

VOLVO FH16 750

Performances hors du com

Le Volvo FH16 en version 750 ch est actuellement le véhicule de série le plus puissant du marché. Comparé au Scania R730, qui est en fait son seul concurrent, le FH16 est évidemment un véhicule d'exception qui fait rêver bon nombre de passionnés.

Un premier coup d'œil permet de percevoir les particularités extérieures qui le différencient de ses 'petits' frères de la gamme FH : une calandre différente, des chromes rutilants ou encore une peinture et des flancs de cabine spéciaux. A l'intérieur, rien de neuf si ce n'est les tons jaunes dédiés à la version

750 ch sur le levier de vitesses ou les sièges en cuir.

Pas (encore) de Dual Clutch

Ligne cinématique. Dernier moteur à passer en Euro 6, le 16 litres nouvelle génération date de début 2014. Bardé de nouvelles technologies (comme le nouveau système de

refroidissement), il nous intéresse particulièrement par son turbo à double étage et à géométrie variable. L'injection par rampe commune permet d'atteindre à présent des valeurs de 2400 bars. Trois versions de puissance sont disponibles : 550 ch (2900 Nm avec l'I-Shift et 2800 Nm avec

une boîte de vitesses manuelle), 650 ch (3150 Nm) et enfin le 750 ch que nous avons testé (3550 Nm). Cette valeur de couple est phénoménale et à plus forte raison quand on sait qu'elle est disponible dès 950 tr/min. Que demander de plus ? Par défaut, c'est la boîte I-Shift qui équipe le monstre. Son logiciel,



mun

passé par plusieurs évolutions, reste clairement une référence sur le marché. Dommage que la fonction Dual Clutch ne soit pas encore disponible, puisque sa tolérance maximale actuelle est de 2800 Nm.

Parmi les enjeux des grandes puissances, il y a la nécessité de disposer d'une force de retenue suffisante sans recours à des méthodes auxiliaires, plus chères et plus lourdes. Dans le cas qui nous

Le FH16, un rêve pour beaucoup.

occupe, le frein moteur VEB+ est passé de 425 à 470 kW au régime de 2200tr/min, ce qui donne 640 ch de retenue. À l'usage, pour les travaux très lourds, le ralentisseur additionnel reste quand même une bonne idée.

Impressions de conduite. Pas besoin de rouler des kilomètres pour se sentir fier d'être au volant de pareil engin ! Au volant d'un FH16, on parade sur la route. C'est aussi la 'totale' au niveau du luxe et des équipements. Un exemple parfait ? La climatisation lorsque le moteur est arrêté. Revenir de son repas en salle conditionnée et remonter dans un camion surchauffé, ce n'est pas idéal. Ici, pas de buée, pas de condensation, bref un système parfait, qui, précisons-le, est réglable au degré près. Autre option, celle qui fait passer les commandes de la boîte vers la planche de bord, en lieu et place du levier à droite du chauffeur. Si l'avantage premier est de libérer de la place, on peut douter de l'efficacité réelle de ce choix. En effet, pour les chauffeurs qui ne bénéficient pas de l'I-See, pouvoir intervenir sur la boîte à des moments clés reste une façon de consommer moins. Avec les trois boutons placés sur la planche de bord, on peut douter de la bonne volonté que mettront les chauffeurs à intervenir eux-mêmes. La solution idéale n'a pas changé : placer une manette à droite du volant... comme les concurrents.

Les seuls autres bémols que nous exprimerons au sujet de cette excellente cabine n'ont pas changé depuis le lancement du nouveau FH : la place octroyée aux jambes du passager est trop réduite et le bouton des 'warnings' est mal placé. À 90 km/h, le camion franchit 27 m à à la seconde...

Sur le plan de la sécurité par contre,

*A camion spécial,
intérieur spécial !*



le FH 16 fait le maximum. Tout ce qui peut être présent à ce niveau est là. Entre autres, nous avons apprécié lors des changements de voies et dans les échangeurs le système qui permet d'interpeller le chauffeur lorsqu'un obstacle est présent dans son angle mort à droite. L'avertissement passe par une lumière rouge (présente sur la poignée de montée à bord) combinée à un bruit de klaxon. Impossible de rester indifférent, d'autant plus que le silence de fonctionnement a encore été amélioré avec le nouveau moteur.

Epoustouflant !

Prestations. Pour rappel, la quatrième étape du test Truck & Business débute à Berchem (Grand-Duché de Luxembourg) et se termine à l'entrée de Liège. Très vallonnée, elle représente clairement le terrain de jeu idéal pour ce genre de véhicule. Mais la question qui taraude les patrons et chauffeurs est celle de la consommation. Peut-on acheter 'simplement pour le plaisir' un tel camion, hors contexte des convois exceptionnels et autres grumiers ? la réponse est clairement oui. En tenant compte du système I-See et d'une maîtrise minimale des techniques de conduite économique, il est possible de combiner un maintien de cap à haute vitesse moyenne (quand la route le permet) et une facture de carburant modérée. La preuve lors du test : le FH16 a consommé 31,54 l en maintenant une vitesse moyenne de 88,66 km/h, excusez du peu ! Ce FH16 consomme donc un bon litre de moins que ses prédécesseurs



Les commandes de l'I-Shift étaient encore à leur place habituelle.

BON À SAVOIR

- Le camion le plus puissant du marché.
- FH16 750 : 3550 Nm de couple dès 950 tr/min.
- Consommation très raisonnable

(660 ch Euro 4 et 700 ch Euro 5), tout en améliorant encore sa vitesse moyenne.

Conclusion. Le Volvo FH16 représente un rêve pour beaucoup, et ceux qui le conduisent au quotidien en sont bien conscients. Autant dire qu'au volant de ce véhicule, on ne parle plus de plaisir, mais de jouissance. Il est d'autant plus difficile de revenir à un véhicule plus classique par la suite !

Texte et photos :
Pierre-Yves Bernard