

Volvo FH 460 Light Weight

Un best-seller au régime

La déclinaison actuelle du Volvo FH, qui fête déjà ses 5 ans, se décline désormais en version allégée pour répondre aux besoins de certains secteurs attentifs à la charge utile. Au détriment du confort ?



L'absence de pare-soleil est le seul élément qui permette de distinguer un FH Light Duty d'un FH normal.

Cette nouvelle version baptisée Light Weight se présente sur la bascule avec une tare de 6400 kg, donc 300 kg de moins que le FH classique. Pour arriver à ce résultat, Volvo Trucks a principalement travaillé le châssis, constitué de nouveaux matériaux et assemblé d'une autre façon.

PAS DE RALENTISSEUR

On note aussi une suspension à lames paraboliques simples à l'avant, une suspension pneumatique plus légère à l'arrière, une sellette allégée, des réservoirs (carburant et air) en aluminium et un frein moteur VEB+ sans ralentisseur, alors que dans la cabine, il n'y a plus de pare-soleil ni de deuxième couchette, ni de frigo.

Motorisation. Notre véhicule de test était équipé du deuxième niveau de puissance du moteur D13K. Ce bloc de 13 litres en est déjà à sa troisième évolution, qui est passée par les nouveautés suivantes : nouveau bloc moteur

plus léger grâce à un processus de fonderie optimisé, vilebrequin optimisé, système d'injection par Common Rail, arbre à cames optimisé, nouvelles chemises et pistons et enfin un taux de compression adapté.

Quant à la boîte I-Shift, elle peut se présenter avec la classique commande à droite du siège ou, en option, avec une commande par boutons-poussoirs sur la planche de bord. Puisqu'il n'y a pas de ralentisseur, le freinage est assuré par le frein moteur renforcé VEB+. D'une puissance de 375 kW (510 ch) à 2300 tr/min, il permet, s'il est bien utilisé, de gérer les dénivelés en sécurité.

UNE CABINE POUR CHAUFFEUR SEUL

Ergonomie. Malgré un seuil d'embarquement situé à 1595 mm, il n'y a que trois marches à gravir pour accéder au poste de conduite. La présence toute relative du tunnel moteur peut gêner certains, mais pour d'autres

chauffeurs, 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.

Le redressement du pare-brise (précédemment incliné à 12°) donne du volume supplémentaire dans la cabine et permet au chauffeur de se déplacer plus facilement de gauche à droite de la cabine, sans rencontrer le coin d'une armoire.

La planche de bord affiche un style 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 réservé au convoyeur à droite, ainsi que l'absence d'une tablette amovible devant son siège.

Le volant est agréable au toucher et abrite de part et d'autre bon nombre de commandes. Le réglage de la position du volant



La planche de bord affiche un style avant-gardiste.



La place devant le siège passager est trop exigüe.

se fait toujours via une petite pédale placée en bas à gauche. C'est la solution idéale pour garder les mains en place. 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 facilement déplacé ou rangé grâce à son revêtement adhérent. Ceci étant, les possibilités de rangements à portée de main sont globalement suffisantes, mais 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 en plus. La couchette du bas, qui offre des dimensions raisonnables, se signale par la possibilité de relever électriquement la tête du matelas.

Impressions de conduite. Bien installé, on apprécie les qualités traditionnelles du FH : une excellente visibilité, un très bon confort de conduite avec une direction souple et précise, ou encore une très bonne insonorisation malgré le très large toit ouvrant. Vu sa taille généreuse, celui-ci est par contre un véritable puits de lumière. Il sert également de sortie de secours. Citons encore quelques petits

'plus' qui agrémentent le travail du chauffeur : le témoin signalant quand le coffre latéral est resté ouvert, les phares d'angle faciles à utiliser ou encore le témoin d'angle mort à droite... qui nous surprend à chaque fois avec son bruit de klaxon. Par contre, on regrettera l'emplacement des feux de détresse, à gauche, qui ne tombent pas sous la main.

Performances et consommation.

Vu que nous avons récemment testé un FH460 Globetrotter XL, la comparaison était tentante. C'est pourquoi nous avons à nouveau fait ce test avec l'I-See actif du début à la fin. Nous avons cette fois réalisé une consommation légèrement meilleure (29,20 l/100 km contre 29,39 l/100 km la fois précédente), mais les conditions de trafic ont pénalisé la vitesse moyenne (84,59 km/h contre 88,20 km/h). Sans I-See, nous avons par contre réalisé 28,73 l/100 km pour une vitesse moyenne de 87,46 km/h avec un moteur D13K qui n'avait pas encore bénéficié de toutes dernières évolutions techniques. L'I-See est clairement bien meilleur que le chauffeur 'lambda', mais un chauffeur très spécialisé en conduite économique peut toujours rivaliser avec lui, voire même réaliser un meilleur score.

Conclusion. Profiter de 300 kg de charge utile supplémentaires à chaque voyage sans rogner sur les qualités de grand routier ravira évidemment les clients obsédés par le poids à vide. Sur ce FH Light Weight, cela passe par quelques concessions faites au confort, mais dans l'ensemble, elles ne sont pas bien gênantes.

✍ PIERRE-YVES BERNARD

FICHE TECHNIQUE

- **Type :** tracteur 4x2
- **Cabine :** Globetrotter Sleeper Cab
- **Désignation moteur :** D13K460
- **Cylindrée :** 12,8 litres
- **Puissance maxi :** 460 ch (338 kW) entre 1400 et 1800 tr/min
- **Couple maxi :** 2300 Nm entre 900 et 1400 tr/min
- **Niveau d'émission :** Euro 6
- **Boîte de vitesses :** automatisée 12 rapports I-Shift AT2612F
- **Freins :** à disques, EBS
- **Empattement :** 3.700 mm
- **Rapport de pont :** 2.64
- **Pneus AV :** 315/70 R22.5
- **Pneus AR :** 315/70 R22.5
- **Suspensions cabine :** AV : lame simple, AR : air