
 Diamètre du volant : mm 450

EMBRAYAGE

Type : CS43B-O
 Caractéristiques :
 Monodisque à sec
 Diamètre : mm 430

SUSPENSIONS

Caractéristiques AV :
 Parabolique 2 lames
 Caractéristiques AR :
 air 4 coussins

FREINS

Caractéristiques : Freins à disques
 Sécurité : EBS avec ESP
 Frein de stationnement :
 sur les 4 roues
 Frein moteur :
 VEB 285 kW à 2300 t/m

BOÎTE DE VITESSES

Type : I-shift VT2412B
 Rapports : 12
 Réduction 1er rapport : 14,94
 Réduction rapport supérieur : 1
 Réduction marche AR : 17,48

ROUES ET PNEU

Dimensions jantes : 9 pouces
 Dimensions pneus : 315/70R22,5

ESSIEU AV

Type : FAL6,7
 Angle de rotation : ° 50
 Capacité : kg 6700

CABINE

Type : Globetrotter XL
 Suspension : à 4 points ; à air arrière
 Siège chauffeur : Exécution luxe
 commandes électriques
 Principaux équipements :
 Climatisation, Frigo, Airbag

ESSIEU AR

Type : RS1356SV
 Réduction : RAT2,79
 Capacité : kg 13 tonnes ; MMA
 train 56 tonnes

RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

	Vitesse km/h	Consommation l/100 km	Quotient (résultat eco)
VOLVO FH 460	82,20	30,57	2688
SCANIA R500 HIGHLINE	87,94	31,73	2772
IVECO STRALIS AT 440	87,68	29,54	2968
SCANIA 470 TC	86,77	30,77	2820
DAF XF95 430	88,25	31,52	2800
ACTROS 1841 LS	86,91	29,54	2942
MAN TG 530 XXL	88,54	31,92	2774

DIMENSIONS ET MASSES DU TRACTEUR

Poids en ordre de marche	kg 7114	Largeur HT	mm 2495
MMA	kg 18000	Hauteur HT	mm 3840
Longueur HT	mm 5785	Couchette du bas	mm 70 x 200
Empattement	mm 3600		

LES CONCURRENTS DU SEGMENT 460-480 CH

	DAF XF 95 480	IVECO STRALIS AS 480	MAN TGA 480	MERCEDES ACTROS 1846	RENAULT MAGNUM Dxi 480	SCANIA SERIE R 470 HPI
TYPE DE MOTEUR	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne
CYLINDRÉE	cc 12600	12900	12800	11900	12100	11700
PUISSANCE	ch 483	480	480	456	480	470
	tr/min	1530/1900	1900	1800	1800	1900
COUPLE	Nm 2100	2200	2300	2200	2240	2200
	tr/min	1100/1500	1000/1550	1080	1050/1450	1050/1350