

NOUVEAU VOLVO FH

# Un grand bond en avant

*La nouvelle face avant, surtout en version FH16, ne fait pas dans la sobriété.*



Le nouveau FH de Volvo définit de nouvelles normes en matière d'ergonomie et de sécurité, et il concrétise une série de sauts technologiques qui feront date dans l'histoire du poids lourd. Tout cela a évidemment un prix.

L'élément le moins convainquant du nouveau FH est sa nouvelle face avant. A la limite du tuning en version FH16, deux zones noir mat soulignent la grille de calandre et la zone sous le pare-brise, qui accueille le logo Volvo entre deux baguettes chromées.

Plutôt séduisante avec des teintes sombres, il faudra juger ce traitement en blanc et avec une cabine normale.

La marque Volvo occupe la plus grande partie de la surface disponible entre le pare-brise et la grille de calandre. L'image de ses clients est reléguée au second plan ou sur le bandeau de la cabine Globetrotter (qui représente il est vrai 96 % des ventes actuelles). Le principal n'est cependant pas là.

### Un m<sup>3</sup> supplémentaire

En renonçant à sa particularité historique (un pare-brise fortement incliné), Volvo offre à toutes ses cabines un bon m<sup>3</sup> d'espace sup-

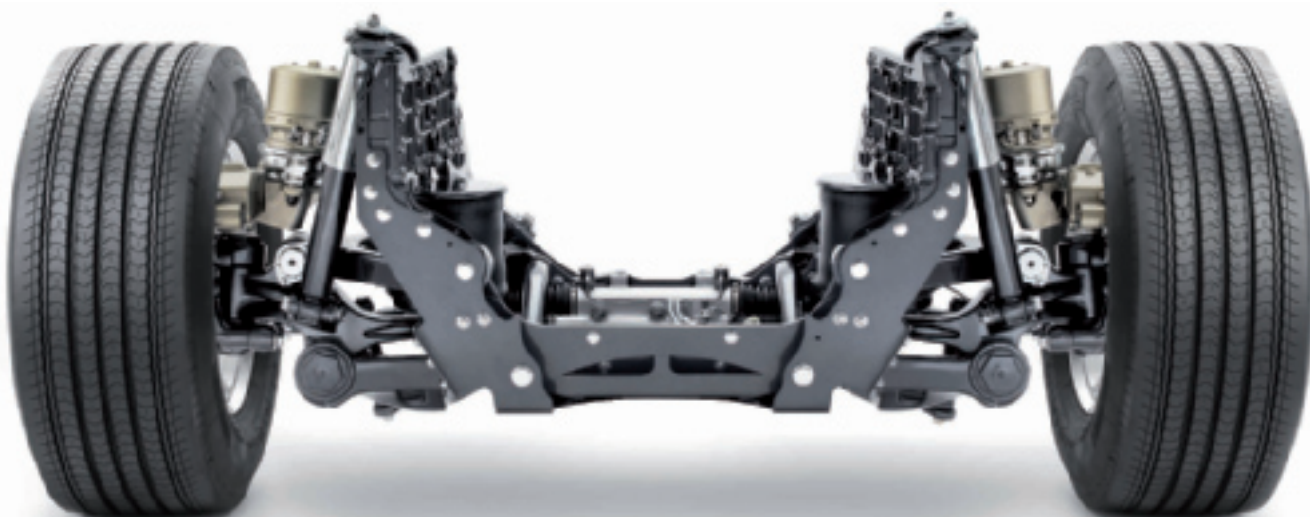
plémentaire, malgré un seuil de plancher placé 9 cm plus haut par rapport à l'ancienne cabine. Grâce à une chasse aux millimètres superflus, Volvo a réussi à obtenir une hauteur libre de 211 cm dans la cabine Globetrotter XL, alors que le volume de l'ancienne cabine Globetrotter XL correspond à peu près à celui de la nouvelle cabine Globetrotter.

Deux bénéfices de cette évolution sautent aux yeux : les déplacements à l'intérieur de la cabine sont plus faciles (malgré le minuscule 'tunnel' moteur de 9 cm en version Globetrotter) et les espaces de rangement progressent de 300 litres. Au-dessus du pare-brise, il est pos-

sible désormais de loger un four à micro-ondes.

Assis au poste de conduite, la première impression favorable porte sur la visibilité : la surface vitrée a augmenté de 8 %, les montants A sont plus fins, les montants des rétroviseurs extérieurs aussi, de telle manière qu'ils ne gênent presque plus la vision. Le siège se règle en profondeur sur 4 cm de plus que sur le FH actuel.

Le tableau de bord, de lignes très pures, tranche nettement avec le reste de la production actuelle. La plupart des commandes (y compris le téléphone et la navigation) se trouvent sur le volant, les autres



La suspension à roues avant indépendantes est en option.



La nouvelle transmission I-Torque n'arrivera qu'à l'automne 2013.

étant disposées par ordre d'utilité sur le module central.

Le siège passager pivote, mais l'espace de repos, au-delà d'une table pliable logée sous la couchette, n'a pas fait l'objet de nouvel aménagement particulier. Les chauffeurs apprécieront tout de même les dimensions plus généreuses de la couchette du bas (815 mm de large) et la trappe de lumière placée au milieu du toit. Elle fournit une source de lumière naturelle bienvenue, mais sert surtout de trappe d'évacuation en cas d'accident. Il s'agit d'ailleurs d'une des seules trouvailles qui ne soit pas en option sur ce nouveau FH.

### En attendant l'I-Torque

Sur le plan de la ligne cinématique, le nouveau Volvo FH devra attendre un an avant de montrer tous ses atouts. Il sera en effet d'abord disponible avec toute la gamme actuelle des moteurs Euro 5 et EEV, et avec le seul moteur D13 de 460 ch en version Euro 6 (avec SCR, EGR et injecteurs unitaires). La véritable révolution se produira à l'automne 2013, lorsque Volvo Trucks commercialisera l'I-Torque. Le concept I-Torque réunira trois éléments conçus l'un en fonction de l'autre : le moteur, un embrayage double et une nouvelle boîte de vitesses I-Shift 2. Le futur moteur D13 combinera

## IMPRESSIONS DE CONDUITE

**POSTE DE CONDUITE.** Bien installé, disposant d'une excellente visibilité grâce aux nouveaux rétroviseurs et à l'affinage des montants, le chauffeur appréciera aussi l'insonorisation en hausse. Puisque les clients en ont émis le désir, la commande de boîte I-Shift est restée à sa place, le long du siège, et non au volant comme chez tous les concurrents. Autre bémol, le bouton des feux de détresse, mal positionné à gauche du volant, et qui aurait pu prendre une place à droite avec les autres commandes.

**COMPORTEMENT DYNAMIQUE.** La direction a été retravaillée et se montre effectivement plus souple et plus précise. La suspension indépendante semble apporter un plus en matière de confort, mais un court test sur de trop bonnes routes suédoises le met moins en valeur que nos routes belges.

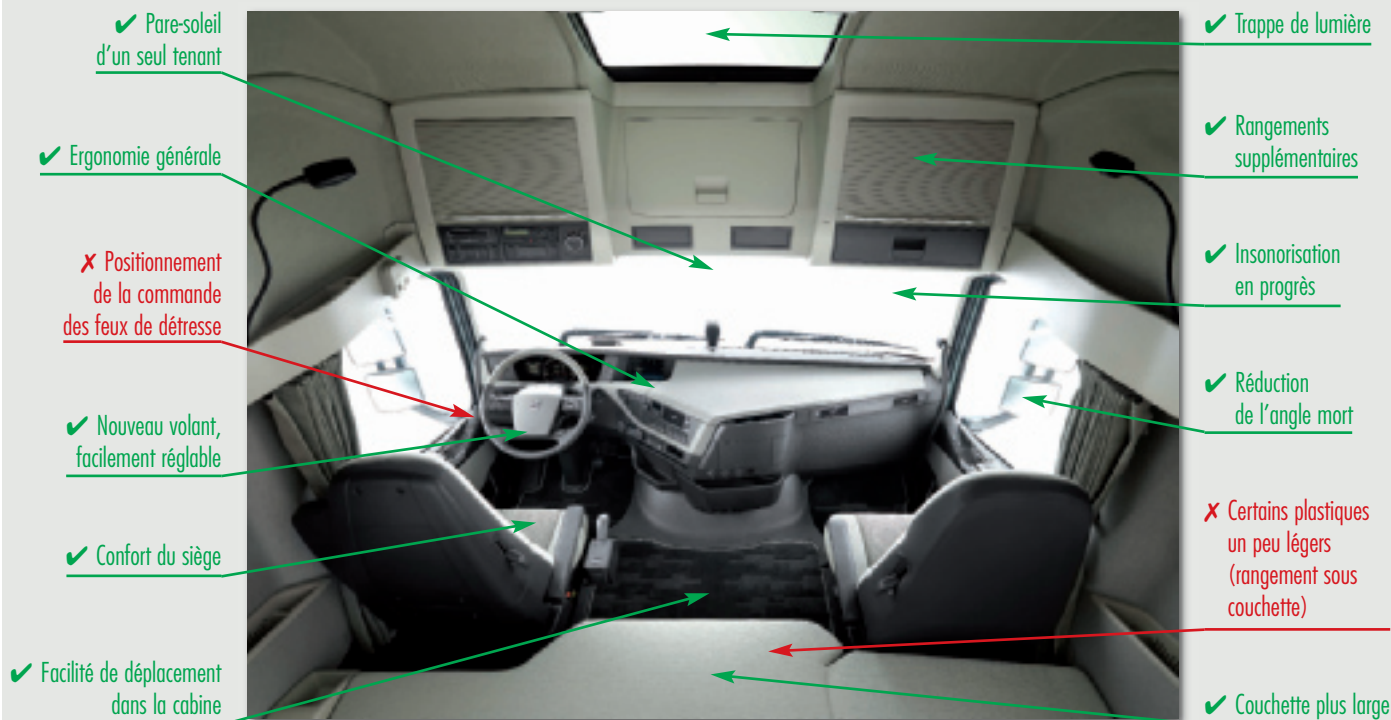
**TECHNOLOGIES DE POINTE.** Volvo dispose lui aussi d'un Cruise Control combiné au système GPS (I-See), avec en outre des possibilités de mise en mémoire. Ce système procure des sensations de conduite idéales, puisque le véhicule gère tout et que la tâche du chauffeur consiste à tenir le volant. Autre mode permettant des sérieuses économies de carburant, l'I-Roll : le passage momentané de la boîte en position neutre lorsqu'on profite de l'inertie du véhicule, permet d'aller plus loin en ne consommant rien.

**CONCLUSION.** Soyons clairs, le nouveau FH nous a réellement impressionné : plus de volume intérieur, plus de confort, une ergonomie quasi parfaite, le FH a de quoi générer un réel plaisir de conduite et de travail. Reste à tester la consommation en Euro 6... et à attendre la transmission I-Torque.

Pierre-Yves Bernard



LA CABINE CÔTÉ CHAUFFEUR



SCR, EGR, un filtre à particules et un turbocompound pour passer la barre de la norme Euro 6, mais il offrira surtout, dans sa version 460 ch, un couple de 2800 Nm au lieu de 2300 Nm actuellement, disponible dès 900 t/min mais sur une plage d'utilisation plus réduite qu'aujourd'hui : 250 t/min seulement. "Un tel moteur ne pourrait pas être utilisé avec une boîte manuelle, ni même avec notre boîte I-Shift actuelle", explique Matz Franzén, responsable de la stratégie moteurs chez Volvo Trucks. La transmission sera donc composée d'une nouvelle boîte automatisée I-Shift 2.

Selon Volvo Trucks, l'I-Torque réduira la consommation de 4%. « Avec le double embrayage, le couple est constant, même pendant les changements de vitesses. Le moteur peut ainsi offrir une accélération plus rapide et une motricité exceptionnelle, tout en se montrant moins bruyant », déclare Astrid Drewsen, responsable produits pour l'I-Torque.

**Des options alléchantes**

Les concepteurs ont travaillé à la fois sur la stabilité directionnelle

(nouvelle direction à crémaillère) et sur l'anti-roulis pour offrir aux chauffeurs une nouvelle expérience de tenue de route. Ils ont surtout doté le FH d'une nouvelle suspension avant à roues indépendantes (une première depuis le Pegaso Z207). Appelée IFS (Independent Front Suspension), cette technique rapprochera le confort de marche du FH de celui d'une voiture particulière puisque le comportement de chaque roue ne sera pas influencé par celui de l'autre roue. Il s'agit malheureusement d'une option, qui se justifie davantage pour les grands rouleurs et sur les routes sinueuses. Et d'options, il en est souvent question sur ce nouveau FH. Logique dans le cas de l'I-See (le cruise control couplé au GPS, aussi appelé assistant topographique), l'I-Parkcool (nouveau climatiseur de stationnement) ou le futur avertisseur de collision avec freinage d'urgence.

Siegfried Van Brabandt, directeur commercial de Volvo Trucks Belgium, le confirme : « Pour la Belgique, l'ESP sera de série, tout comme la base télématique qui permet au chauffeur de contacter

Volvo Action Service d'une simple pression sur un bouton. Le contrôle à distance des principaux éléments d'usure par les ateliers, quant à lui, ne sera disponible que dans le cadre d'un contrat d'entretien Gold. »

Car la voilà bien, cette ultime nouveauté qui projette le transport routier dans les sphères technologiques de la Formule 1 (rien que ça...) : un système de communication à distance entre ses réparateurs agréés et les véhicules. Utilisant le réseau GSM, ce système permet à un technicien de suivre à distance le degré d'usure de certains composants comme les plaquettes de frein, et de planifier au plus juste les interventions du service après-vente. A l'avenir, l'ensemble des logiciels présents dans le véhicule pourra être mis à jour de cette façon.

**Offre double jusque fin 2013**

En Belgique, l'ancienne gamme FH restera au programme jusqu'à la fin de l'année 2013. D'une part parce que toutes les configurations du nouveau FH ne sont pas disponibles dans l'immédiat, et d'autre

part parce qu'une partie de la clientèle préférera acheter les derniers véhicules Euro 5 de l'actuelle gamme.

Siegfried Van Brabandt préfère ne pas parler de différence de prix : « Notre approche du client va changer. Plus que du prix, nous parlons de coûts d'utilisation, de la consommation, de la disponibilité supérieure du véhicule, sans oublier les facteurs qui ne se quantifient pas comme la plus-value que ce véhicule représente pour le chauffeur, pour son état de fraîcheur et sa productivité. Cela demande, il est vrai, un changement de mentalité chez nos vendeurs et chez les clients. » Un pari que d'autres marques devront relever en même temps...

Claude Yvens et Pierre-Yves Bernard

