



Le Volvo FH LNG est aussi performant que son équivalent de 460 ch au diesel.

# Volvo FH460 LNG

## Un best-seller en mode vert

Véritable best-seller depuis sa première version, le Volvo FH se décline depuis plus de 6 ans sous sa version actuelle ... et le millionième exemplaire sera produit cette année encore. Mais que vaut la version LNG, seule du marché à conserver le cycle diesel ?

Le Volvo FH LNG est un FH classique, mais qui affiche des émissions de CO<sub>2</sub> en baisse de 20 %. Avec du biogaz à la place du gaz naturel, la réduction des émissions pourrait même atteindre 100 %. Destiné à des missions de transport lourd en régional ou longues distances, ce FH LNG peut en effet se targuer des mêmes propriétés et des mêmes performances de conduite que le modèle clas-

sique. Le transport durable, oui, mais en maintenant la vitesse moyenne.

### CYCLE DIESEL

**Chaine cinématique.** Le moteur G13C reprend bon nombre des caractéristiques du moteur diesel 6 cylindres en ligne D13K qui en est à sa troisième évolution. Egalement disponible sur le FM, le G13C se décline ac-

tuellement en deux puissances : 420 ou 460 ch. Contrairement à ses deux concurrents Iveco et Scania, Volvo Trucks a donc conservé le cycle diesel, ce qui nécessite d'utiliser un peu de ce carburant à faible dose, mais en permanence.

Un petit tour du véhicule permet de se rendre compte que le réservoir LNG n'est pas (encore) caréné (comme chez les concurrents) et que les réservoirs à Diesel et

Avec ce Volvo, rouler au LNG ne change quasiment rien aux habitudes du chauffeur.



La visière est identique à celle du FH Light Concept.

à AdBlue sont de l'autre côté. Il faudra donc, régulièrement, faire le plein de trois réservoirs. Les deux autres constructeurs actifs dans le LNG ne sont pas concernés par ce point précis.

Si la course et l'alésage restent identiques (158 x 131 mm), le taux de compression du moteur G13C se réduit quant à lui de 18:1 à 17:1. Les valeurs de couple sont de respectivement 2100 Nm pour le 420 ch et 2300 Nm pour le 460 ch. Cette zone verte est disponible entre 1000 et 1400 tr/min. Si on jette un œil au bloc diesel D13K, on constate que la zone verte commence plus tôt, dès 860 tr/min sur le 420 ch et dès 1000 tr/min sur le 460 ch.

**UN REPOS DE QUALITÉ**

**Ergonomie.** Notre véhicule de test n'était pas équipé de la plus grande des cabines, mais bien de la Globetrotter Sleeper Cab dédiée aux longues distances. Malgré un seuil d'embarquement situé à 1.595 mm, seules trois marches sont à gravir pour accéder au poste de conduite. La présence toute relative du tunnel moteur peut paraître négative pour certains, mais pour d'autres, ce léger obstacle permet de laisser les saletés à leur place, devant les sièges plutôt

que de les disperser dans la cabine au moindre courant d'air avec un plancher plat.

Le redressement du pare-brise (précédemment incliné à 12°) autorise du volume supplémentaire dans la cabine et permet des déplacements aisés de gauche à droite, sans rencontrer le coin d'une armoire. La planche de bord affiche un style et un design un peu avant-gardiste, avec des tons parfois surprenants mais qui se démarquent des concurrents. Les commandes sont modernes et esthétiques avec une très bonne qualité globale des matériaux utilisés. Parmi les bémols, citons le cruel manque d'espace et l'absence d'une tablette amovible devant le convoyeur à droite. Le volant est agréable au toucher et abrite de part et d'autre bon nombre de commandes, son réglage se faisant toujours via une petite pédale placée en bas à gauche. C'est la solution idéale pour garder les mains en place lors de cette manipulation. Au premier coup d'œil, on remarque un vide-poches amovible placé en partie supérieure de la planche de bord. Ce petit réceptacle souple peut être déplacé ou retiré librement grâce à son revêtement adhésif. Globalement, les possibilités de rangements à portée de main sont suffisantes, sans plus.

Sacrifier la couchette supérieure au profit d'armoires supplémentaires est une bonne idée lorsque l'on est seul. Cela procure plus de 275 litres de rangements supplémentaires. La couchette du bas, qui offre des dimensions raisonnables, se met en valeur par le relevage possible électriquement de la tête du matelas.

**Impressions de conduite.** Bien installé, on apprécie vite les qualités du FH : son excellente visibilité, un confort de conduite avec une direction souple et précise, ou encore une très bonne insonorisation malgré le très large toit ouvrant qui est un véritable

**TOP**

- Confort de la cabine
- Qualité de la boîte I-Shift
- Visibilité & sécurité

**BOF**

- Présence maintenue des réservoirs diesel et AdBlue
- Positionnement commande des feux de détresse
- Espace devant le siège passager

puits de lumière. Il sert également de sortie de secours. Point négatif ici, l'emplacement des feux de détresse, à gauche, qui ne tombent pas sous la main.

La boîte I-Shift peut se présenter de deux façons : avec la classique commande à droite du siège ou (en option) avec des boutons-poussoirs sur la planche de bord. Le frein moteur renforcé VEB+ et ses 375 kW à 2.300 tr/min permet, s'il est bien utilisé, de gérer les dénivelés sagement et en sécurité. Citons encore quelques petits 'plus' qui agrémentent le travail du chauffeur : le témoin signalant que le coffre latéral resté ouvert, les phares d'angle (simples et efficaces lorsque la visibilité est limitée) ou encore le témoin d'angle mort à droite, qui nous surprend à chaque fois avec son bruit de klaxon !

#### DÉFAUTS CORRIGÉS

**Impressions de conduite.** Rouler avec un véhicule au LNG apporte de petits changements pour le chauffeur : l'indication de consommation en kilos remplace les litres, le niveau sonore est moins élevé et il n'y a pas de frein sur échappement. Pour le reste, que ce soit au niveau des commandes de la boîte I-Shift ou la fonction I-See, tout est identique. Lors des tests précédents, nous avons déjà mis en lumière les

#### FICHE TECHNIQUE VOLVO FH460 LNG

<b>Type</b>	tracteur 4x2
<b>Cabine</b>	Globetrotter Sleeper Cab
<b>Désignation moteur</b>	Gi3C 460
<b>Cylindrée</b>	12,8 litres
<b>Puissance maxi</b>	460 ch (338 kW) entre 1.400 et 1.800 tr/min
<b>Couple maxi</b>	2.300 Nm entre 1.000 et 1.400 tr/min
<b>Niveau d'émission</b>	Euro 6 Step 3
<b>Boîte de vitesses</b>	automatisée 12 rapports I-Shift AT2612F
<b>Freins</b>	à disques, EBS
<b>Empattement</b>	3.700 mm
<b>Rapport de pont</b>	2,64
<b>Pneus AV</b>	315/70 R22,5
<b>Pneus AR</b>	315/70 R22,5
<b>Suspensions cabine</b>	AV : lame simple, AR : air

résultats obtenus avec l'I-See, qui montraient clairement que si le système est meilleur qu'un chauffeur 'lambda', un chauffeur très spécialisé en conduite économique peut aisément rivaliser et même réaliser un meilleur score. Nous avons testé sur une partie du parcours la nouvelle mouture de l'I-See qui semble avoir corrigé ses manquements.

#### Performances et consommation.

Sur l'ensemble de notre parcours de test 'spécial LNG', nous avons consommé 43,3 kg de LNG, soit une moyenne de 28,68 kg aux 100 km. S'ajoutent à cela deux autres consommables : le diesel (2,4 l) et l'Adblue (2,7 l). Si l'on met ce dernier point de côté, et que l'on considère qu'un litre de diesel correspond à 0,724 kg

de LNG, on obtient donc une consommation globalisée de 29,83 kg LNG pour 100 km. Des chiffres qui serviront de valeur-étalon pour les concurrents d'Iveco et de Scania, mais qu'il faut aussi analyser au regard de la différence de prix entre le LNG et le diesel.

Le jour du test (le 14 septembre 2018), le prix du kg de LNG était de 1,09 € à la pompe. Le diesel est de 1,520 € au litre. La différence de prix est donc bien réelle... tant que le LNG n'est pas grevé d'accises en Belgique. Aux Pays-Bas, c'est déjà le cas, et le kilométrage moyen nécessaire pour amortir le prix d'achat supérieur est donc plus élevé.

**Conclusion.** C'est une réalité, le FH surfe sur le succès depuis 25 ans. Après une extension de gamme avec un véhicule 'light', c'est à présent une version 'propre' qui s'installe. Avec ce Volvo, rouler au LNG ne change quasiment rien aux habitudes du chauffeur. Reste à qui de droit de faire d'installer plus de pompes sur notre territoire et en Europe...

✍ PIERRE-YVES BERNARD



Les réservoirs diesel et AdBlue sont toujours présents.