



DOSSIER

Hanovre IAA 2016

Indien vaut mieux que deux, tu l'auras...

LE VOLVO 8600 S'il est un véhicule digne d'intérêt pour les lignes interurbaines, il souffre d'un tarif pénalisant pour entrer sur le marché des autocars scolaires.

Afin de développer ses ventes en France, Volvo Buses étoffe son offre avec le Volvo 8600 construit sur le châssis B8R. Cette entrée de gamme, tant attendue par le réseau et les représentants de la marque, arrive sur un marché bien encombré. Saura-t-elle faire la différence pour se faire une place au soleil ?

♦♦ PAR JEAN-PHILIPPE PASTRE

Pourquoi le Volvo 8600, absent de l'IAA 2016, assure-t-il le déplacement à Autocar Expo ? Tout simplement parce que ce modèle, fabriqué en Inde dans l'usine Volvo Buses de Bangalore, a deux marchés cibles pour son lancement commercial : la France et l'Espagne. Sa mission ? Constituer l'entrée de gamme Volvo Buses et séduire les opérateurs de lignes scolaires et interurbaines.

Réalisé sur la base du châssis Volvo B8R à moteur Volvo 6 cylindres D8K de 7,7 litres et essieu avant rigide, cet autocar est réalisé en 2 longueurs (12,5 m et 13,2 m) correspondant à 59 ou 63 places. Un de ses atouts est clairement le montage en série de la boîte robotisée Volvo I-Shift 12 rapports. Une boîte automatique ZF EcoLife 6 rapports à convertisseur est disponible en option. Deux puissances sont également proposées : 320 ch et 1 200 Nm de couple ou 350 ch et 1 400 Nm de couple.

Particularité dimensionnelle, il culmine à 3,2 m de gabarit hors-tout. Cela est préjudiciable au volume habitable comme aux



Les contrôles et ravitaillements usuels sont très bien pensés. On regrettera juste un capot ne dégageant pas assez en hauteur, donc très agressif pour les mécaniciens de plus d'1 mètre 70. Si la traverse inférieure est déposable, dommage que Volvo n'ait pas pensé à faire de même pour les cornières latérales. Cela pénalisera les temps de réparation en cas de touchette dans les angles.

soutes (4 ou 5 m³), mais offre en contrepartie deux avantages : il peut passer plus facilement sur certains itinéraires contraints par des ouvrages d'art et réduit la surface frontale, très coûteuse en termes aérodynamiques (donc en gazole !). Par certains détails de carrosserie, il rappelle le Renault VI Arès, ce qui ne nous rajeunit pas.



Le Volvo 8600 existe en 2 variantes de longueur et 2 puissances de moteur. La prise de commandes est ouverte à partir d'Autocar Expo où il fait ses grands débuts !



Le poste de conduite souffre d'un manque d'espaces de rangements et d'une finition très austère. Mais l'afficheur Volvo est très complet et comprend des informations très utiles comme la pression de suralimentation.



La finition, si elle semble pauvre par l'aspect des plastiques, est exempte de tout reproche quant à la qualité de montage. La garde au toit est limitée, surtout avec les porte-bagages optionnels.

La finition intérieure est correcte et n'appelle aucune remarque particulière. L'habitabilité et la garde au toit apparaissent limitées. Par contre, l'emmarchement est excellent : large, sûr, facile d'accès, cela devrait rendre les montées et descentes des passagers sûres et rapides. Une cassette élévatrice peut venir s'intégrer dans l'emmarchement

central. La porte médiane est à double vantail.

Disponible immédiatement sur les marchés français et espagnols, ce véhicule n'a pas fait l'objet de communication sur les prix. Là est le véritable enjeu, car il n'aura assurément pas la partie facile face aux ténors du marché et certains nouveaux entrants aux grandes ambitions. ●