

Volvo FH13 460 AERO

Toujours plus haut !



Et en plus, ce FH AERO est vraiment beau à voir !

Après DAF en 2021, il aura fallu attendre début 2024 pour voir Volvo mettre à profit la nouvelle réglementation européenne qui permet de construire des cabines aux dimensions plus généreuses à condition que l'aérodynamisme soit amélioré. Il est là, il s'appelle le nouvel FH AERO.

Pierre-Yves Bernard

Après une première prise en mains en Suède, nous avons eu l'occasion récemment de faire deux tests rapprochés avec des versions Aero, très intéressants car mettant en présence le Volvo FH16 / 780 ch et le best-seller des flottes, le FH13 de 460 ch.

Deux atouts aérodynamiques

Si ce nouveau venu dans la famille FH renforce l'offre existante, il n'a pas peur de la pression puisqu'il doit consommer 5 % de moins grâce à sa face avant plus aérodynamique et à des caméras à la place des rétroviseurs.

Cabine. Enjeu crucial au niveau de la consommation, ce point a fait l'objet de toutes les attentions, dans un contexte européen des nouvelles lois sur les dimensions. Le constat est simple : la résistance à l'air est responsable de près de 30 % de la consommation du camion.

Le Volvo FH AERO se présente avec une face avant modifiée dans sa partie basse, là où l'impact de l'air est le plus marqué. Cela génère plus de rondeurs et d'étièvement afin de fluidifier le flux d'air. Clairement visible, cet avancement se chiffre exactement à 24 centimètres. 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. Le tableau de bord est donc resté parfaitement identique dans ses dimensions.

Il faut ouvrir la calandre pour constater que d'autres petites adaptations subtiles contribuent aussi au résultat final : des joints supplémentaires dans les interstices entre les pièces ou encore des extensions supplémentaires en partie supérieure des jupes latérales. Trois marches sont à gravir pour accéder au poste de conduite, ce qui induit la présence toute relative du tunnel moteur. La planche de bord arbore un design avant-gardiste,



Le système CMS est une nouvelle référence.



Le poste de conduite est resté identique.

avec des tons parfois surprenants, tandis que les commandes sont modernes et esthétiques. Rien de bien neuf ici, à l'exception de certaines commandes supplémentaires qui font leur apparition au travers de boutons poussoirs. On dispose par exemple de quatre boutons qui reprennent les commandes de la boîte I-Shift. Ceci induit une certaine limitation au niveau des interventions que le chauffeur peut réaliser, comme par exemple, le passage en manuel qui n'est plus possible lorsque l'on roule au Cruise Control.

CMS (Camera Monitoring System). Ces trois lettres définissent désormais le système Volvo de caméras en lieu et place des rétroviseurs et constituent le deuxième atout aérodynamique du FH AERO. Le CMS est de série sur la version AERO, mais il peut aussi équiper les autres FH en option. Le fournisseur est nouveau et ne fournit pas les concurrents.

Le bras contient deux caméras, une principale et une autre qui remplace celle qui est dans le rétro classique. L'écran côté passager est logiquement plus grand et plus épais que celui du côté chauffeur (15 pouces / 12 pouces) puisqu'il est placé plus loin de ce dernier.

Conformément aux rétroviseurs classiques, deux vues sont disponibles : classique et grand angle. Dernier arrivé sur le marché, le système CMS se démarque clairement des autres 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), passer en mode nuit ou encore faire un zoom arrière. Les lignes de référence restent évidemment les mêmes et il apparaît clairement que le dernier système de caméras arrivé sur le marché est le meilleur.

En cinq tests avec des 460 ch, nous avons gagné 5 litres aux 100 km !

Ligne cinématique. Des trois puissances proposées pour le bloc D13T460A (420, 460 et 500 ch), c'est la valeur intermédiaire que nous avons testée. Le couple est de 2300 Nm entre 945 et 1400 tr/min. Réelle nouveauté, le système de freinage amélioré grâce aux nouvelles plaquettes de frein à faible friction brevetées

par Volvo. Elles améliorent les performances de freinage tout en réduisant la consommation d'énergie et les émissions.

Lancé en 2012, le système interne de Cruise Control prédictif I-See est en perpétuelle évolution. Il a cette fois reçu de nouvelles évolutions dans la gestion des côtes, des ronds-points ou encore la lecture des panneaux routiers. On parle donc désormais de Volvo I-See+.

Performances & consommation. Quelques jours auparavant, nous avions obtenu une vitesse moyenne de 84 km/h et une consommation de 30,6 litres avec un FH16 de 780 ch en configuration 6x2. Une semaine plus tard, avec les mêmes zones de travaux, le 460 ch a obtenu une vitesse moyenne de 82 km/h mais avec un score de consommation excellent de 24,9 l / 100 kms. C'est le meilleur résultat jamais enregistré avec une motorisation de 460 ch ! En quelques années, nous avons gagné cinq litres aux 100 km !

Le FH est donc complètement revenu dans la partie au niveau de la consommation et peut dire merci à Volvo Trucks de lui avoir greffé une nouvelle cabine !

Bon à savoir

- Nouvelle évolution pour un vrai best-seller
- AERO : adaptation aux nouvelles normes européennes
- Caméras CMS : la nouvelle référence en la matière

Fiche technique

- **Dénomination :** FH13 AERO 4x2T
- **Cabine :** High Sleeper Cab
- **Moteur :** D13T460A / 12.8 litres
- **Puissance :** 460 ch
- **Couple :** 2300 Nm / 945 à 1400 tr/min
- **Frein sur échappement :** 175 kW / 2300 tr/min
- **Frein moteur :** 340 kW / 2300 tr/min
- **Empattement :** 3 700 mm