

Extrait du site : CONDUITE ROUTIERE

<http://www2.ac-lyon.fr/enseigne/conduite-routiere/spip.php?article91>

# **Volvo FH 500 XL**

- Espace professionnel - Essais de véhicules - Les articles - Volvo FH 500 XL -

Date de mise en ligne : lundi 23 août 2010

---

**CONDUITE ROUTIERE**

---

## Sommaire

- [Impression au poste de \(...\)](#)
- [Mise en route, prise en \(...\)](#)
- [Confort de conduite](#)
- [Visibilité](#)
- [Boîte de vitesse](#)
- [Suspensions](#)
- [Freinage ralentisseur](#)
- [Consommation](#)
- [Vie à bord](#)
- [Les plus et les moins](#)
- [Le bilan](#)

Bardé des dernières innovations technologiques introduites sur le marché par le constructeur suédois (moteur D13C, boîte I-Shift, systèmes de sécurité), le Volvo FH 13.500 Euro 5 présente de nombreux atouts pour séduire les transporteurs.



Quatre marches enjambées prestement et je m'assois au poste de conduite. Je répète l'opération plusieurs fois pour prendre mes repères : pas de frottement de la chaussure sur le garde-boue avant, pas de flexion inutile ou disproportionnée, espacement régulier, poignées rassurantes, volant escamotable... L'accueil est chaleureux, tout commence bien.



## Impression au poste de conduite

Une fois assis, je presse la pédale qui est à mon pied gauche et ramène le volant vers moi. Le siège ne se recule pas assez à mon goût. J'ai le pied sur la pédale d'accélérateur et pourtant mon genou droit est plié. Cette sensation désagréable s'estompe malgré tout au fil du parcours. Je trouve aussi que les commandes sont trop proches de moi mais, la encore, après quelques minutes, je n'y pense plus. Le siège en cuir estampillé du logo Volvo est magnifique. Le double réglage, dorsal et lombaire par une articulation au centre du dossier, s'adapte parfaitement à la morphologie du conducteur. La suspension du siège est efficace, la bonne position est rapidement trouvée. Les commandes sont sous les doigts,



pas un bouton ou un réglage n'est hors de portée même si le dos est "bien calé" dans le fauteuil. Le téléphone est vraiment intégré dans le véhicule ; un emplacement permet d'insérer une carte SIM, les touches du clavier sont de bonne taille, un micro au bout d'un flexible est également incorporé au siège conducteur. Pour finir, une poignée située au-dessus de l'accoudoir et accessible du centre de la cabine permet de manoeuvrer le dossier facilement.

## Mise en route, prise en main

Le véhicule que j'essaie aujourd'hui est équipé d'un éthylotest anti-démarrage (Alcolock). Lorsque le contact est mis et que le check-up est terminé, une diode lumineuse clignote sur le boîtier. Le système a besoin de l'information "état du conducteur". Je souffle alors dans l'appareil pendant 5 secondes, le temps que l'analyse s'effectue et un claquement donne le feu vert du démarrage. Le dispositif interdit toute utilisation du véhicule si la valeur de 0,2 g/litre est atteinte. L'appareil coûte 1000 Euros et est, malheureusement à mon avis en option. Je tourne la clé de contact, le moteur démarre. Le six cylindres émet un ronronnement régulier. Laurent Gaschet, responsable de la formation chez Volvo Trucks France, assis à mes côtés, m'indique les rudiments de la manipulation des commandes de l'ordinateur de bord. Le véhicule étant équipé de transmetteur de pression d'air à chaque roue, je cherche dans le menu l'affichage des données. Le cadran minimaliste affiche les informations essentielles, mais la sélection est programmable.



Je choisis pour l'essai, après avoir mis tous les compteurs à zéro, de voir apparaître le rapport de vitesse engagé, la consommation instantanée et celle effective en litres à l'instant T. L'ordinateur se programme aisément. Les technologies de plus en plus développées qui équipent les camions exigent une bonne formation. Cela commence par une étude approfondie du livret du constructeur (très bien fait) qui se trouve dans un des nombreux coffres de rangement.

## Confort de conduite

Les premiers tours de roues que j'impose à l'ensemble routier m'emmènent sur les hauteurs de Lachassagne. Le volant est d'une souplesse et d'une précision incomparables. Le véhicule étant équipé de capteurs de déclivité et de charge, le calculateur adapte automatiquement le couple moteur par un régime approprié à chaque situation. La seule information que le conducteur impose à l'électronique du véhicule est la quantité de charge d'accélération. À ce sujet, je conseille vivement de conserver toujours la même position sur la pédale d'accélération. Le système préfère cette stabilité et la consommation s'en trouve grandement améliorée. Les commodos sont à la bonne place, mais il faut apprendre à les manipuler. J'ai par exemple plusieurs fois tenté de ralentir le camion en actionnant les essuie-glaces. Du coup, la conduite au bruit prend ici toute sa signification. Je tends l'oreille à la recherche des bruits de roulage : un grognement côté gauche occasionné par des secousses prononcées signale un silentbloc trop serré et je perçois un grésillement au niveau des rétroviseurs lorsque le vent est défavorable. Rien de plus et pourtant j'ai l'oreille fine. J'ajoute que si j'avais mis la radio en sourdine, je n'aurais rien entendu.

## Visibilité

Question visibilité, le pare-brise de taille moyenne est très efficace. Un détecteur de pluie agrmente l'équipement. Les phares au xénon diffusent suffisamment de photons pour rouler en toute sécurité de nuit en m'épargnant l'éblouissement habituel du reflet contre le mobilier urbain ou les panneaux d'indication. La position et la conception du volant n'interfèrent pas dans la lisibilité du tableau de bord, d'autant que son réglage est de grande amplitude. Autre atout : il est beau, gainé de cuir et ne dispose que des commandes intégrées du téléphone et du système audio. Certains boutons de commandes comme ceux des vitres, des rétroviseurs ou d'autres accessoires ne sont pas pourvus d'éclairage intérieur du pictogramme. Du coup, de nuit, j'ai dû allumer les lumières de cabine pour les repérer. Les commandes des lumières générales de la cabine sont habilement regroupées sur un seul module. Lumière blanche et lumière rouge pour la conduite de nuit avec une graduation possible tant pour le blanc que pour le rouge. J'ai apprécié ce gadget que j'ai trouvé très utile.

## Boîte de vitesse

La troisième génération de la boîte de vitesses I-Shift est d'une efficacité redoutable. On m'avait prévenu qu'il n'était pas nécessaire de passer en mode manuel pour éviter des changements de rapport pouvant nuire à une progression régulière, malgré un régime en deçà de la plage d'utilisation habituelle. Je le vérifie sur la première partie du parcours lorsque j'emprunte la route entre la sortie de l'autoroute à Belleville et la route de Beaujeu. Sur cette portion où les ronds-points nombreux obligent des adaptations de rythme, tout changement de rapport est "énergivore". Je suis agréablement surpris par le temps de passage des rapports. Cette dernière génération d'I-Shift est particulièrement séduisante. Le joystick de commande de boîte se trouve le long de ma jambe, ma main tombe naturellement dessus dès que l'accoudoir est réglé correctement. Une position d'escamotage permet un passage plus aisé vers le centre de la cabine. À mon avis, l'efficacité de la chaîne cinématique permettrait de remplacer le levier par un sélecteur. Surtout qu'en lui-même, il ne permet que de sélectionner une fonction comme arrière ou avant. Le changement manuel d'un rapport s'exécute par un bouton bascule situé sur le côté du levier.

## Suspensions

Excellent compromis entre la souplesse de conduite et la stabilité sur la route, les suspensions de ce véhicule sont irréprochables. La conception des suspensions pneumatiques a quatre coussins arrière apporte une rapidité de manoeuvre monte et baisse qui en ravira plus d'un. La télécommande est magnétique.

## Freinage ralentisseur

Le véhicule que j'essaie est équipé du système ralentisseur VEB+ qui offre une puissance de freinage de 375 kW. La commande à 3 positions est située à ma main droite, juste au dessus de celle des essuie-glaces, ce qui explique la méprise décrite plus haut. Le ralentisseur est très efficace malgré le poids total roulant de l'ensemble de près de 40 tonnes. Cependant, il exige une manipulation régulière de la commande. En effet, une programmation de régulation de descente n'est disponible qu'associée au régulateur d'allure et d'espacement nommé ACC chez le constructeur suédois. En revanche, le dispositif autorise une hystérésis programmable de + 3 à + 15 km/h. Un bouton enclenche une assistance au démarrage en côte. Les freins sont automatiquement relâchés dès que le couple moteur est suffisant pour lancer l'ensemble. Un bouton bascule a maintien manuel commande l'envoi d'une petite quantité d'air dans la remorque (TB trailer brake) pour en faciliter l'attelage.

## Consommation

<b>1er partiel</b>	Esso Charolles	1 h 50	100 km	41,100 L/100 km
<b>2eme partiel</b>	Charolles A6	1 h 17	105,3 km	26,493 L/100 km
<b>3eme partiel</b>	A6 Esso	1 h 19	107,3 km0	31,780 L/100 km
<b>TOTAL</b>		<b>4 h 26</b>	<b>312,6 km</b>	<b>32,981 L/100 km</b>

Il faut ajouter la consommation d'AdBlue pour une quantité calculée de 5,36 litres soit une consommation de 1,71 litre pour 100 kilomètres.

Nous n'avons pas fait le plein du réservoir avant de partir de la station Esso, point de repère de notre essai. Il faut donc faire ici confiance intégralement à l'informatique. Chacun sait qu'il y a toujours un écart entre la quantité effectivement ingurgitée par le réservoir face à la pompe, et la valeur indiquée par le compteur électronique ; et je ne vous parle pas que sur un seul plein mais sur une moyenne, le volume étant aléatoire en fonction de la température du carburant ou d'autres paramètres associés au système lui-même. J'en veux pour preuve que le véhicule nous affiche la distance totale du circuit d'essai à 315 kilomètres...

## Vie à bord

Difficile pour moi de relater la vie à bord de cette magnifique cabine ; cela fait plus de 20 ans que je n'ai pas dormi dans un FH et, à l'époque, c'était déjà une cabine "Globe-trotter". Croyez bien que je regrette de ne pas avoir eu cette possibilité en constatant le moelleux de la couchette. Mais j'en ai quand même profité en cet après-midi d'essai. Les espaces sont bien utilisés sauf dans la partie centrale de la console au-dessus du tableau de bord où, à mon avis, il y a une "bizarrie" suédoise. En effet, là où on aurait pu trouver un coffre supplémentaire, il n'y a rien, sinon un mini rangement.



Autre mauvais point, rien n'est prévu pour faire sécher la serviette de toilette. Placard à rideau coulissant par-ci, tiroir escamotable par-là, sans oublier des niches équipées de filet. Il n'y a pas d'emplacement autorisant le rangement d'un gros sac, excepté les grands coffres situés sous les couchettes et accessibles indifféremment de l'extérieur comme de l'intérieur.



Il est possible d'opter pour des placards supplémentaires, mais, dans ce cas, l'utilisation de la couchette du haut rend vite l'espace à vivre exigu. Une partie de la couchette du bas s'incline pour former un fauteuil de relaxation. Des lumières incrustées dans les garnitures et des liseuses sont présentes côté conducteur comme côté passager. Il est aussi possible de choisir de poser la tête d'un côté ou de l'autre, ce qui est rare dans les cabines modernes. En revanche, et c'est une volonté du constructeur suédois, la position relevable de la couchette est conçue spécialement pour regarder la télévision dont le pré équipement est prévu, à gauche, au-dessus du conducteur. Le volume de la

cabine est généreux, tant en profondeur qu'en hauteur ; la cabine XL est une référence sur le marché. Rappelons que Volvo est le premier constructeur qui a sorti sur des camions de série une cabine rehaussée. Enfin, pas tout a fait car Renault nous avait gratifiés d'un concept révolutionnaire qui en faisait rêver beaucoup à l'époque : il s'appelait le Centaure.

## Les plus et les moins

### ► Les plus

- Moteur souple et généreux
- Boîte de vitesse plus rapide que Lucky Luke
- Consommation

### ► Les moins

- Rangements nombreux mais petits
- Levier de commande de vitesse superflu
- Pas de rétro éclairage des interrupteurs

## Le bilan

Lors de l'attelage de la remorque d'essai, deux conducteurs de Volvo nous ont accostés, attirés par le nouveau FH. Des inconditionnels de la marque suédoise. Après cet essai il est aisé de comprendre qu'un véhicule peut faire cet effet sur son conducteur. J'ai été séduit par le confort de conduite et par la chaîne cinématique de l'engin. Sans fioriture ni poudre aux yeux, les équipements toujours perfectibles sont dans l'ensemble bien intégrés, judicieux et efficaces. le véhicule, objet de cet essai est un véhicule de démonstration tout à fait normal destiné à la vente. Il est équipé du système Dynafleet,



le système d'informations transports de Volvo Trucks qui améliore la rentabilité. Vraiment, j'ai eu un très grand plaisir à réaliser l'essai de ce véhicule et j'en garderai un bon souvenir.

[1]

---

[1] Essai réalisé pour l'hebdomadaire Transport Info Hebdo numéro 261 du 18 décembre 2009.