



Volvo 8600 Un car pour conquérir la France

Dévoilé à l'occasion du salon *Autocar Expo* de Lyon, du 12 au 15 octobre, le tout nouvel autocar interurbain et scolaire Volvo 8600 a été spécialement conçu pour le marché français. En avant-première, nous avons pu le découvrir, quelques semaines plus tôt, lors d'un essai chez son constructeur.

Lancé depuis plusieurs mois dans une démarche volontariste de reconquête du marché français des autobus et autocars, le constructeur suédois Volvo vient de franchir, pour la rentrée, une étape décisive. Le 12 septembre, dans son fief de Göteborg, il présentait un tout nouveau véhicule développé *ex nihilo* pour les lignes interurbaines et le transport scolaire, qui a été spécifiquement conçu en vue de répondre aux attentes des opérateurs français, tout en étant également bien

L'interurbain de grande capacité représente 2 500 à 3 000 véhicules par an sur le seul marché français

segments de marché, explique Niklas Orre, vice-président en charge du management Stratégie et Produits pour l'Europe. *L'un des segments que nous avons ainsi identifiés, et qui se caractérise par la perspective de volumes stables sur plusieurs années, est justement l'interurbain de grande capacité, à plancher mi-haut et à deux essieux, pour lequel existent des clients potentiels majeurs en France comme en Espagne.* » Sur le seul marché français, ce segment représente 2 500 à 3 000 véhi-

cules par an. Selon Niklas Orre, le « top five » des attentes qui auraient été formulées par les clients concernés privilégie la rentabilité (avec, en priorité, les économies de carburant), devant la disponibilité, le confort de conduite, le recours aux technologies nouvelles et la satisfaction des passagers. Ces attentes ont servi au constructeur suédois à sérier les objectifs à atteindre pour le tout nouveau 8600. En particulier, l'accent a été porté sur la fiabilité (avec le recours à une motorisation et à une chaîne cinématique déjà connues des clients Volvo et parfaitement éprouvées) ; sur la capacité (avec un maximum de 63 sièges et de vastes soutes à bagages permises par le choix d'un plancher plat mi-haut) ; enfin, sur le confort du conducteur (avec une ergonomie de poste convenant aux plus grands comme aux plus petits), ainsi que sur celui des passagers (avec la chasse systématique aux sources potentielles de vibrations que peuvent constituer, dans le temps, toutes les fixations des différents constituants de l'aménagement intérieur, et qui sont génératrices de bruits au fur et à mesure que le véhicule vieillit). Quant à la sécurité, elle demeure, bien évidemment, au cœur

Un soin particulier a été apporté au confort du conducteur, avec une ergonomie de poste convenant aux grands comme aux petits.





Photos © Philippe Hérisse

des préoccupations du constructeur qui en a fait, depuis longtemps, sa marque de fabrique...

Un assemblage réalisé en Inde

Les 8600 sont assemblés en Inde, dans l'usine Volvo de Bangalore, qui disposait de réserves en capacité de production encore inutilisées à ce jour. C'est la toute première fois qu'un autobus ou autocar de marque européenne destiné à un marché européen est ainsi produit dans un pays aussi éloigné de celui dans lequel il sera utilisé ! Le site indien carrosse les châssis produits à Borås, en Suède. Deux longueurs sont offertes : 12,50 m et 13,20 m. Le moteur Volvo 8 litres Euro VI de type D8K est fabriqué en France, à Vénissieux, dans la région lyonnaise. Il est disponible en deux puissances : 320 ch ou 350 ch. Ce moteur entraîne une boîte robotisée I-Shift à douze rapports, avec ralentisseur intégré, qui optimise la consommation du véhicule et participe au confort et à l'agrément de conduite. Le Volvo 8600 est équipé de l'EBS, système électronique de freinage, et de l'ESP, contrôle électronique de la stabilité.

En revanche, il conserve une direction assistée classique de type hydraulique, le tout nouveau système VDS (Volvo Dynamic Steering), mis au point par le constructeur pour diminuer la fatigue physique du conducteur, n'étant pas monté de série...

L'objectif : doubler les ventes chaque année

Le premier prototype est arrivé en Europe dès septembre 2015. Préférentiellement destiné au marché français, même s'il doit aussi venir compléter, en Espagne, la gamme des cars Volvo déjà commercialisés, le nouveau 8600 a été présenté en France à l'occasion d'Autocars Expo, à Lyon, du 12 au 15 octobre. Actuellement, l'industrialisation et la production montent en puissance à l'usine de Bangalore. Une équipe d'une quinzaine de spécialistes venus des sites suédois et polonais de Volvo est à pied d'œuvre en Inde. Les livraisons devraient commencer au cours du premier trimestre 2017. « Nous ne voulions pas lancer le véhicule avant que nous ne soyons totalement prêts », explique Patrick Damian, le directeur général de Volvo Bus France, arrivé en mai 2015, et qui a dû, en l'espace de quelques

Les livraisons du 8600, présenté mi-septembre à Göteborg (ci-dessus), devraient commencer au cours du premier trimestre 2017.



Avec 63 sièges sur de vastes soutes à bagages, permises par le choix d'un plancher plat mi-haut, l'accent a été mis sur la capacité.

mois, constituer une nouvelle équipe tout en développant, dans le même temps, une véritable stratégie de reconquête du marché français. L'un des atouts majeurs de Volvo est aujourd'hui sa maîtrise de la vente et de l'après-vente, grâce à un réseau essentielle-

ment constitué de filiales du groupe. « Notre objectif est de doubler nos ventes chaque année, en vue d'atteindre, à terme, 10 % du marché français, poursuit Patrick Damian. Pour cela, nous comptons développer en France trois familles de produits : l'électromobilité et l'hybride ; le car scolaire et de ligne ; et le grand tourisme haut de gamme, avec une offre de personnalisation très poussée selon les demandes des clients. Volvo est l'une des deux seules marques d'autobus et autocars à être connue dans le monde entier. Et elle y est appréciée à l'aune de valeurs très contemporaines qui ont, en vérité, toujours été les siennes : la protection de l'environnement, la qualité, la sécurité, ou encore la prise en compte systématique de la dimension humaine dans tous les projets. Notre faiblesse actuelle en France constitue, en fait, une vraie chance pour tout y reconstruire... »



Photos © Philippe Hérisse

Des tests sur un tracé sinueux et des portions dégradées

En avant-première, nous avons pu tester le 8600 au centre d'essai Volvo de Hällered, en



Suède. Ce complexe implanté dès 1973 en pleine nature, à quelque 80 km de Göteborg, sur une superficie totale de 700 ha, emploie environ 300 collaborateurs et ne compte pas moins de quinze circuits indépendants ! Certains accumulent les pires trous et bosses que l'on puisse imaginer. Ils sont inlassablement parcourus, jour et nuit, par des véhicules prototypes ou de série. En l'espace de quelques semaines, les longues années de la vie entière d'un véhicule peuvent ainsi être simulées. Le circuit le plus long – 6,2 km – présente des virages fortement relevés, et il sert essentiellement aux essais de vitesse des voitures de tourisme jusqu'à 220 km/h. Pour le test du 8600, c'est le deuxième plus long circuit du centre d'essai – 3,1 km –, de type routier à deux voies, avec un tracé sinueux, quelques déclivités et des portions de chaussées en revêtement dégradé, qui a été utilisé. Dès le premier contact, le véhicule séduit par la qualité de sa réalisation et le soin apporté aux finitions, ce qui n'est franchement pas tou-

jours le cas sur ce segment particulier du marché. En revanche, la recherche d'un grand volume de soude visiblement associée au souci légitime de ne pas vouloir trop majorer la hauteur totale du véhicule conduit à une impression de « plafond bas », sans doute accentuée par la longueur même du véhicule. Sur les 3,1 km de circuit, le 8600 a un comportement dynamique et affiche la souplesse de sa suspension pneumatique à commande électronique. On en oublierait presque la présence de l'essieu rigide à l'avant – ici de type Volvo RFS – solution à laquelle le constructeur reste encore fidèle. La circulation sur revêtement dégradé ne provoque aucun bruit de carrosserie perceptible. Enfin, la boîte robotisée se révèle d'une grande souplesse, réagissant aux sollicitations sur l'accélérateur en fonction des déclivités. Compte tenu de l'actuel différentiel entre les coûts de main-d'œuvre en Inde et en Europe, on est en droit d'imaginer qu'il sera proposé à un prix attractif.

Philippe HÉRISSE