



Volvo FE 350 6X2

NE VOUS FIEZ PAS AUX APPARENANCES !

Chez Volvo Trucks, le FE doit se plier à presque toutes les missions : livraisons en ville, distribution régionale, chantier léger... Il commence à faire son âge, mais continue à rendre bien des services.

Pierre-Yves Bernard

Lorsque le FE fût lancé en juillet 2006, il inaugurerait une toute nouvelle gamme. Il était à l'époque majoritairement basé sur son cousin français le Premium Distribution. Cependant, le FE revendique sa propre identité dans la catégorie des 18 à 26 t, s'intercalant ainsi entre le FL et le FM. Avec un poids moindre et une substantielle augmentation de la charge utile, c'est clairement une bonne alternative au FM dans certains cas précis.

Chaîne cinématique. Un seul bloc (D8K) de 7,7 l de cylindrée anime le FE. Ce

classique 6 cylindres propose désormais quatre puissances de 250 à 350 ch. C'est cette dernière, la nouvelle, que nous avons testé. A noter qu'une alternative existe, en version CNG : le bloc est dans ce cas baptisé G9K et il développe 320 ch.

Le FE 350 atteint sa puissance maximale à un régime de 2200 tr/min, tandis que le couple de 1400 Nm, est disponible dès 1200 tr/min et ce jusque 1600 tr/min. Le FE 350 est équipé d'une boîte I-Shift AT2412F, avec 12 rapports avant et quatre rapports arrière. Le rapport de pont est de 3,36, tandis que les pneus taillent 315/70 R22.5.



Extérieurement, la cabine du Volvo FE ne fait pas son âge.



La version de 350 ch a été ajoutée à la gamme en 2017.



Notre véhicule d'essai était équipé d'un système de surveillance de l'angle mort à caméra, très efficace.



Deux marches pour monter à bord, comme il est de bon ton pour un camion de distribution.

TOP

- Maniabilité
- Agrément de conduite
- Consommation

FLOP

- Efficacité pare-soleil frontal
- Emplacement frein de parc
- Intérieur désuet

Pour clore le chapitre technique, le freinage auxiliaire passe par un frein sur échappement d'une puissance de retenue de 120 kW (163 ch) à 2800 tr/min, avec en complément un frein de compression qui lui, offre une retenue de 170 kW (231 ch) à 2800 tr/min. Nous y reviendrons plus tard...

UN INTÉRIEUR DÉSUET

Dix ans se sont écoulés depuis le dernier test que nous avons réalisé avec un FE. Il s'agissait alors d'un FE 320, en version 6x2 également. Depuis ce temps, si les motorisations ont connu pas mal d'évolutions, il n'en va pas de même pour la cabine. Le FE est sans nul doute le dernier modèle de cette catégorie à ne pas encore avoir été revalorisé.

De face, la cabine est donc très familière, et deux détails nous rappellent qu'il s'agit d'un modèle destiné à la distribution : deux marches d'accès pour accéder à bord, et la fenêtre supplémentaire dans la porte côté passager, gage de sécurité. Comme à l'accoutumée, le véhicule est équipé d'un carénage complet. Ce n'est plus un gadget :

le carénage réduit la consommation et constitue un atout réel à la revente.

Cabine. Courte, confort ou avec couchette, le choix de la cabine est simple en fonction des activités. Largeur et hauteur étant communes (respectivement 2300 et 1605 mm), la différence porte donc sur la longueur qui est de 1600, 2000 ou 2200 mm. La version intermédiaire 'confort' autorise soit le déploiement occasionnel d'une couchette, soit de l'espace supplémentaire pour le chauffeur. Monter et descendre à de nombreuses reprises en distribution doit se faire de façon rapide, sécurisée et ergonomique. C'est le cas ici, même si la cabine n'est pas récente. Deux marches suffisent pour un accès aisé à bord ; larges, décalées et sécurisées, la première se situe à 280 mm tandis que la hauteur totale d'embarquement trône à 970 mm. Rapidement bien installé, on n'échappe néanmoins pas au choc visuel, ou plutôt au choc générationnel. L'intérieur de la cabine est vraiment d'un autre temps en regard de ce qui se fait actuellement.

Premier exemple concret : le volant. Ne possédant aucune commande, ce dernier arbore en outre un style vieillot, que ce soit au niveau du revêtement et de sa forme. Il cache également par moment certains cadrans. Autre point, les manettes placées de part et d'autre du volant. Depuis un bon moment, sur les autres camions, celle de gauche reprend des commandes annexes telles que les essuie-glaces ou parfois les phares. La manette de droite reprend quant à elle les commandes de la boîte automatisée, que ce soit les modes ou les changements possibles de rapports, mais aussi les commandes des freins auxiliaires, frein moteur et / ou ralentisseur.

Dans le FE, il faut reprendre d'anciennes habitudes puisque la manette placée à gauche reprend les commandes du frein moteur. D'une forme fine et typique, cette manette surplombe celle des phares. A droite, prennent place deux manettes supplémentaires. Celle du dessus reprend les commandes des essuie-glaces tandis que l'autre combine les différents modes de la boîte de vitesses. Toutes ces commandes

FICHE TECHNIQUE VOLVO FE 350 6X2

- Type : porteur 6x2
- Cabine : Cabine SSLP Comfort Cab
- Désignation moteur : D8K 350
- Cylindrée : 7.7 litres
- Puissance maxi : 350 ch (258 kW) à 2200 tr/min
- Couple maxi : 1400 Nm entre 1200 et 1600 tr/min
- Niveau d'émission : Euro 6
- Boîte de vitesses : automatisée 12 rapports I-Shift AT2412F
- Freins : à disques, EBS
- Empattement : 4.500 mm
- Rapport de pont : 3.36
- Pneus AV : 315/70 R22.5
- Pneus AR : 315/70 R22.5
- Suspensions cabine : AV : air, AR : air

Le volant (et plus largement le poste de conduite) est à présent obsolète.



sont évidemment à portée de mains, mais il faut juste éviter de se mélanger les pinceaux !

Au rayon des petits points négatifs, citons encore le cas du chauffeur de grande taille, qui se rendra vite compte que le volant masque certains cadrans par moment. Le pare-soleil en trois éléments n'est pas non plus top, le mouvement nécessaire pour abaisser celui de droite étant non seulement périlleux (à cause du tunnel moteur) mais aussi dangereux. Les rétroviseurs extérieurs pourraient être considérés comme trop volumineux, mais c'est plutôt celui qui est placé juste au-dessus du pare-brise qui pose question : il n'est efficace que tant que l'on ne doit pas utiliser le pare-soleil.

Le frein de parc est placé à droite du chauffeur et n'est pas encore électrique. Ce n'est pas un point négatif en soi, si l'on tient compte de la présence du tunnel moteur et de l'obligation de ne pas surcharger la planche de bord. Mais pour passer éventuellement d'un côté à l'autre de la cabine, mieux vaut sortir et rentrer par l'autre porte.

La planche de bord est globalement sobre et classique et sa forme rectiligne y est pour quelque chose, avec des boutons 'à l'ancienne', loin de ceux du FH par exemple. Par contre, le siège est d'une

grande qualité pour un véhicule de distribution. Les espaces de rangement ne sont pas très nombreux, mais ils sont suffisants malgré tout. L'espace entre les sièges reçoit idéalement les documents, parfois très nombreux dans les métiers de la distribution. Globalement, on apprécie l'ergonomie générale de la cabine du FE.

Passé le choc générationnel quand on s'installe au volant, il faut reconnaître que le Volvo FE a toujours bien sa place.

Performances. Le D8K est un moteur nerveux et cette sensation est validée dès les premiers tours de roues. Combiné à la boîte I-Shift, cela donne de très bonnes performances, avec évidemment le confort en plus. Plus rien à voir avec notre test précédent, qui s'était déroulé avec une boîte manuelle.

ATTENTION AU FREIN MOTEUR

Nous sommes ici en présence d'une cylindrée modeste de 7,7 litres, ce qui induit une zone verte qui débute plus tard que sur les gros moteurs. C'est de toute manière

la boîte qui gère ce paramètre, même s'il sera bon de 'perdre' momentanément ses bonnes habitudes et d'oser rouler à des régimes plus hauts afin de garder des performances correctes, surtout quand le relief se fait plus menaçant. Le point qui nous a interpellés particulièrement lors de l'étape 2 (la plus technique), c'est la pertinence des 12 rapports, malgré la charge effective. Sur les grands axes, à 90 km/h, le compte-tours indique un régime de 1700 tr/min.

Les étapes 1 et 3 de notre parcours proposent un relief très prononcé. A ce niveau, nous avons été déçus du frein moteur, largement trop faible. Il faut cependant relativiser ce point : si le véhicule doit surtout rouler en milieu urbain, nous n'aurons évidemment pas le même discours.

Impressions de conduite. Même si l'on peut discuter de l'aspect vieillot de la cabine, il faut reconnaître au Volvo FE d'excellentes qualités de maniabilité, de confort et de visibilité. Mention spéciale pour la visibilité qui est encore renforcée par la vitre placée dans la partie inférieure de la porte passager. Lors de ce test, le véhicule était en outre équipé d'une caméra quatre champs, dont l'efficacité est bluffante. Notons également que le FE



La vitre supplémentaire à droite est une bonne mesure de sécurité active.



bénéficie d'une bonne insonorisation, qui n'est pas facile à obtenir sur des véhicules de distribution.

Consommation. Avec le test précédent, nous avons un point de comparaison intéressant. Le FE 320 (Euro 5) avait obtenu une consommation moyenne de 26,19 l/100 pour une vitesse moyenne de 72,73 km/h. Dans les mêmes conditions, et tenant compte du supplément de puissance (30 ch) et de couple (200 Nm), le FE 350 obtient une moyenne quasi identique de 26,51 l/100, tout en s'adjudant une vitesse moyenne supérieure : 74,18 km/h. Les enseignements à tirer sont simples, cette nouvelle motorisation est à la hauteur des espérances. Si l'on pousse plus loin la comparaison étape par étape, on donne même l'avantage au FE 350 Euro 6 sur une autoroute sans relief.

TOUJOURS À SA PLACE

Conclusion. La distribution, c'est un métier. Disposer du bon outil est important. Dans l'attente d'une sérieuse mise à jour qui le remettra à niveau, il faut bien concéder que ce FE a toujours sa place dans la gamme vu le nombre de points positifs qu'il met en avant. Et si son caractère désuet passait finalement au second plan ? ♦

L'espace entre les sièges est suffisamment grand pour accueillir tous les documents que l'on utilise pendant une tournée de distribution.



PARTNER VAN 



Photo: Alp d'HuZes/Jammeke Termeer

TRANSPORTMEDIA soutient la participation de DKV (l'équipe De Kilometer Vreters), le 7 juin, à l'Alpe d'HuZes dans la lutte contre le cancer!






30 ANS
DKV EURO SERVICE BENELUX



TRANSPORTMEDIA

Transportmedia félicite DKV Benelux pour son 30e anniversaire!