

# ESPACE RENAULT V.I. RENAULT Véhicules Industriels

MAJ  
11.04.2015

1996 – 2007 : ILIADE

Renault Véhicules Industriels, division autocar-autobus, présente le successeur de FR 1 en octobre 1996. L' Evadys H prend la suite dès 2006, conçu à 100 % par Irisbus

## ILIADE, repousse les frontières de l'imagination

1996 – 2007 : ILIADE

« ILIADE mérite que l'on parte sans tarder à sa découverte », telle cette magnifique phrase commerciale signée Renault Véhicules Industriels. Voici l'ultime chef d'œuvre de notre constructeur national, cet autocar est toujours aussi poétique que son grand frère le FR 1. Le FR 2 ne sera pas le nom retenu, les ingénieurs R.V.I. décident d'arpenter l'histoire grecque : Iliade est le récit d'Homère sur la prise de Troie. Ce nom fait son petit effet pour un tel autocar, même si Odyssée (la suite de l'ILIADE) aurait pu être la dénomination de ce véhicule ou Ulysse évoquant le personnage clé de l'Odyssée. Même Magellan fut pressenti ! Seulement le nouvel autocar Renault sera baptisé ILIADE.

En octobre 1996 est présenté au salon MitCar. Cet autocar est la reprise du FR 1 avec un restyling bluffant. Il est doté d'une calandre redessiné type « Renault Laguna » rappelant l'intégralité de la gamme Renault comme les blocs de phares issus de l'automobile montés sur bloc pivotant, facilitant le remplacement des ampoules. ILIADE est pourvue de « grandes oreilles » dit pour les rétroviseurs intégrant trois glaces à droite et deux à gauche : ils permettent une meilleure visibilité et une réduction des vibrations. Les baies sont reliés aux vitres de portes par un « trompe l'œil » d'imitation par de la peinture noire : l'entourage des baies est affiné avec une teinte de vitrage gris-bleu. Les stries d'aération, moins nombreuses que sur le FR 1, au-dessus des portes (séparées par une vitre sur les versions RTX-GTX-TEX) ont une forme plus arrondies ; elles avaient été dessinées sur un des prototypes du FR 1 plus de quinze ans auparavant. L'arrière reste similaire au FR 1, juste les feux sont arrondis.



droite et deux à gauche : ils permettent une meilleure visibilité et une réduction des vibrations. Les baies sont reliés aux vitres de portes par un « trompe l'œil » d'imitation par de la peinture noire : l'entourage des baies est affiné avec une teinte de vitrage gris-bleu. Les stries d'aération, moins nombreuses que sur le FR 1, au-dessus des portes (séparées par une vitre sur les versions RTX-GTX-TEX) ont une forme plus arrondies ; elles avaient été dessinées sur un des prototypes du FR 1 plus de quinze ans auparavant. L'arrière reste similaire au FR 1, juste les feux sont arrondis.

ILIADE se décline en six versions (trois surélevés et trois standards) :

- TE / RT / GT : 3.30 m de haut
- TEX / RTX / GTX : 3.55 m de haut

Le conducteur s'assoit derrière un poste de conduite tout nouveau, et issu de l'automobile. Plus besoin de se pencher pour accéder aux commandes de confort thermique et sonores, plus de tachygraphe à perpète les mouches. Le tableau de bord est plus ergonomique tout comme le poste guide ayant fait l'objet de nombreuses améliorations. Une nouveauté pour la conduite, le volant est réglable par commande pneumatique et peut se basculer vers l'avant lorsque le véhicule est à l'arrêt. L'intérieur est composé de nouvelles teintes sur une base « bleu lavande » ; qui exprime une ambiance de bien être, d'évasion. L'insonorisation est améliorée, prouvant un effort considérable de Renault. L'équipement est repris du FR 1 : on peut apercevoir une petite nouveauté, le double-vitrage est de série en milieu et haute gamme et option pour l'entrée de gamme. Selon les cas, les niveaux d'équipements et de finition sont suivis d'un « C » pour un 10.61 m et un « X » pour un surélevé.



ILIADE se décline comme ce qui suit :

FR 1	ILIADE
3.37 m / 3.55 m	3.30 m / 3.55 m
12 m / 10.60 m	12 m / 10.60 m
302 / 340	302 / 340 / 380



Le fameux MIDR 062045 (R 41) continue sa route avec ILIADE, développant 340 chevaux à 2 100 tr/mn et son couple de 161 mkg à 1 200 tr/mn contenant 9.84 L. Il répond aux dernières normes anti-pollution : Euro 2 notamment grâce au nouveau concept ACE (Advanced Combustion Engine) qui introduit l'électronique dans la commande de l'injection. Côté entrée de gamme dite « TE », c'est un 302 chevaux seulement au bénéfice de la consommation.

Les moteurs évoluent en même temps que l'autocar lui-même : en effet, des progrès sont accomplis en termes d'optimisation de la combustion avec une augmentation des pressions d'injection se traduisant par un retour aux longues courses. C'est la période où l'héritage Berliet devient du passé pour laisser au présent un nouveau groupe de moteur : MIDR 062356 A41 de 11,12 litres soit 123 x 156 mm d'alésage/course délivrant 380 chevaux à 2 000 tr/mn avec un couple maxi de 178 mkg, ce sera le moteur de base pour le GTX. Cependant le MIDR 062045 est disponible en option sur le catalogue. On peut apercevoir un phénomène époustouflant entre ces deux moteurs ; les 340 chevaux à 2 100 tr/mn du MIDR 062045 sont obtenus dès 1 400 t/mn avec le MIDR 062356, et, au seuil du couple maxi à 1 200 tr/mn, la puissance obtenue est déjà de 300 chevaux. Le confort des passagers est dû à un régime dans les basses fréquences de bruit, avec en plus une consommation raisonnable.



ILIADE & Euro 2 (intercooler ACE electronic) :

	MIDR 062045 R41	MIDR 062045 M41	MIDR 062356 A41
Cylindrée (L)	10	10	11
Puissance max. 2100 t/mn	302 ch (222 kW)	340 ch (250 kW)	380 ch (280 kW)
Couple max. 1200 t/mn	127 mkg (1250 mN)	165 mkg (1620 mN)	178 mkg (1750 mN)

Côté boîtes de vitesses, le choix reste celui du FR 1 avec la ZF 8 S 180 et la B 8 L avec TBV, cependant le standard et l'option sont inversés pour cette dernière. Le système TBV consiste à changer les rapports d'une boîte classique avec des commandes électropneumatiques, imposant la boîte maison réputée difficile en boîte manuelle. Il faut remonter en 1988, lorsque CDP est appliquée au FR 1 : ce système est proposé en option sous son nouveau nom « TBV » dès 1994. Par exemple, cette option est choisie par Air France pour ses 19 derniers FR 1 en 1995. Autre nouveauté, le module de commandes est situé sur la console à droite du siège conducteur (précédemment sur le tableau de bord pour FR 1).

ILIADE n'est pas imposé par une homologation puisqu'il est la continuité de FR 1. Il faut donc comprendre que les premiers Iliade 340 chevaux portent le numéro de série VF6SFR112000XXXXX. Cependant pour distinguer l'Euro 1 de l'Euro 2, on peut constater une tranche de production :

- Euro 1 : VF6SFR11200013001
- Euro 2 : VF6SFR11200014001

Le premier Iliade reçoit une nouvelle tranche « 15 000 » ce qui lui donne : VF6SFR11200015000. Les GTX, à motorisation 380 chevaux, sont pourvus d'un autre numéro de série : VF6SFR11150000001.

Iliade est sur une bonne voie d'avenir. En effet au cours de l'année 1996, FR 1 est vendu à près de 350 exemplaires portant un total à plus 5 000 FR 1 produits entre 1983 et 1996. Ensuite, entre octobre 1996 et octobre 1997 sont commandés 600 Iliade : la version GTX représentant le tiers des ventes mais avec une minorité d'acquéreur au GTX de 380 chevaux... Il faut savoir qu'au bout de 18 mois, seul douze Iliade GTX (MIDR062045 – 380 ch) sont vendus sur 980 véhicules livrés dont 300 GTX. La production ILIADE tournera les années suivantes à 300 Iliade par an.

ILIADE passe les frontières pour être vendus en Suisse, en Italie, en Allemagne et même au Moyen-Orient : l'exportation atteint 50 % dans les ventes. Le 22 octobre 1997 est signé la vente de 330 Iliade RTX pour Al Khobar en Arabie Saoudite par la société Taseco, dont les premiers sont livrés le 20 juillet 1998 et les derniers vingt mois plus tard : c'est le plus beau bon de commande pour l'ILIADE !

### **Après le mariage Berliet-Saviem, la disparition intégrale :**

Renault Véhicules Industriels naît en 1978 à la suite de la fusion Berliet & Saviem, puis veut retirer la mention « Véhicules Industriels » pour se dire parenté avec les automobiles Renault entraînant une centralisation de l'activité sur l'automobile principalement afin d'obtenir une dimension mondiale. C'est sous la direction de Louis Schweitzer que Renault V.I. s'éteint peu à peu : dès 1997 est cédé Camiva, leader des véhicules anti-incendie, à Iveco. Puis la division Autocar-Autobus est vendue à Iveco le 6 mai 1998. L'accord définitif est signé le 1<sup>er</sup> janvier 1999 donnant naissance à Irisbus où Renault & Iveco sont actionnaires à parts égales. Le dauphin, sigle de cette marque, ornera les autocars des deux marques progressivement à partir de mai 1999.

Les numéros de série ILIADE se voit recevoir un nouveau préfixe : le VF6 est conservé pour les camions Renault seulement, et les ILIADE Irisbus débutent à VNESFR11200200001 et VNESFR115002000001. En 2000, pour respecter la norme Euro 3, le MIDR 062045 fait ses adieux à l'Iliade laissant place au MIDR 062356 rebaptisé dci 11 Euro 3. Ce groupe à injection est proposé en trois réglages différents pour des puissances de 313, 362 et 431 chevaux !!

En termes de boîte de vitesses, on voit la B 8 TBV disparaître laissant place à la ZF AS Tronic en option développé par Iveco et ZF. Son fonctionnement est similaire à la TBV sauf que le dispositif est intégré dans le carter. La ZF 6 S 1600 remplace les S6.85 et 8 S 180. Avec un couple long, ILIADE peut atteindre les 142 km/h ! Les boîtes automatiques ZF 5 HP 592 C et 692 C à cinq rapports figurent parmi les options.

En 2001, Renault se retire d'Irisbus suite à la cession de Renault Camions à Volvo et par obligation à la demande de la commission européenne. Iveco rachète les parts de Renault quelques mois plus tard ce qui entraîne un remplacement des moteurs Renault par ceux Iveco sur l'ensemble de la gamme et de la disparition du losange au profit du dauphin. Sauf ILIADE est un combattant, aucun autre moteur que celui Renault lui convient : ce qui fait tâche pour Irisbus. La réglementation évolue, l'Iliade est limité. Une largeur de 5 cm supplémentaire est autorisée, ainsi que les grandes longueurs. Aucun Iliade en 12.50 m ne sera sortie, malgré un projet pour l'Allemagne : l'investissement aurait été trop important sur un modèle en fin de vie. Irisbus sort l'Evadys en 2003, puis étudie le projet « New Coach » dicit le Magélys. L'Evadys sort en trois phases : une première avec un châssis et une calandre d'Arès, une seconde avec un châssis d'Arès et une calandre redessinée par Irisbus et une dernière intégralement Irisbus Iveco.

Le 31 janvier 2007, l'ultime ILIADE n°VNESFR111200211784 est livré à la Compagnie Armoricaine de Transports (C.A.T.) mettant le mot fin à une belle histoire française ayant duré 24 ans et 10 000 unités produits (5 000 FR 1 et 5 000 ILIADE). ILIADE prend sa retraite, et un an plus tard c'est le directeur du Matériel et des Achats Véolia Transports, ancien Groupe Verney, qui tire sa révérence professionnelle : Pierre Hunold. C'est en partie grâce à lui que l'Ultime Iliade a intégré un réseau ex-Groupe Verney. L'année 2007 aura débuté par un double adieu chez Irisbus : ILIADE et RECREO (C954 successeur du Karosa C 935).

Ce nombre de production s'est atteint en treize ans pour FR 1 et en dix ans pour ILIADE. Le premier devait concurrencer les « envahisseurs » (terme B.GRUHIER) et le second a dépassé les frontières de l'Hexagone !

ILIADE fascine encore les gens aujourd'hui et continue à avaler des kilomètres à travers nos routes européennes. C'est le dernier autocar tourisme de notre constructeur national, dont aujourd'hui nous pouvons confirmer son slogan : les autocars-autobus Renault ont construit leur légende !

*Nous remercions messieurs GRUHIER & TELLIER.*

*Sources : archives Musée Transports Verney, espace R.V.I.*

©2015-ASPTV\_MTV

G.S.

*Mise à jour d'AVRIL 2015*

*Dossier crée en SEPTEMBRE 2012*

