

Volvo FH Aero

Bienvenue dans la famille !



Le FH Aero, outre 24 cm à l'avant, bénéficie d'une nouvelle grille de calandre.

Il était légitime de se demander qui allait être le premier à emboîter le pas à DAF avec une cabine allongée. C'est donc Volvo Trucks qui vient de présenter son nouveau FH Aero, qui ne remplace pas le FH 'classique'.

Pierre-Yves Bernard

Ce nouveau membre de la famille FH se doit d'être le meilleur avec une consommation réduite de 5 %. Le chiffre est peut-être modeste mais il est tout de même significatif grâce à deux arguments principaux : un avant plus aérodynamique et des rétroviseurs remplacés par des caméras (que l'on pourra aussi retrouver sur le FH classique). Cette cabine est disponible avec les motorisations diesel, à gaz naturel et électrique.

Ceci n'est pas une nouvelle cabine

L'aérodynamisme a fait l'objet de toutes les attentions, dans le contexte des règles européennes sur les dimensions. Pour rappel, les constructeurs peuvent allonger les cabines pour diminuer la consommation, tant

que l'ensemble routier respecte un rayon de braquage intérieur et extérieur similaire à un camion classique.

Le FH Aero se présente donc avec une face avant modifiée dans sa partie basse, là où l'impact sur la pénétration dans l'air est le plus élevé. La cabine est allongée de 24 cm et plus arrondie. Lorsqu'on se place de profil, on remarque aussi que cette avancée commence au départ du bas du pare-brise, et non pas depuis le haut de la cabine : la cabine en elle-même n'a donc pas changé. Il suffit de monter à bord pour en avoir la confirmation : le tableau de bord a conservé les mêmes dimensions. Il faut ouvrir la calandre pour trouver de petites adaptations subtiles

qui contribuent au résultat final : des joints supplémentaires dans les interstices entre les pièces ou encore des extensions supplémentaires en partie supérieure des jupes latérales.

Et pour qui veut obtenir de l'espace supplémentaire en cabine, il existe toujours la cabine XXL qui est maintenant plus facilement combinable avec différents types de semi-remorques.

Volvo se met aux caméras

Les trois lettres CMS (Camera Monitoring System) décrivent les caméras qui remplacent les rétroviseurs classiques et contribuent aussi à améliorer l'aérodynamisme du FH Aero. Le fournisseur des



Avec le CMS, le chauffeur bénéficie d'une vision directe et indirecte nettement améliorée.



Le FM Low Entry rejoint la gamme électrique qui passe à huit véhicules.

Douze ans après sa présentation, la cabine du FH s'offre une grosse poussée hormonale.

caméras est nouveau et ne fournit donc pas les concurrents. L'écran côté passager (15 pouces) est plus grand et plus épais que celui du côté chauffeur (12 pouces). C'est logique puisqu'il est placé plus loin du chauffeur.

Comme avec un rétroviseur classique, deux vues sont disponibles : classique et grand angle. Le système CMS se démarque clairement des systèmes concurrents avec des commandes dans la portière et au bas de l'écran côté chauffeur. On peut ainsi activer une commande de chauffage, rabattre le bras de façon électrique (mais aussi manuellement) ou encore passer en mode nuit. Ces caméras permettent à la cabine FH Aero d'être en ordre avec la réglementation sur la vision directe jusqu'en 2027 au moins.

Sur de brefs parcours dans l'enceinte de l'usine Volvo Trucks à Göteborg, nous n'avons pas pu mesurer l'impact de la nouvelle cabine Aero sur la consommation mais nous nous sommes rendus compte de la pertinence du système CMS. Le rendu des images sur les deux écrans est par exemple excellent.

Avec des côtes sévères et les descentes qui s'en suivent, nous avons également eu un avant-goût du nouveau frein moteur d'une puissance de 520 kW (707 ch).

L'I-See évolue encore

Lancé en 2012, le Cruise Control prédictif est en perpétuelle évolution. L'idée est bien entendu de l'utiliser le plus possible afin d'améliorer sa consommation. Les récentes évolutions vont permettre une utilisation élargie dans des côtes, les ronds-points et progressent encore en lecture des panneaux routiers. L'I-See est désormais présent sur tous les modèles pour permettre à « un mauvais chauffeur d'atteindre un niveau supérieur », comme le dit le constructeur.

Bon à savoir

- > La famille FH s'agrandit
- > Pour la ville : le FM Electric Low Entry
- > Volvo reprend la course à la puissance avec le D17 de 780 ch.

Un moteur D17 dans le FH...16

Est-ce là une nouvelle surenchère vis-à-vis du concurrent suédois ? Non paraît-il, c'est une simple réponse à une demande des clients pour garder une vitesse élevée et rester le plus longtemps possible dans le rapport le plus élevé malgré les reliefs ou encore s'adapter aux ensembles routiers de 34,5 mètres en Suède et Finlande. Ce nouveau bloc de 17 litres, baptisé... D17, permet à Volvo de reprendre la tête en Europe, avec trois niveaux de puissance (600, 700 et 780 ch) et surtout un couple record de 3800 Nm ! Ce nouveau moteur pèse 70 kg de moins que son prédécesseur et consomme moins.

FM Electric Low Entry

C'est l'autre nouveauté de 2024 : Volvo Trucks lance un FM entièrement développé autour d'une propulsion électrique qui offre une excellente visibilité au chauffeur grâce à sa position de conduite basse. La cabine, spacieuse, peut accueillir jusqu'à 4 personnes et a été abaissée et déplacée vers l'avant. Le marchepied bas ainsi que le plancher plat facilitent l'entrée et la sortie du camion tandis que le chauffeur peut compter sur plusieurs poignées de maintien bien positionnées. Au niveau des points de sécurité, notons que grâce à la très bonne visibilité, le FM Electric répond d'ores et déjà aux normes londoniennes la plus strictes sur la vision directe. Début des ventes premier trimestre 2024 pour une production au deuxième trimestre.

Infos techniques

- > Système CMS oui
- > Hauteur cabine 1575 mm / 1945 mm
- > Configurations 4x2, 6x2, 6x4, 8x2, 8x4
- > MMA 19 à 32 tonnes
- > Moteur 330 kW
- > Batteries 360 kWh (4 batteries)
- > Autonomie jusqu'à 200 km
- > Recharge 250 kW DC / 43 kW AC
- > Empattements 3900 à 6000 mm