

Unique !

Volvo VT 880

Texte : **Loïc Fieux**
Photos : **DR/Volvo**

Volvo ne propose plus sur le marché européen que des camions à cabine avancée. Cependant, la conquête du marché nord-américain par le constructeur suédois s'appuie sur une gamme de camions à capot. Par exemple, le Volvo VN lancé en 1996 (VNL 430 à VN 780) connaît un succès certain en Amérique du Nord. Outre les VN, la gamme Volvo à capot comprend les VHD, mais aussi le luxueux VT 880, haut de gamme Volvo de l'autre côté de l'Atlantique. Spécialisée dans la location de semi-remorques podium pour l'animation d'événements, l'entreprise française lcr-events cherchait un *show truck* pour tirer ses semis. Son choix s'est porté sur le Volvo VT 880 car avec lui, lcr-events est — pour l'instant — sûre de disposer d'un camion unique en France !

Grande photo et 1 : Conformément aux habitudes nord-américaines, le VT 880 est le plus souvent un tracteur 6x4 attelé à une semi à deux essieux. En relativement peu de temps, Volvo a réussi à percer sur le marché nord-américain et à y gagner la confiance de transporteurs qui ne misaient jusque-là que sur des camions de conception nord-américaine. Le VN, puis le VT, ont su exporter de l'autre côté de l'Atlantique le savoir-faire suédois.

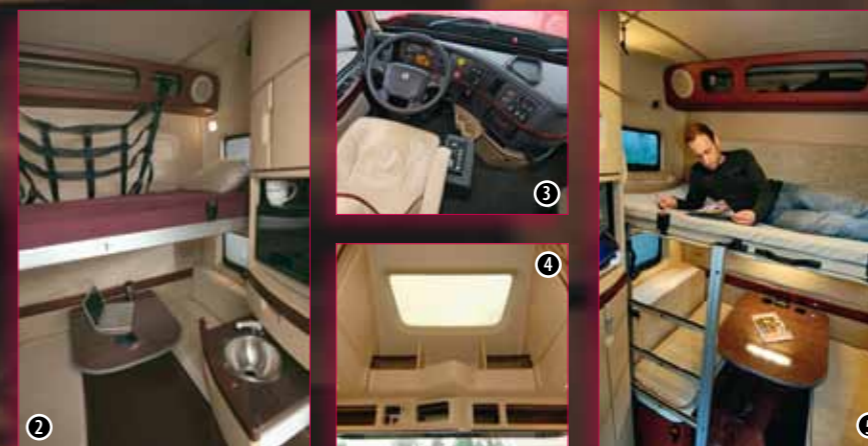
2 à 5 : Poste de conduite proche de celui du FH, mais aménagements du sleeper et matériaux de finition conformes aux habitudes américaines, le VT880 est bien une hybridation de deux conceptions du transport longue distance.



Lorsque la mission consiste à vendre du rêve et « de l'image », il faut se doter d'outils à la hauteur. Et pour l'événementiel, quoi de mieux qu'un camion américain quand il s'agit de « faire le spectacle » ? À la tête de l'entreprise de location lcr-events, notre confrère Pierre Combe-male (France Routes) pensait initialement acheter un International Lonestar.

Malheureusement, International refuse de vendre des véhicules neufs en Europe et l'obtention d'un tel véhicule impose l'achat d'occasion d'un camion déjà immatriculé aux Etats-Unis. American Trucks (à Issoire) se charge de ce genre d'importation, mais le coût total de l'opération est pénalisé par le cumul des frais administratifs. Pierre a par ailleurs considéré qu'étant donné le prix très élevé des camions américains d'occasion

en France (100 000 euros pour un véhicule affichant 1 million de kilomètres), il était plus intéressant d'acheter un véhicule neuf, ou presque s'il s'agit d'un camion qui n'a en fait que très peu roulé. Pour Pierre qui « vend de la comm », l'important est de proposer un véhicule différent des autres. Et sur ce point, son VT 880 peut se vanter d'être le seul en France. Il y a bien une poignée de Volvo VN (VN 670, VN 780) en France et



trois autres VT 880 en Europe (deux en Allemagne, un en Hollande), mais son VT 880 est le premier dans notre pays.

Bien avant de participer à ses premiers événements en tête d'une semi podium, le VT 880 de Pierre était déjà une vedette ! En effet, c'est à son bord que Stéphane Rotenberg a présenté l'émission « Le convoi de l'extrême » (diffusée sur M6 et W9) consacrée à la circulation de camions sur des lacs gelés au Canada pour le ravitaillement de mines dans le Grand Nord. En fait, les séquences de présentation de l'émission n'ont pas été tournées au Canada, mais en Suède, non loin de Göteborg où ce VT 880 construit vers 2007 était normalement exposé au Démo Center de Volvo. Il s'agit donc d'un camion d'exposition qui n'a que très peu roulé depuis sa construction.

Bien que le VT 880 soit d'allure très nord-américaine, il n'en reste pas moins un Volvo. Traduisez, on retrouve avec lui une chaîne cinématique proche de celle du FH16 avec un moteur D16 de 600 ch (existe aussi en 500 ch) et une boîte robotisée I-Shift à 12 rapports. Pour les clients américains qui n'osent pas goûter à la qualité des organes suédois, Volvo propose également son VT 880 avec le moteur Cummins (ISX, ST2 de 485 à 600 ch) et avec les boîtes Eaton-Fuller (RTO, RTLO à 10, 13 ou 18 rapports, l'Autoshift étant également proposée). L'essieu avant est, au choix, un Volvo VF14 ou un Meritor FF967 tandis que les ponts sont des Meritor (RT40 ou MT40) ou des Dana Spicer (DST40 ou DST41).

Les camions américains traditionnels souffrent le plus souvent d'une habitabilité déplorables au niveau de leur poste de conduite (c'est le cas des Kenworth W900, T800, K100, etc.), mais ce n'est toutefois plus le cas de la nouvelle génération (Kenworth T2000, etc.). Le VT 880 associe le confort de conduite et l'ergonomie d'un FH au grand volume d'un sleeper (compartiment couchette à l'arrière) d'un camion américain. D'une certaine façon, il offre le meilleur des deux mondes : confort de conduite à l'européenne et sleeper à l'américaine. Heureux sont les transporteurs américains pour qui la longueur du tracteur est généralement libre (seule la longueur de la semi est limitée), ce qui les laisse profiter à la fois d'un camion à capot et d'un sleeper profond.

Le VT 880 de lcr-events (www.lcr-events.com) sera disponible à la location dès 2010. Vous le remarquerez certainement car son but n'est certainement pas de passer inaperçu... □