TRANSPORAMA

€ 4,50 - N° 382 - SEPTEMBRE 2017 - BIMENSUELS

P509474 - Bureau de dépôt: Leuven Masspost

IVECO DAILY E6:
TEST LONGUE DURÉE

CAMION | FOURGONETTE | REMORQUE | BUS | CAR

PETRONAS Urania®

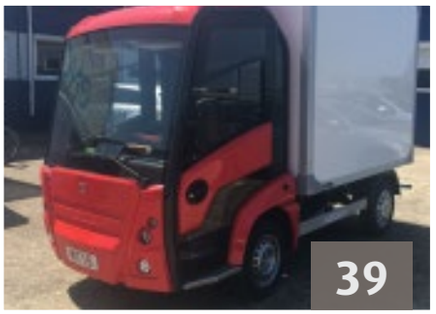
KEEPS YOUR BUSINESS MOVING.

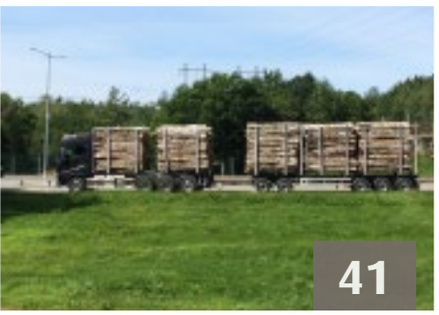
PETRONAS Urania avec ViscGuard™. Protège le moteur contre des dépôts et prolonge ainsi sa durée de vie.

Avec PETRONAS Urania, vos camions restent sur la route et tournent plus efficacement et plus longtemps. C'est parce que la formulation de PETRONAS Urania intègre la technologie ViscGuard™ pour une protection effective du moteur contre des dépôts, empêchant l'usure par abrasion et l'oxydation pour maintenir la viscosité optimale de l'huile.
Cela prolonge la durée de vie du moteur et réduit les frais d'exploitation. PETRONAS Urania vous aide à respecter vos engagements à l'égard de vos clients, dans les délais impartis et dans leur intégralité, jour après jour

www.pli-petronas.com

CONTENU
382





Opel Vivaro Sport	**6**
Best-seller de l'Europe van électrique de 2016	**8**
Test Volkswagen Crafter 35 L3H2	**10**
Ldt	**14**
MAN TGE	**18**
TomTom Go Professional	**22**
Mercedes	**24**
DAF	**30**
Lng-hybride	**34**
Gradius	**39**
Volvo	**41**
Lions	**43**
Kraker	**47**
Agenda	**50**

TVM BELGIUM
actualise sa police responsabilité

TVM Belgium, assureur spécialisé dans les transports, élargit son assurance Responsabilité transport. Avec la nouvelle garantie "Services logistiques", l'assureur fait par ailleurs son entrée dans le secteur de la logistique.

Une société de transport qui effectue un transport de marchandises pour le compte de tiers est responsable en cas de dommages au chargement ou de perte des marchandises. Avec la nouvelle assurance Responsabilité transport, TVM Belgium assure la responsabilité contractuelle du transporteur par rapport au donneur d'ordre pour qui il transporte les marchandises.

L'assurance Responsabilité transport de TVM Belgium couvre plus qu'une assurance responsabilité CMR classique. Sont ainsi couverts d'office, les dommages aux marchandises périssables à la suite d'un mauvais réglage de la température ou d'un mauvais chargement ou arrimage, ainsi que la contamination des marchandises transportées en citerne ou en vrac. Le vol de l'ensemble du chargement d'une remorque désaccouplée est aussi toujours couvert. La police peut être assortie de différentes extensions facultatives de garantie pour, notamment, le transport sous-traité et les « errors & omissions ». Les entreprises de transport routier peuvent par ailleurs compléter la couverture avec une garantie Services logistiques.

Nouvelle garantie Services logistiques

Avec sa toute nouvelle garantie Services logistiques avec une couverture mondiale, TVM Belgium vise aussi pour la première fois les commissionnaires-expéditeurs, les prestataires de services logistiques et les exploitants de dépôts. “TVM Belgium propose des packages d'assurances qui répondent parfaitement aux besoins de ses clients. De très nombreuses sociétés de transport ont aussi développé ces dernières années des activités d'entreposage et de transbordement. Elles peuvent désormais compter, pour ces activités, sur le savoir-faire et le service auxquels TVM les a habituées”, explique le directeur commercial Jan van Waterschoot.

TRANSPORAMA

34ième année - 382 - septembre 2017 - € 4,50

Limning Benett sprl
Stekensbergstraat 8, 2390 Westmalle
Tél.: +32 3 237 02 82
E-mail: info@transporama.be
Internet: www.transporama.be
BE 0563.614.837
RPR Antwerpen

RÉDACTEUR EN CHEF
Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

JOURNALISTES FREELANCE
Didier Tuyttens, Jos Haas, Philippe Van Dooren, Leo Van Hoorick, Bas Van Nooten, Dirk Willemen, Hendrik De Spiegelaere

TRADUCTIONS
Didier Lemaire

PHOTOGRAFES
Geert Franquet, Jean-Philippe Glatigny, Kris Van Keer, Richard Kienberger

PUBLICITÉ
Johan Dierickx (johan@transporama.be)

MISE EN PAGE
Drukkerij Van der Poorten SA

IMPRIMERIE
Drukkerij Van der Poorten SA

COORDINATION
Goedele Thiry

ÉDITEUR RESPONSABLE
Jan Voet
Stekensbergstraat 8, B-2390 Westmalle

ABONNEMENTS
Online service via www.transporama.be

DISTRIBUTION
Belgique: A.M.P.
Pays-Bas: Betapress

SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS
7 numéros par année – pas en juillet

Abonnement BENELUX:
€ 45 (1 an) - € 80 (2 ans)
Abonnement autre pays EU:
€ 52 (1 an) - € 90 (2 ans)
Abonnement hors de l'EU:
€ 68,50 (1 an) - € 130 (2 ans)

Paiements:
IBAN: BE96 7360 1202 2105
BIC: KREDBEBB

Les articles, (en tous ou en partie) et les illustrations ne peuvent être repris qu'avec l'accord de l'éditeur. L'éditeur n'est pas responsable du contenues des annonces.

Rédacteur en chef
Jan Voet

PRÉFACE

Peut-être avez-vous entendu parler – ou lu sur les réseaux sociaux – la grosse bagarre sur le parking de l'E17 à Gentbrugge cet été, lorsqu'une bande organisée de réfugiés a lancé une sorte de razzia, allant jusqu'à rosser plusieurs routiers. Voulant à tout prix rejoindre la Grande-Bretagne, ils n'ont pas hésité à recourir à la force contre d'innocents camionneurs.

Les faits sont déjà assez inquiétants en soi, mais en creusant un peu, on en apprend d'autres qui ne sont certainement pas de nature à qualifier cet événement de banal incident.

Les chauffeurs paniqués ont averti la police autoroutière de Flandre-Orientale. Comme l'équipe de garde était sur un accident à Lokeren, il lui a fallu (selon une source) plus de 20 minutes pour rejoindre le parking de l'E17. Et encore, ce n'était qu'une patrouille de 2 agents, car le poste de trafic est en sous-effectif depuis de longues années, résultat d'une politique d'économies de plusieurs gouvernements fédéraux.

Second fait inquiétant : la presse générale n'a guère relayé cet événement. Éprouverait-elle des difficultés à informer objectivement la population ? Quand il s'agit de chauffeurs de poids lourds et de réfugiés, apparemment, oui. Conséquence : les réseaux sociaux s'en sont emparés, à leur façon bien entendu.

Reste maintenant la question essentielle : comment peut-on éviter qu'un tel drame se reproduise ? Même dans des conditions normales, les parkings d'autoroute sont déjà si encombrés, voire saturés. Des parkings gardés ? En Belgique, c'est une illusion : une simple clôture et une barrière levante n'ont jamais arrêté quelqu'un de malintentionné. Par conséquent, Mesdames et Messieurs de la rue de la Loi : la balle est dans votre camp – pour la énième fois. Les chauffeurs professionnels ont le droit de passer leurs heures légales de conduite et de repos dans un cadre sécurisé. Dans tout état démocratique, garantir cette sécurité est une tâche qui incombe aux autorités. Veuillez vous retrousser les manches afin d'assurer ce niveau de sécurité requis.

Opel Vivaro Sport

L'Opel Vivaro Sport, présenté en première mondiale l'an dernier au Salon de l'Utilitaire de Hanovre, offre tout à la fois une ligne dynamique, des détails bien pensés et le sens pratique attaché par essence aux utilitaires.

Cette nouvelle déclinaison est proposée en version Combi, fourgon tôlé et double cabine, avec deux longueurs pour les deux premiers cités, uniquement en L1 pour le double cabine et un PTAC allant jusqu'à 2,9 tonnes. Les tarifs sont très concurrentiels et démarrent à 29.740 euros (hors TVA).

Le Vivaro Sport offre un haut niveau d'équipement et de qualité que l'on ne s'attend pas forcément à voir dans cette catégorie de véhicule. Des bandes décoratives argent ou noir sur les flancs, le capot et le toit donnent au Vivaro Sport une allure dynamique. Des jantes aluminium de 17 pouces – couleur noire ou argent – soulignent la sportivité du véhicule. Les projecteurs se distinguent par leurs feux de jour à LED; ils intègrent de plus des antibrouillards avec fonction d'éclairage d'angle.

Sur la version Combi, le traitement sombre des vitres latérales et de la lunette arrière protège les passagers du soleil et des regards indiscrets tandis que le système de climatisation maintient une température agréable dans l'habitacle. L'Opel Vivaro Sport reçoit de plus un régulateur de vitesse adaptatif avec limiteur, pour rouler sans stress. Les capteurs à ultrasons intégrés aux boucliers permettent d'éviter les petits accrocs lors des manœuvres de stationnement.

Le Pack Sport Champion, également proposé de série, comprend le (dé)verrouillage des portes et le démarrage sans clef Open & Start, le combiné multimédia Navi 80 IntelliLink, la climatisation automatique (sur fourgon et double cabine), le Pack Irmscher Tourer et le Cargo Kit Sport (sur double cabine).

L'ambiance intérieure est recherchée grâce à la présence des garnitures en cuir et des tapis velours dotés de surpiqûres argentées issus du Packs Irmscher Tourer.

Le Vivaro Sport possède aussi des atouts du côté du compartiment à bagages. Le Cargo Kit Sport (sur double cabine) donne de l'allure à la zone de chargement tout en assurant sa protection, grâce au montage de panneaux latéraux gris foncé, plancher en bois, de compartiments de rangement bien pensés et d'un éclairage d'ambiance bleu.

Le dernier-né de la famille des utilitaires légers d'Opel est disponible avec le puissant et efficient moteur 1.6 CDTI BiTurbo de 92 kW/125 ch ou 107 kW/146 ch (consommation urbaine 7,6-6,4 l/100 km, extra-urbaine 7,0-5,1 l/100 km, mixte 7,1-5,6 l/100 km ; émissions de CO2 en cycle mixte : 186-145 g/km). ▲

Leo Van Hoorick
Membre du jury 'International Van of the Year'

KLEBER Transpro 4S : Pneu toutes saisons pour les véhicules utilitaires

Pour en finir avec les changements saisonniers de pneus et réduire les coûts d'entretien des véhicules utilitaires, Kleber propose maintenant un nouveau pneu 4 saisons pour les utilisateurs professionnels.

Un nouveau pneu qui répond aux besoins de ces professionnels, qui pourront donc se déplacer tout au long de l'année, sans se préoccuper des variations météorologiques, avec un seul train de pneumatiques.
Le pneu Kleber Transpro 4S est un pneu toutes saisons : pas de changement saisonnier, ni de stockage à prévoir. C'est un véritable gain de temps et d'argent. En plus, sa consommation en carburant est réduite : noté C sur l'étiquetage efficacité en carburant, la meilleure performance dans sa catégorie.

Le pneu Kleber Transpro 4S est certifié pour l'hiver avec ses marquages 3PMSF et M+S. La largeur significative de ses rainures transversales et l'orientation de ses lamelles permettent une bonne adhérence sur sols enneigés. Ses performances sur sols enneigés sont mêmes meilleures que celles du pneu hiver Kleber Transalp 2.

L'un des meilleurs pneus de sa catégorie dans la plue: noté B sur l'étiquetage adhérence sur sol mouillé. La taille des pavés de gomme et le nombre de lamelles favorisent l'adhérence sur sol mouillé. L'eau est évacuée facilement grâce au réseau connecté de rainures longitudinales et latérales. Son niveau de sécurité sur sol mouillé est aussi bon qu'un pneu utilitaire été et meilleur qu'un pneu utilitaire hiver.

Le fourgon électrique le plus vendu en Europe

En 2016, le Nissan e-NV200 est arrivé en tête des ventes des fourgons électriques en Europe. Maintes fois récompensé, ce fourgon 100 % électrique est arrivé sur la première marche du podium dans 17 pays européens, avec une belle longueur d'avance sur ses concurrents directs.

Le Royaume-Uni est le plus grand marché en Europe pour le Nissan e-NV200, suivi de près par la Norvège et la France. Par rapport à l'année précédente, les ventes globales du Nissan e-NV200 ont affiché une hausse de 7 % en 2016, atteignant 4 319 unités immatriculées. Il est clair que la popularité de ce fourgon électrique zéro émission suit une tendance à la hausse. L'an dernier, Nissan a d'ailleurs conclu un certain nombre de contrats de flotte avec plusieurs entreprises européennes, y compris la vente de 300 unités à la Poste autrichienne et 70 unités à la Poste italienne. Au Belux 101 exemplaires du e-NV200 ont été vendus, ce qui représente une augmentation de 68 % par rapport à 2015.

Gareth Dunsmore, Directeur des véhicules électriques chez Nissan Europe, a déclaré : « comme de plus en plus d'entreprises visent à réduire leur empreinte carbone, la nécessité de trouver des solutions de transport zéro émission devient plus importante que jamais. Forts de la mobilité intelligente selon Nissan, nous œuvrons à un avenir durable et notre e-NV200 vient parfaitement compléter notre vision tout en répondant à un large éventail de besoins des clients. »
Mis à part ses avantages environnementaux évidents, les propriétaires des e-NV200 bénéficient également de ses faibles coûts d'exploitation (à partir de 0,33 euro par kilomètre), d'une conduite tout en souplesse et quasi silencieuse, et de 40 % de frais d'entretien en moins qu'un véhicule diesel équivalent.

Les clients du Nissan e-NV200 peuvent également bénéficier de la garantie de 5 ans/100 000 km récemment lancée par Nissan sur les nouveaux e-NV200 vendus en Europe. La garantie de 5 ans couvre les composants mécaniques et électriques du véhicule, la capacité de la batterie, la corrosion (jusqu'à 12 ans) et l'assistance routière.

L'e-NV200 de Nissan offre une solution de transport écologique pour les familles et les entreprises, combinant le meilleur du fourgon Nissan NV200 à la technologie zéro-émission de la voiture électrique la plus vendue au monde, la Nissan LEAF. Disponible en fourgon utilitaire et en versions Combi/Evalia entièrement équipées pour le transport de personnes, la gamme e-NV200 offre un large éventail d'options pour satisfaire à chaque exigence ; y compris un fourgon tôlé, une option cinq et sept places, et une autonomie allant jusqu'à 170 km en une seule charge. ▲

Leo Van Hoorick
Membre du jury 'International Van of the Year'

Plus aucune pente ne sera trop abrupte grâce à un seul et même bouton.

Le nouveau camion MAN TGS est doté d'un système MAN HydroDrive® renouvelé. MAN kann.

Comment rendre une propulsion novatrice encore plus innovante ? En l'optimisant sans cesse ; exactement comme nous avons fait avec la propulsion hydrostatique MAN HydroDrive®. Cette technologie s'exprime pleinement dans le nouveau camion MAN TGS. Au moment et à l'endroit nécessaires.

De cette manière, un camion fiable pouvant parcourir une pléthore de kilomètres devient également un véritable alpiniste routier, même sur des routes difficiles. Encore plus de traction, de flexibilité et de sécurité par l'actionnement simple du commutateur.

Plus d'information sur **www.man.be**

MAN kann.

MAN

Test Volkswagen Crafter 35 L3H2

Le Volkswagen Crafter fait la différence

Le nouveau Volkswagen Crafter a déjà fait parler de lui – positivement. Il a été élu “Van of the Year”, l'une des principales distinctions que puisse obtenir une camionnette en Europe.

Dans le segment des grosses camionnettes (jusqu'à 3,5 t), Volkswagen a collaboré avec Mercedes pendant 10 ans. Son Crafter était donc bâti sur la même plate-forme et fabriqué dans la même usine d'assemblage que le Sprinter, dont il se distinguait toutefois par sa palette de moteurs et l'esthétique de la proue. Mais l'an dernier, les chemins des deux constructeurs allemands se sont séparés. Mercedes a en effet l'ambition de lancer son Sprinter à la conquête du monde, et a besoin pour cela de toute la capacité de production disponible de l'usine de Düsseldorf. De son côté, Volkswagen a érigé en un délai record de seulement 28 mois une toute nouvelle usine à Wrzesnia, en Pologne, à une cinquantaine de kilomètres de Poznan, le berceau du Transporter.

Le nouveau Crafter se décline d'emblée en quatre modèles de base et autant de motorisations, trois longueurs et autant de hauteurs. La

Le design du Crafter se rapproche beaucoup de celui du Transporter 6e génération.

Le plancher du fourgon est très bas. Celui-ci est soigné dans les détails, avec éclairage LED, 10 œillets d'arrimage et des poignées sur toutes les portes.

Le modèle testé ressemblait à un catalogue sur roues des options possibles.

masse maximale autorisée du modèle le plus lourd s'élève à 5,5 t et le volume à 18,4 m³. Le moteur 4 cylindres 2.0 litres Euro 6, spécialement développé pour la fourgonnette, met à disposition 75 kW (102 ch), 90 kW (122 ch) et 103 kW (140 ch), alors que le biturbo TDI porte la puissance nominale jusqu'à 130 kW (177 ch). Le catalogue Crafter laisse également à l'acheteur le choix entre la boîte manuelle automatique, la propulsion, la traction avant ou intégrale 4MOTION. Bref, on dénombre au total 69 variantes de base.

CHARGEMENT

Pour Transporama, nous avons eu l'occasion de tester un Crafter 35 L3H2 tôlé. Le code 35 fait référence à la MMA de 3,5 t, L3 à l'empattement le plus long (3640 mm) et H2 à la hauteur intermédiaire (2355 mm). Le fourgon est éclairé par quatre lampes LED. Son plancher, habillé de matières plastiques et muni d'une dizaine d'œillets d'ancrage, mesure 3450 mm en longueur et 1750 en largeur, avec 1380 mm d'espace libre entre les logements des roues. La porte latérale s'ouvre sur 1311 mm de large et 1820 mm de hauteur. Les portes arrière présentent des dimensions de 1510 x 1840 mm avec un seuil de chargement de seulement 570 mm de haut. Elles peuvent s'ouvrir à 90 ou 180 °, mais pas à 270 °. Toutes les portes du fourgon sont dotées d'une poignée pour faciliter la montée à bord.

EN ROUTE

Une camionnette moderne se doit de procurer le niveau de confort d'une voiture de tourisme – c'est devenu un objectif prioritaire des constructeurs. Mais le nouveau Crafter inaugure à ce niveau une ère nouvelle. Outre le chauffeur, le modèle testé accueillait deux passagers. L'embarquement est facilité par la présence d'une poignée sur les deux piliers latéraux avant. Un équipement simple, mais trop souvent oublié par les fabricants. Même remarque pour les patères. Font également partie de l'équipement standard les vitres électriques, le verrouillage centralisé avec télécommande, les rangements bien pratiques, notamment sous

Le Crafter aura été élu 'International Van of the Year', l'une des récompenses les plus prisées pour des véhicules utilitaires légers.

Par sa ligne épurée, la nouvelle génération Crafter fait forte impression.

le siège des passagers. Le dossier du siège central se rabat pour se convertir en tablette d'écriture, avec des porte-gobelets et un élastique pour fixer éventuellement un ordinateur portable. Les matériaux sont d'excellente facture, tout autant que l'aménagement général. Une grande poche de rangement est disposée sous le tableau de bord sur presque toute la largeur. Nous avons particulièrement apprécié les équipements à gauche du volant (y compris un porte-gobelet). Le volant est réglable en hauteur et en profondeur, ce qui permet de trouver aisément une bonne assise. Le chauffeur a droit à un siège avec suspension et des accoudoirs rabattables des deux côtés. La vue est parfaite avec les grands rétroviseurs extérieurs à double miroir. Le Crafter testé avait reçu une boîte manuelle à six rapports (évidemment) et le plus puissant moteur de la gamme, le twin-turbo de 197 ch développant jusqu'à 410 Nm de couple. Si vous voulez mon avis, c'est là une cavalerie plus que suffisante pour des conditions d'exploitation normales en Belgique, mais qui peut néanmoins se révéler pratique le jour où le fourgon est chargé à ras bord ou doit tracter une lourde remorque (avec un bémol toutefois : la capacité de traction maximale n'est que de 3 tonnes, beaucoup de concurrents font mieux). Le Crafter est également étonnamment économe à la pompe : Volkswagen avance une consommation mixte (cycle européen) de 7,5 litres, alors que nous avons relevé une consommation moyenne de 8,0 litres à la fin de l'essai. D'accord, le vé-

L'intérieur est beau et confortable, avec plusieurs détails pratiques et de nombreuses poches de rangement.

FICHE TECHNIQUE

Crafter 35 L3H2

Places assises	3
Empattement (mm)	3640
Longueur x largeur du véhicule (mm)	5986x2040x2355
Rayon de braquage (m)	13,6
Volume de chargement (m³)	10,5
Longueur x L x H maximales (mm)	3450x1750x1900
Largeur entre logements de roue (mm)	139
Masse maximale autorisée (kg)	3500
Masse maximale du train (kg)	6000
Masse maximale remorquée (kg)	3000
Masse à vide (kg)	2051
Charge utile maximale (kg) avec MMA	1449
Charge maximale sur le toit (kg)	
Taille des pneumatiques	205/75x16
Ouverture des portes arrière L x H (mm)	1510x1840
Ouvertures des portes latérales (mm)	1310x1820
Hauteur de chargement arrière (mm)	570
Moteur	
Entraînement	Arrière
Norme d'émission	Euro 6
Nombre de cylindres et configuration en ligne	4
Cylindrée (cm³)	2000
Puissance maximale (kW)	177
À régime (tpm)	3600
Couple maximal (Nm)	410
À régime (tpm)	1500-2000
Boîte de vitesses	Manuelle à 6 rapports
Carburant	Diesel
Réservoir de carburant (litres)	
Consommation et émissions	
En ville (l/100 km)	8,6
Hors agglomération (l/100 km)	6,9
Cycle mixte (l/100 km)	7,5
Moyenne de l'essai (l/100 km)	8,0
Émissions de CO_2 en cycle mixte (g/km)	196

La finition est de haut niveau, y compris par les nombreuses possibilités de rangement.

hicule n'était pas chargé, mais c'est malgré tout une performance. Les concurrents testés précédemment avaient besoin d'un demi-litre de plus.

DES ASSISTANTS À L'APPEL (ET À LA PELLE)

Le châssis n'est pas seul flambant neuf : le Crafter est le premier dans ce segment à disposer d'une direction électromécanique, ce qui ouvre de nouvelles possibilités d'application de systèmes d'assistance à la conduite. Et là, le choix est dingue. Il y a l'ESP bien entendu, mais aussi le système de stabilisation de remorque, l'ACC Adaptive Cruise Control, la protection des flancs, l'aide au stationnement, y compris avec une remorque, l'assistant de franchissement de bande de roulement, l'assistant d'angle mort, l'assistant de sortie de parking (avertissement acoustique et visuel lorsqu'un véhicule s'approche dangereusement lors d'une marche arrière pour quitter le parking), l'assistant de vent latéral, etc. Et la liste n'est pas exhaustive. En la matière, le Crafter marque donc vraiment des points. Jusqu'au jour où ses concurrents du segment de luxe auront comblé leur retard. Cela ne dure généralement pas très longtemps, car ils sollicitent quasi tous les mêmes fournisseurs. À propos, le Crafter a déjà un nouveau concurrent : MAN, du même groupe industriel, a nommé TGE sa variante du Crafter. Elle sort de la même usine et est également distribuée sur le marché belge depuis peu. ▲

Leo Van Hoorick
Membre du jury 'International Van of the Year'

Test longue durée

Iveco Daily L2H2 E6

Iveco a présenté sa nouvelle génération Daily. Un coup dans le mille ! Une batterie d'équipements technologiques innovants facilite considérablement la vie du chauffeur – la boîte de vitesses automatique à 8 rapports n'en est qu'un exemple. L'importateur nous a permis de tester un Daily pendant 3 mois, afin d'examiner dans le détail ce qu'il valait.

Vous le savez, un test routier d'une journée procure parfois une image tronquée de la réalité. Plus l'on roule avec un véhicule, plus ses points faibles, indécelables lors d'un parcours plus court, sautent aux yeux. Une durée aussi longue permet de tester le véhicule sous des conditions météorologiques plus variées : beau temps, intempéries, et donc de se forger une idée quant à l'efficacité des phares, des pare-brise, de la ventilation. Et puis, on utilise l'engin à des fins différentes. Mais comme il y a beaucoup à dire à propos d'un test de longue durée, deux autres articles seront encore consacrés au même modèle. De la sorte, nous pourrons vous communiquer tous les renseignements pertinents.

INSTINCT D'AFFAIRES

La nouvelle version Euro 6 du Daily est commercialisée et présentée comme une "camionnette avec instinct d'affaires". Iveco est en effet persuadé que son Daily est beaucoup plus économe en carburant : la consommation aurait baissé de 8 %. Les moteurs de 136 à 180 ch ont un ECOswitch, qui diminue le couple lorsqu'il n'est pas nécessaire. Cela signifie qu'on peut facilement atteindre une vitesse élevée en roulant à vide, en utilisant tout le couple disponible. En revanche, en pleine

Le test longue durée s'est étalé sur 3 mois.

charge, on peut exploiter pleinement le potentiel de la chaîne cinématique. Cela économise du carburant, mais diminue également l'usure des autres organes. Iveco a aussi considérablement allongé les entretiens périodiques, de 12 %. Autrement dit, le Daily nouvelle génération peut se contenter d'un passage chez le garagiste tous les 50 000 km seulement. Iveco propose aussi une appli gratuite, qui évalue le style de conduite du chauffeur et lui donne des astuces pour rouler de façon plus économe.

La boîte automatique provient de ZF, c'est la même que celle de plusieurs modèles de luxueuses voitures de tourisme.

À l'avant du Daily, on a le choix entre 3 moteurs, qui se déclinent en plusieurs variantes. Celui de 2,3 litres développe 116, 136 ou 156 ch, avec des couples de respectivement 320, 350 et 350 (sic) Nm. Le moteur 3 litres Diesel annonce une puissance nominale de 150, 180 ou 210 ch, pour 350 Nm, 430 Nm ou 470 Nm de couple ; le 3e est un moteur au gaz, de 3 litres de cylindrée aussi, qui produit 136 ch et 350 Nm.

Nous avons pu tester un modèle L2H2 de 180 ch, avec boîte automatique Hi-Matic.

Iveco cherche résolument à diminuer la consommation de carburant et allonger les entretiens périodiques de son Daily.

La silhouette de la nouvelle génération Daily a du charme !

Tous ces moteurs peuvent être accouplés à une boîte automatique ZF à 8 rapports, avec convertisseur de couple. En l'absence d'embrayage sec, l'usure est nulle. Pour diminuer encore les besoins en carburant, cette transmission opte rapidement pour le rapport le plus haut possible.

INTÉRIEUR

Tous ces progrès techniques sont bien pratiques pour tenir entre les mains une camionnette énergique sur la route. Mais Iveco a aussi songé au confort. Le Daily est devenu plus silencieux et a reçu un tableau de bord vraiment épatant. Il y a davantage de poches de rangement, la ventilation est efficace, le support central pour smartphones, tablettes et systèmes de navigation est astucieux. Par contre, le volant est uniquement réglable en profondeur. Le levier de vitesse est court, mais bien à portée de la main du chauffeur. Et puis, avec la transmission automatique, qui a encore besoin de changer de rapport ? Il propose un choix entre power et éco, et même de rapport de boîte, par exemple pour freiner sur le moteur.

Le nouveau tableau d'instruments de bord donne une vue dégagée sur les cadrans, qui demeurent visibles même en plein soleil. La nuit, tout s'éclaire en orange et rouge, couleurs apaisantes qui ne fatiguent pas les yeux, même après de longs déplacements.

Les portes sont munies de plusieurs poches de rangement. Le dossier de la place centrale à l'avant est repliable et convertible en tablette avec panneau à écriture. Des coffres sont disponibles sous les sièges aussi.

Depuis le fourgon, on bénéficie d'un espace supplémentaire logé au-dessus de la cabine, ce qui se révèle bien pratique pour ranger de petits objets personnels sans avoir l'impression de se déplacer dans un souk ambulant.

PLUSIEURS VERSIONS

Par tradition, le Daily existe en un grand nombre de variantes. Tradition respectée pour cette génération. Nous avons pu tester longuement la version L2H2, à motorisation de 180 ch et boîte automatique. C'est une camionnette spacieuse et particulièrement puissante, avec un fourgon assez haut que pour se tenir debout sans problème. Et étonnamment, ce Daily se gare facilement ! Pratique sur les parkings ou pour les livraisons en centres-villes ou dans les villages.

Quant à la signification du code L2H2, H2 est la hauteur moyenne du toit dans la gamme Daily – H3 signifiant le toit le plus haut, et H1 la version standard. Le Daily se décline en variantes de 3,5 à 5,2 t. Le volume interne utile oscille entre 7,3 et un impressionnant 19,6 m³. Les options ne sont pas en reste : malgré un véhicule déjà bien équipé, on peut recevoir la climatisation d'air, les rétros à commande électronique, les feux antibrouillard et d'autres équipements en optant pour la version Business. Quant à business Premium, elle offre en plus la régulation thermique automatique avec climatisation, les enjoliveurs et la radio DAB. ▲

Jan Voet

Dans ce segment, écologie et consommation sont deux facteurs de plus en plus importants.

KEEP IT COOL
Koelwagens | Véhicules frigorifiques

CARFRIG TRANSPORTCOOLING
Bergestraat 243
B-1730 Asse
0032(0)472 04 94 94
www.carfrig.be

Matthys
Industriepark-Drongen I, bus 2
B-9031 Gent
0032(0)9 222 43 26
www.matthys.biz

Le MAN TGE est de suite commercialisé en un grand nombre de versions.

Il faut un œil affûté pour distinguer le MAN TGE du nouveau Volkswagen Crafter, présenté ailleurs dans ce numéro de Transporama. D'ailleurs, inutile de vous ruer sur une loupe : la seule différence optique tient dans le logo, VW pour l'un, lion pour l'autre. Et techniquement parlant ? Nous avons investigué.

MAN TGE : le service clientèle fait la différence

Pour MAN, la commercialisation du TGE représente, à plusieurs niveaux, un cap important. D'abord l'extension de la gamme par le bas, et par corollaire, l'arrivée d'une nouvelle marque dans ce créneau de marché. Autrefois, les premiers véhicules MAN n'étaient disponibles qu'à partir de 7,5 t, une limite aujourd'hui ramenée à 3 t. C'est un monde de différences, d'autant que le segment des camionnettes a connu en quelques années une croissance inouïe en Europe. Les carences en chauffeurs avec permis lourd jouent certainement un rôle, mais il faut également y voir les conséquences des interdictions de circulation et des systèmes de péage pour poids lourds, mis en place par diverses autorités. Pour MAN, une camionnette est donc un complément bienvenu à sa gamme. Un complément qu'il n'est guère allé chercher loin : MAN est en effet, avec Scania, l'une des deux marques d'utilitaires lourds au sein du groupe Volkswagen. En outre, VW fabrique

depuis plusieurs années le Crafter sous deux identités, puisque le précédent n'était rien moins qu'un Mercedes-Benz Sprinter avec motorisation VW. Manifestement, Volkswagen est habitué à assembler et commercialiser sa grosse camionnette en collaboration avec d'autres marques.

DES DIFFÉRENCES MINIMES

D'un point de vue technique, l'apport de MAN dans le TGE est donc quasiment nul. Mais n'y voyez pas une critique : construire une camionnette et assembler un camion sont deux choses très différentes. Mieux vaut alors solliciter un partenaire fiable ayant l'expérience requise. Mais cela ne signifie pas non plus que MAN ne caresse aucune ambition en la matière. En Belgique, il a par exemple présenté son nouveau TGE dans tous les salons professionnels possibles. Diantre, le fabricant allemand veut s'arroger une part de la croissance en Europe, estimée à 10 % dans le segment du TGE. MAN serait trop bête de ne pas montrer à sa clientèle potentielle qu'il est paré pour y jouer un rôle important. Sur son marché domestique (l'Allemagne) bien entendu, mais aussi dans le reste de l'Europe de l'Ouest. C'est surtout en Italie et en France que le marché des camionnettes connaît une croissance soutenue, qui devrait se poursuivre pendant plusieurs années encore. Pour quelle clientèle visée ? MAN joue la carte des entreprises déjà familiarisées avec le service étendu qu'il procure pour ses engins lourds. Quiconque est habitué à faire entretenir son TGL ou TGS un samedi matin chez un concessionnaire local, sans rendez-vous, désire bénéficier des mêmes facilités pour sa flotte TGE. Les clients actifs dans le transport, la logistique, le bâtiment, les services de livraison express, sans oublier les artisans, trouveront sans problème le chemin vers le concessionnaire MAN. Les versions du TGE équipées pour le transport professionnel de passagers susciteront certainement l'intérêt des entreprises de taxis et de services d'autobus. Chez les concessionnaires MAN, des commerciaux ont déjà été spécifiquement formés pour vanter les atouts du TGE. Des accords ont également été conclus avec certains carrossiers.

UNE MULTITUDE DE VARIANTES

Grâce à 5 versions, le TGE est un parfait complément à la gamme MAN : 3, 3,5, 3,88, 4 et 5 tonnes. Il se décline en propulsion, traction avant ou intégrale. Si l'on opte pour le plus long des 3 empattements et le toit surélevé de 2,8 m de haut, le volume intérieur du TGE s'élève à 18,4 m³. Bien sûr, un véhicule présentant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 t doit obligatoirement être équipé d'un tachygraphe et ne peut être conduit qu'avec un permis C. Autrement dit, les versions autres

Les plus grands des TGE complètent parfaitement l'assortiment d'utilitaires MAN de 7,5 t.

De nombreuses municipalités interdisent l'accès des centres-villes aux poids lourds, mais pas (encore) aux grosses camionnettes.

que celle de 3 t permettent à MAN de cibler clairement le transport de marchandises autrefois confié à des véhicules de plus de 7,5 t. Bien sûr, les chauffeurs ont déjà un permis de conduire C, mais un TGE coûte beaucoup moins qu'un poids lourd, est plus facile à conduire et offre un confort plus proche des voitures de tourisme. Le tableau d'instruments de bord, par exemple, a une finition remarquable.

Nous avons eu l'occasion d'effectuer de brefs essais routiers au volant du TGE dans la région de Munich. La camionnette est très silencieuse et confortable. Tout comme son homologue VW, elle est dotée de nombreux équipements électroniques d'aide à la conduite. Par exemple pour les manœuvres en marche arrière avec une remorque. Le système s'active

La gamme TGE monte jusqu'à une masse maximale autorisée de 5 t.

Propulsion, traction avant ou intégrale sont possibles.

Les mouvements de la remorque sont fidèlement reproduits sur la caméra de recul.

La remorque se pilote à l'aide d'un joystick servant à régler les rétros extérieurs.

MAN équipe son TGE d'un grand nombre d'auxiliaires électroniques à la conduite, par exemple pour tenir sa bande de roulement.

par une pression sur un bouton, et la remorque se pilote à l'aide du joystick servant au réglage des rétroviseurs extérieurs. Il ne faut donc plus tourner le volant, le TGE manœuvre la remorque comme on le veut à l'endroit où on le veut. C'est très pratique, sauf pour les chauffeurs déjà expérimentés qui parviennent à parquer facilement une remorque en marche arrière, par exemple entre 2 bennes du parc à conteneurs.
Mention spéciale au niveau des carrosseries : MAN présente en catalogue plusieurs solutions toutes prêtes pour les bennes basculantes, bacs, véhicules frigorifiques et même atelier mobile. En option, on peut l'équiper de plusieurs prises de force, par exemple pour faire tourner simultanément deux équipements par le moteur, un compresseur et une pompe notamment. La boîte de vitesses peut également être dotée d'une prise de force. L'architecture électronique du TGE est bâtie sur un bus de données CAN, ce qui permet aux carrossiers de brancher leur structure sur le tableau d'instruments de bord à l'aide d'interrupteurs standardisés.

Dans l'ensemble, le MAN TGE représente une solution différente du VW Crafter, car elle s'adresse à une clientèle professionnelle plus exigeante. En outre, cette grosse camionnette couvre un segment de marché où les modèles les plus légers de la marque au lion risquaient de prendre des coups. On ne sait évidemment pas si les chiffres de croissance attendus seront réalisés, car les clients peuvent également se rendre chez le concessionnaire Volkswagen pour y acheter un Crafter, fort comparable.. ▲

JAN VOET

cool by Carrier The Cool Experience

FACILITÉ D'UTILISATION ET FLEXIBILITÉ

Les groupes frigorifiques poulie-moteur Carrier Transicold sont spécialement conçus pour le transport de produits frais ou surgelés et sont destinés aux véhicules de livraison de petite et moyenne tailles.

Carrier TRANSICOLD

Information sans engagement:

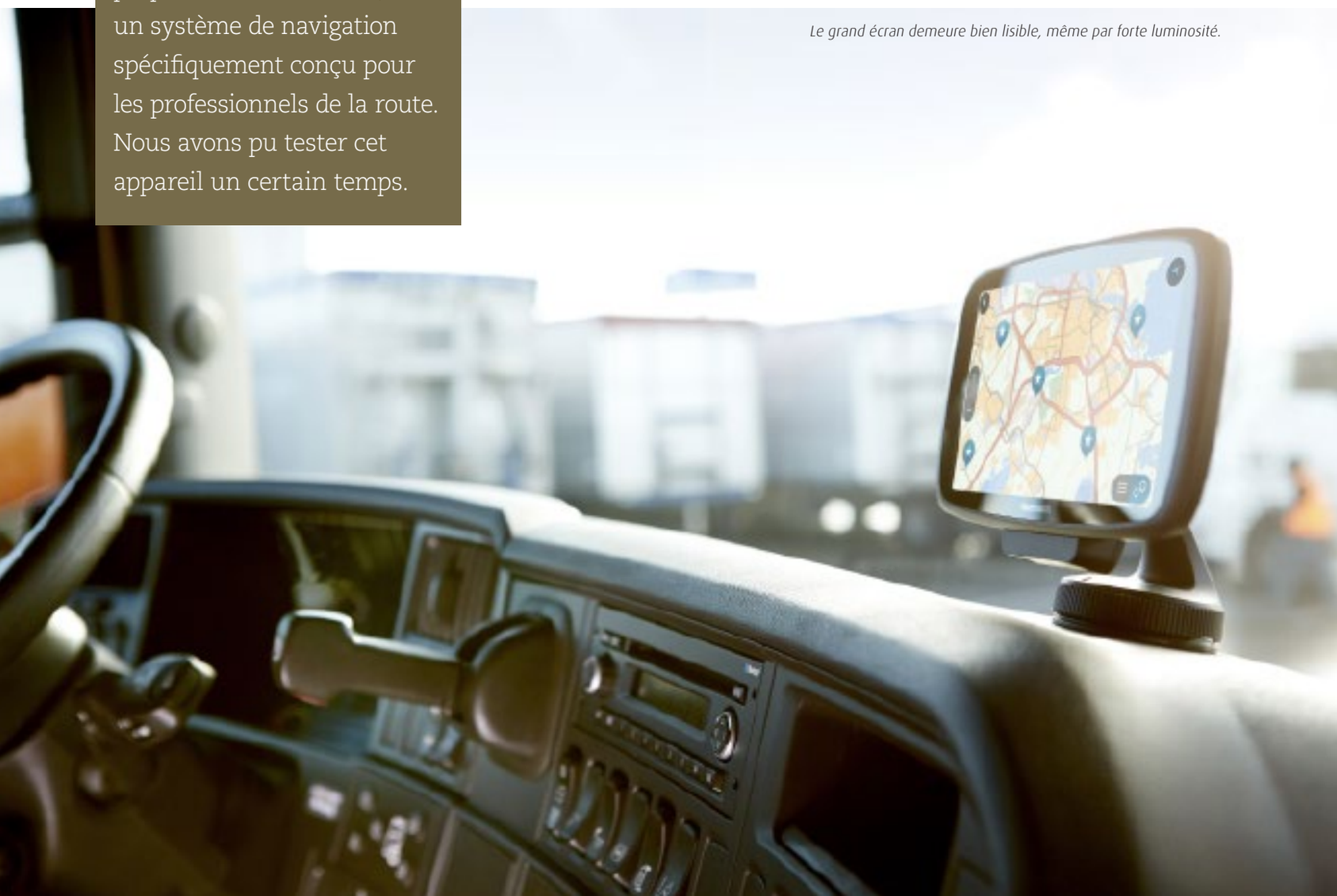
Akkerhage 8 - B 9000 Gent
T. 09/243 47 47
e-mail: christ.hutsebaut@carrier.utc.com

TomTom Go Professional : bien plus que la navigation par satellite

Les systèmes de navigation conventionnels n'étaient pas toujours adaptés à la conduite de poids lourds ou d'autocars, car ne tenant guère compte des restrictions de hauteur, de masse ou de transit. Mais ce temps est révolu. Dorénavant, TomTom propose Go Professional, un système de navigation spécifiquement conçu pour les professionnels de la route. Nous avons pu tester cet appareil un certain temps.

Le TomTom Go Professional n'est pas un banal navigateur pour voitures de tourisme qui aurait été perfectionné et adapté aux véhicules plus lourds. Cela se voit d'emblée : c'est un appareil robuste avec un grand écran, facile à lire même s'il n'est pas juste dans l'axe de vision. Il est livré avec une ventouse et des pinces, ce qui devrait en principe suffire pour lui trouver un emplacement parfaitement adapté. Avant l'emploi, le système demande l'encodage du poids et des dimensions du véhicule – sage précaution pour éviter un pont trop bas ou une route interdite aux véhicules lourds. Le Go Professional peut se brancher sur le téléphone portable via Bluetooth et même lire les SMS ! La qualité sonore est bonne et la sécurité améliorée, parce qu'on n'est plus tenté de tenir le téléphone en main.

Mais le Go Professional ne prend pas seule-



Le grand écran demeure bien lisible, même par forte luminosité.

Il faut au préalable indiquer les dimensions et la masse du véhicule.

ment en compte les restrictions du Code de la route. Il choisit en effet les itinéraires pour éviter les virages ou carrefours serrés en agglomération. Bref, pas de crainte de se retrouver coincé entre des poteaux ou bacs de fleurs, alors qu'un petit détour par une large artère aurait été parfaitement possible. Le chauffeur peut demander et se faire conduire vers des points d'intérêt typiques pour le transport professionnel : DKV, Les Routiers et les aires de stationnement pour poids lourds sont aisément identifiés. D'ailleurs, ils s'affichent clairement pendant la conduite, ce qui est bien utile pour faire le plein de carburant. On peut également tracer un itinéraire qui passera par tel distributeur de Diesel. La réactivité de l'écran est un autre avantage. Tactile bien sûr, mais l'un des meilleurs en son genre : tout se tient de façon limpide et naturelle. Avouez qu'il n'y a rien de plus irritant qu'un écran qui réagit avec retard, ou qui n'est pas précis quand on a de gros doigts. Autre atout : le produit de TomTom peut demander des mises à jour par le biais d'une connexion WiFi. Il n'est donc pas nécessaire de connecter le navigateur à un ordinateur ni d'installer de logiciel : le TomTom Go Professional est autonome.

EN ROUTE

Nous avons testé l'appareil sur quelques itinéraires bien connus et d'autres destinations moins fréquentes. Il faut veiller à ce que les fixations soient irréprochables, et elles tiennent le coup, même sur les routes belges – c'est un sacré compliment ! La lisibilité de l'écran peut être qualifiée de bonne ou excellente, quelles que soient les circonstances, y compris en plein soleil. La qualité des indications vocales est quasiment parfaite : elles sont très claires et aisément compréhensibles. L'écran affiche également la bande de roulement choisie dans les échanges routiers. Et le système recalcule naturellement un nouvel itinéraire en cas d'erreur ou si l'on doit prendre une déviation.

CONCLUSION

Ce TomTom Go Professional est évidemment plus onéreux que les systèmes vendus en supermarché. Mais pour un surcoût somme toute modique, le nombre de fonctionnalités est plus qu'intéressant. C'est un appareil qui tient non seulement compte des besoins spécifiques du transport professionnel, mais qui surtout, se révèle être un outil très pratique que l'on peut manipuler de façon fort intuitive. ▲

Jan Voet

L'écran tactile fonctionne de façon irréprochable. C'est clairement un produit de qualité.

Actros

Son lancement en 2011 a émis une onde de choc dans le segment des poids lourds, car il repoussait encore les limites à tous les niveaux. Ce nouveau camion portant fièrement l'étoile en proue était non seulement plus économe que la précédente génération, mais plus confortable et plus fiable.

Et pourtant, les ingénieurs de Mercedes-Benz sont encore parvenus à faire mieux. Cela s'est traduit par une consommation encore en recul et une fiabilité accrue. La nouvelle génération apporte son lot de nouveautés, dont les conséquences dépassent ce qu'on pourrait croire de prime abord. Mercedes-Benz a d'ailleurs invité la presse spécialisée au Portugal pour mettre à l'épreuve son nouveau poids lourd sur un parcours vallonné.

UN PARCOURS D'ESSAI

Pour une présentation de presse, la règle générale veut que l'on commence par un exposé des innovations techniques avant d'attaquer le bitume. Avantage : le chauffeur d'essai sait sur quel domaine centrer son attention. Revers de la médaille : ses découvertes ne sont plus intuitives, car orientées. Au Portugal, Mercedes-Benz a agi différemment : les journalistes spécialisés, dont votre serviteur, ont pour ainsi dire pu passer directement de l'avion au camion, pour en prendre le volant.

Mercedes-Benz diminue encore la consommation de son Actros, qui comptait déjà parmi les moins gourmands.

Depuis son lancement en 2011, l'Actros a encore réduit sa consommation de 15 %.

Un nouveau spoiler diminue la résistance à l'air.

L'électronique de bord a été révisée et retravaillée en profondeur.

Objectif : un parcours d'un peu plus de 200 bornes, tracé sur les collines depuis le sud du Portugal jusqu'au Nord, dans la localité balnéaire de Peniche. Il faut reconnaître qu'il avait été choisi pour mettre en valeur les perfectionnements dont a bénéficié l'Actros : il s'agit de rolling hills, comme se plaisent à le dire les Britanniques. Peu de rampes très longues ou pentues, mais un parcours vallonné de façon à exploiter l'énergie cinétique d'une descente pour l'ascension suivante. Il y avait bien quelques longues côtes, qui permettaient quand même de solliciter le couple et les changements de vitesse. C'était donc, pour un amateur de poids lourds, une expérience fort

Le radar de l'ACC identifie les usagers faibles de la route pour exécuter automatiquement une manœuvre de freinage.

Le radar reconnaît des piétons dans l'obscurité ou le brouillard.

intéressante, mais pas très représentative pour le réseau routier belge. En revanche, on peut assez bien le comparer à un trajet entre Lille et Paris. Intéressant pour le camionneur qui dessert régulièrement la capitale française.
La flotte rassemblée pour cet essai comprenait des tracteurs de type Actros 1845, chargés d'un train d'environ 40 t. Sur les nombreux ronds-points franchis dans la capitale portugaise, nous étions ravis que les bahuts soient équipés d'anges gardiens électroniques. La surveillance de l'angle mort représente un progrès considérable, en particulier lorsque des automobilistes téméraires ou étourdis tentent de se glisser le long du poids lourd...
En arpentant le réseau routier principal et les autoroutes, on observe à quel point la cabine est silencieuse. La chaîne cinématique a été retravaillée et tourne à des régimes encore plus bas qu'autrefois. Et alors que l'Actros comptait déjà parmi les utilitaires lourds les plus silencieux, il l'est encore davantage. À l'intérieur, on est un peu surpris du petit nombre de changements. Tout juste signale-t-on une plus grande facilité de connexion du smartphone au système audio par Android et Apple Carplay. Les nouveautés se concentrent donc sur un aspect majeur : la chaîne cinématique. Cela s'est confirmé par les parcours d'essai réalisés par plusieurs collègues au sud du Portugal.

Les calculs des ingénieurs indiquaient qu'une baisse de 6 % de la consommation était raisonnable. Mais un test réalisé sur un autre circuit au sud du Portugal a révélé des gains de 8,3 % par rapport au même Actros équipé d'une chaîne cinématique de la première génération. Sur cet itinéraire d'essai, 4800 km au total ont été parcourus sur l'A22 entre Tavira et Lagos. C'est un parcours assez plat, alors que

notre test plus court avait été tracé sur un itinéraire plus accidenté.

Mais ce qui importe, ce sont les résultats : qu'un camion déjà fort économe parvienne à gagner entre 6 et 8 % sur le carburant, c'est une sacrée performance.

SECONDE GÉNÉRATION

Même si elles portent essentiellement sur le moteur, ces améliorations à l'Actros n'en sont pas moins significatives. Les injecteurs du moteur OM471 sont désormais percés de 8 orifices au lieu de 7, et la pression d'injection est passée de 2100 à 2700 bars, alors que le rapport de compression grimpait de 17,3 à 18,5 sur 1. Mercedes-Benz a conçu et construit un turbo asymétrique qui réagit avec promptitude aux pressions exercées sur l'accélérateur, et collabore en parfaite harmonie avec le système de recirculation des gaz d'échappement. L'OM471 utilise un système EGR perfectionné à de maints égards. À puissance inchangée, le moteur a besoin de 5 % de carburant de moins que son prédécesseur. C'est une différence notoire, mais le reste de la chaîne cinématique a également été retravaillé.

Le couple disponible à bas régime a beaucoup progressé : il est totalement libéré à seulement 800 tpm ! Grâce à cela, le pont arrière peut recevoir un long rapport de 2,611 sur 1, ce qui, par corollaire, permet de diminuer encore les régimes du moteur. La transmission, évidemment, n'a pas été oubliée. Le 12e rapport de la PowerShift est une prise directe – façon de réduire au strict minimum les pertes mécaniques. Une autre façon consiste à diminuer la résistance dans la boîte de vitesse. Mercedes-Benz a pour cela inventé un nouveau procédé : les surfaces des roues dentées en contact sont si lisses qu'il n'y a pratiquement aucune friction. Et celles-ci diminuent encore grâce à l'emploi de nouveaux lubrifiants. Par ailleurs, Mercedes-Benz a amélioré le mécanisme de transmission entre le groupe haut et bas dans la boîte. Autrefois, il s'agissait d'une transmission avec Synchromesh. Les changements de vitesse sont désormais plus rapides et les déperditions moindres. L'électronique a été révisée, elle exploite davantage l'Ecoroll et ajuste parfaitement les régimes en fonction des circonstances, de l'effort ou de la masse du poids lourd.

Tous les composants ont été perfectionnés, entre autres la pompe de servodirection qui ne fonctionne que lorsque le volant est actionné. Cela intéressera probablement les adeptes de technique : pour la première fois, l'alternateur est capable de délivrer du courant électrique à différents voltages (24 ou 30 V, en fonction de la demande de la batterie et d'autres utilisateurs de courant). Il relève petit à petit la tension si la température ambiante autour de la batterie descend sous le seuil des 15 °C. Il est également capable de recharger à fond les batteries, par exemple lorsqu'on roule en descente. Cela évite de réclamer de la puissance au moteur pour l'ascension suivante.

Même le différentiel participe à l'économie de carburant. Pour éviter les pertes dues aux éclaboussures, il est possible de faire tourner la couronne de différentiel dans un volume

Les tests réalisés au sud du Portugal ont montré que le nouvel Actros était encore plus économe que ce qu'annonçait Mercedes-Benz.

De Lisbonne à Peniche, le parcours était très vallonné.

minimal de lubrifiant. Le système se compose d'un plateau en plastique et d'une soupape à commande électronique. Quand elle se ferme, la couronne tourne dans un niveau d'huile suffisant pour être bien graissée en cas d'effort faible ou moyen. Lorsqu'elle s'ouvre, le différentiel peut compter sur un graissage intégral. La soupape demeure alors toujours ouverte, au cas où l'électronique serait défaillante. L'idée qui a présidé à cette modification est simple : le graissage doit uniquement être intense à vitesse réduite. La couronne de différentiel ne subit vraiment d'efforts qu'à faible allure, lors des (re)démarrages ou lors des manœuvres. Mais une fois qu'on est sur l'autoroute, on perdrait beaucoup trop d'énergie en faisant éclabousser l'huile dans la tête de pont du différentiel. C'est cette perte d'énergie qu'on a voulu combattre chez Mercedes-Benz.

SYSTÈMES DE SÉCURITÉ

La sécurité sur la route est devenue une (louable) obsession du constructeur à l'étoile à 3 branches. Sa philosophie est simple : il convient de tout faire pour éviter qu'un camion soit impliqué dans un accident. Car en cas d'erreur, un véhicule aussi volumineux et aussi lourd implique toujours des dégâts. Et selon l'adage, il vaut mieux prévenir que guérir.

L'Actros est désormais équipé de la 4e génération de l'Active Brake Assist, en abrégé ABA 4. Ce dispositif regroupe plusieurs fonctions qui se révèlent également utiles pour le trafic urbain. Il identifie les usagers faibles de la route, comme les piétons et les cyclistes, et s'il estime qu'il y a un risque de collision, il en avertit le chauffeur. Si ce dernier n'intervient

Les éclaboussures dans le différentiel ne sont maintenant plus qu'un souvenir.

pas, le camion freine de lui-même et peut être contraint à l'arrêt. L'angle mort du véhicule fait l'objet d'une surveillance par radar. Il est capable de reconnaître si le poids lourd va heurter un obstacle ou un autre usager de la route dans un virage ; dans ce cas, l'alarme est donnée et le véhicule automatiquement freiné. Le délai de réaction est en effet trop court pour demander une intervention humaine. Ce système appelé SideGuard fonctionne jusqu'à une vitesse de 50 km/h.

CONNECTIVITÉ

L'Actros peut dorénavant communiquer avec la centrale et même avec les concessionnaires. Mercedes-Benz Uptime se charge en effet de l'échange de données pour éviter qu'un poids lourd ne tombe en panne. Quelque 1400 Actros en sont déjà dotés à l'heure actuelle. Ils ont réalisé ensemble un kilométrage d'essai cumulé d'environ 200 millions de km. Avec Uptime, le camion peut signaler de lui-même quand un organe déterminé est sur le point de rencontrer un problème. Il peut s'agir d'un filtre encrassé ou d'un autre élément confronté à une température de fonctionnement anormalement élevée. Pour éviter toute attente inutile, un concessionnaire qui dispose de la pièce de rechange peut être recherché le long de l'itinéraire prévu et averti du passage prochain du poids lourd.

L'arsenal de technologies et d'équipements de sécurité de l'Actros est impressionnant.

Les diagnostics techniques du véhicule peuvent être exécutés à distance afin de mieux planifier les entretiens périodiques et éviter les pannes inopinées. ▲

JAN VOET

BRUGGESTW 223 | B-8850 HOOGLEDE-GITS | +32 51 22 65 51 | INFO@TTCO.EU | WWW.TTCO.EU

Premier essai routier de la journée : une remorque surbaissée et 480 chevaux pour seulement 36 t au total.

DAF a rénové ses XF et CF

Jusque moins 7 % de carburant. Un objectif très ambitieux de DAF, que nous évoquions déjà dans le précédent numéro de Transporama. Une telle économie, est-ce possible ? Cela, notre prochain essai routier nous l'apprendra. Mais entre-temps, nous avons pu mettre à l'épreuve plusieurs modèles de la gamme DAF rénovée. Voici notre compte rendu.

Pour les parcours d'essai, Transporama a été invité à se rendre en Limbourg néerlandais, pour parcourir un itinéraire au milieu des collines typiques de cette région. Bon, ce ne sont pas les Alpes, ni même l'Ardenne, et pourtant, cet environnement réclame un couple moteur élevé et des changements de vitesse rapides de la transmission Traxon. Comme les parcours d'essai pour chaque camion étaient assez longs, nous n'avons malheureusement pas eu l'occasion de les tester tous. À défaut, nous avons sagement porté notre choix sur 4 poids lourds assez représentatifs du marché belge.

XF 480 FT

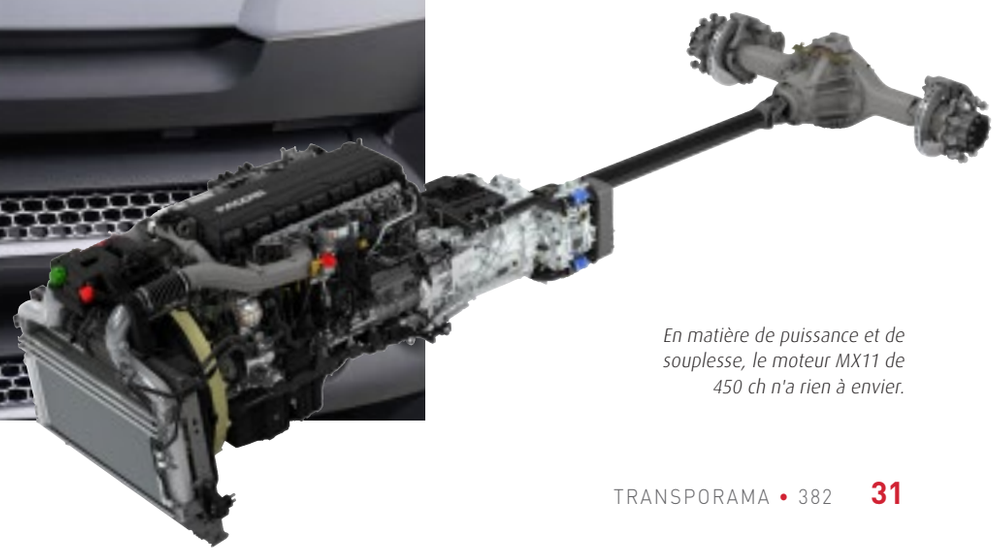
Le premier test portait sur un tracteur 4x2 avec motorisation MX13 de 480 ch, pour un couple de 2.350 Nm, voire 2.500 Nm dans les rapports de boîte les plus hauts. Ce couple maximal sert surtout à gravir les longues rampes en restant aussi longtemps que possible dans le même rapport de transmission, sans devoir rétrograder inutilement. Ces moteurs sont désormais accouplés à une boîte de vitesses Traxon à 12 rapports, aux changements assez rapides – lors des accélérations, le programme en saute parfois quelques-uns, de façon logique, somme toute. Cela donne une chaîne cinématique assez souple et énergique, ce qui nous est apparu dès les premiers mètres au volant du XF. Ce que nous n'avons pas tardé à comprendre non plus, c'est qu'il s'agirait d'une météo à ne pas mettre un journaliste dehors. Cela allait même nous jouer quelques tours plus tard dans la journée.

Un poids lourd en harmonie avec la remorque blanche : le puissant XF 530 FTG 6x2 de 530 ch, du dernier essai routier.

Sans être trop criarde, la nouvelle présentation du nom de DAF saute davantage aux yeux.

Le premier modèle testé tractait une semi-remorque surbaissée avec 2 grues chenillées, soit une masse totale de 36 t. Ce n'est pas énorme pour une chaîne cinématique de cet acabit, mais cela correspond assez bien au type de travail auquel le poids lourd sera régulièrement confronté au quotidien.

Dès le démarrage, il apparaît que les nouveaux DAF sont plus silencieux qu'autrefois. Cela s'explique par le régime moindre du moteur, qui tourne davantage sur le couple et donc plus lentement que jadis. Mais la Traxon joue aussi



En matière de puissance et de souplesse, le moteur MX11 de 450 ch n'a rien à envier.

Le nouvel aménagement intérieur est joli, encore plus que sur les photos.

Les finitions du tableau de bord sont très bonnes, mais l'écran du navigateur satellite devrait être plus grand.

un rôle. Les avantages sont nombreux : une cabine plus silencieuse, une consommation moins élevée, et une usure moindre. Pourtant, on n'a jamais l'impression que le moteur MX13 est pris de court. Les petites côtes du Limbourg néerlandais ont été avalées sans problème, et se glisser sur l'autoroute depuis une bretelle est un vrai jeu d'enfant. La collaboration entre le moteur et la boîte de vitesses est excellente, entre autres parce que les ordinateurs de bord qui gèrent le moteur et la remorque ont désormais une puissance de calcul bien supérieure. Bref, ils communiquent mieux, mais également plus vite. Cela se remarque dès que l'on joue avec la pédale d'accélérateur : le répondant est immédiat, le poids lourd réagit comme on l'attend. Pour diminuer encore la consommation de carburant, la transmission Traxon bascule plus souvent qu'autrefois sur la fonction Ecoroll.

Quand on prend place au volant, on est de suite séduit par les jolies couleurs et l'intérieur rafraîchi. Mais on regrette que l'écran du système de navigation soit encore trop petit. Un

Sur cette photo, la route est encore sèche, mais la plupart des tests se sont tenus sous une pluie battante.

plus grand rendrait son emploi plus aisé. Peut-être une idée pour la prochaine mise à jour ?

CF 340 FA SILENT

Le 2e camion d'essai était un CF de 340 ch, avec mode silencieux, moteur MX11 et transmission Traxon, devenue standard chez DAF. Cette association transforme ce bahut de 18 tonnes en une camionnette très agile. Nous avons rarement eu l'occasion de conduire un poids lourd réagissant avec autant d'entrain au moteur et à l'accélérateur. Le camion était doté d'un caisson frigorifique, mais également d'une cabine avec couchette. Car dans la distribution aussi, les chauffeurs veulent de plus en plus de confort, et ils ont raison. Et même si l'on ne passe pas la nuit dans son poids lourd, l'espace supplémentaire de la couchette se révèle très pratique. Pour prendre une pause, et a fortiori pour une sieste, une couchette est cent fois mieux qu'un siège derrière un volant. Le camion était doté d'une caméra de recul et anti-angle mort, mais malheureusement, son moniteur nous semble également trop riquiqui. Un écran comptant quelques pouces de plus donnerait un meilleur aperçu du trafic, et donc plus de sécurité.

CF 450 FT LIGHTWEIGHT

Le test suivant s'est accompli au volant d'un tracteur CF, équipé de la version la plus puissante du moteur MX11. Son couple ordinaire est de 2200 Nm et le couple nominal de 2300 Nm. Avec un rapport d'arbre arrière de 2,21 sur 1, et bien entendu une transmission Traxon, on obtient une chaîne cinématique très efficace et plaisante. Ce camion a surtout été pensé pour présenter une tare aussi modique que possible, mais la version de 450 ch du MX11 est en quelque sorte le moteur dont rêve n'importe quel chauffeur : on ne ressent jamais de manque de puissance. Autrement dit, nous n'avons pas un seul instant regretté l'absence du MX13, même dans les côtes les plus pentues. L'une des nouveautés de ce CF, ce sont les boîtiers des rétroviseurs plus minces. La visibilité a évidemment progressé dans les ronds-points et au carrefour.

XF 530 FTG

Dernier modèle testé : le robuste 6x2 de 530 ch, avec essieu tandem avant dirigé. Au moment d'en prendre le volant, la pluie a redoublé de violence. Ceci explique que sur les tronçons les plus accidentés, nous avons parfois constaté que les roues patinaient, obligeant l'électronique de bord à intervenir pour transmettre la puissance disponible jusqu'à l'asphalte. Ce n'est guère étonnant, avec 2500 Nm en continu, susceptibles de grimper jusque 2600 Nm ! Le poids lourd a démontré tous les avantages de la nouvelle chaîne cinématique, avec en prime un comportement plus régulier en courbes, typique des 6x2. Au final, le XF 530 FTG est un camion fort agréable à conduire, grâce à son fonctionnement silencieux dans les bas régimes, sa transmission prompte, mais surtout sa puissance généreuse. ▲

JAN VOET

8100

SCHMITZ CARGOBULL Est. 1892

LA S.KO COOL COMPLETE: notre meilleur système isolant pour les marchandises sous température dirigée. Coefficient K = 0,33 W/m²K

Une efficacité unique.

S.KO COOL COMPLETE avec groupe frigorifique au départ de l'usine – Une réfrigération rentable avec un système isolant exceptionnel.

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

La S.KO COOL COMPLETE avec le pack EXECUTIVE est un produit de pointe avec notre groupe frigorifique exclusif et les services. Un maintien de la valeur longue durée, un entretien avantageux, une revente convaincante.

www.cargobull.com

Plus d'infos : +32 (0) 9 377 51 88

Carburants alternatifs : que choisir ?

C'était plus simple dans le temps : au moment d'acheter un camion, le choix se limitait à quelques moteurs Diesel. Mais aujourd'hui, cela se corse : gaz naturel, électrique, hybride… Comment connaître la meilleure solution pour chaque type de transport ? Et comment se comportent ces chaînes cinématiques alternatives ? J'ai voulu en savoir plus.

Avant de foncer chez le concessionnaire lui demander s'il commercialise un moteur hybride à l'hydrogène avec réacteurs au thorium et suspension dirigée par laser, permettez-moi malgré tout une remarque : le bon vieux Diesel régnera encore longtemps sur de nombreux segments du transport. Mais vu les lois en préparation, demandes des chargeurs, réclamations des comités de quartier et administrations locales, il n'est pas idiot d'examiner quelques alternatives à la distribution moyenne et lourde. Car il y en a. Sont-elles économiquement rentables ? Pas encore, du moins pas sans des efforts des clients ou des autorités. Mais l'époque du basculement du Diesel vers d'autres modes de propulsion n'est plus très loin. Et ce n'est pas un drame, comme l'ont révélé plusieurs parcours d'essais.

Idéalement, il aurait fallu tester 2 véhicules avec des charges, sur des circuits et dans des conditions similaires. Ce n'était, évidemment, pas possible. D'abord parce qu'un fourgon de 26 t et un tracteur avec une masse de train de 40 t sont deux bahuts totalement différents. Dont les finalités sont, elles aussi, bien peu comparables. J'ai donc avalé 300 km d'auto-

Le Scania G320 en version hybride. L'essieu traîné est directionnel.

route au volant du tracteur et 150 sur le réseau urbain et secondaire à celui du fourgon.

SCANIA HYBRIDE

Le Scania hybride testé pour ce magazine n'est pas (encore) membre de la famille next generation. C'est un modèle de type G ou P320 pouvant être entièrement alimenté à l'électricité ou aux biocarburants renouvelables FAME ou HVO. La chaîne de traction hybride est compatible avec la cabine G et P. Le moteur est dérivé du 5 cylindres Scania 9 litres de 320 ch, aux normes Euro 6 bien sûr. Le moteur électrique développant 130 kW (174 ch) et un couple de 1.050 Nm est disposé entre le moteur et une version spéciale de la transmission automatique E-GRS895 avec Opticruise Scania à 2 pédales. La capacité nominale des batteries est de 1,2 kWh, une consommation d'énergie moyenne supérieure basée sur un bon équilibre entre durée de vie de la batterie et rayon d'action du véhicule. Scania annonce une consommation en retrait de 18 % par rapport à un modèle Diesel comparable. De fait, je suis arrivé, à l'issue de l'essai dans des conditions

De l'extérieur, cette variante hybride se distingue uniquement par le pôle de batteries. Mais elle pèse 790 kg de plus que ses homologues Diesel.

Ce Stralis NP est bien plus qu'un tracteur classique, du moins si l'on regarde au-delà des réservoirs de gaz.

pourtant difficiles, à une moyenne de 18,8 l/100 km, ce qui est étonnamment peu. Malheureusement, la chaîne cinématique hybride est fort lourde et occupe une bonne partie de la capacité de chargement utile. Les composants électriques complémentaires nécessaires sont intégrés dans un module directement fixé au cadre, et qui comprend la batterie, le convertisseur de tension, le système de régulation et le dispositif de refroidissement des batteries. Il est encapsulé pour être bien protégé en cas de collision. Lorsque le moteur ne tourne pas, la conduite est facilitée à l'aide d'une servodirection électrohydraulique L'ensemble de cet équipement hybride, avec les batteries, alourdit la masse du camion de 790 kg. Pour les tâches de distribution, le volume soit souvent plus important que la masse, certes, mais près de 800 kg de tare supplémentaire, c'est malgré tout énorme.

CONDUITE

La conduite requiert un peu d'adaptation : le couple gigantesque des moteurs électriques

Monter à bord d'une cabine G de Scania ? Facile !

L'accessibilité de la cabine Iveco n'est pas mauvaise, mais elle est un peu plus haute que celle d'un Scania.

Les stations de ravitaillement LNG sont encore très rares dans notre pays. J'ai fait le plein à Kallo, au port d'Anvers.

Un utilitaire hybride ne réclame pas nécessairement d'infrastructures complémentaires comme une station de recharge ou une pompe de carburant spéciale.

rend le véhicule hyper nerveux. Il faut donc réapprendre à caresser l'accélérateur, à éviter les accélérations énergiques, autant qu'à relâcher soudainement la pédale d'accélérateur – car les décélérations sont nettement plus sensibles, tout simplement parce que le moteur électrique agit comme un frein, afin de recharger les batteries. Mais le grand avantage de la conduite électrique, c'est l'absence de bruit. Cela pourrait s'avérer très précieux pour les livraisons nocturnes en centres urbains.

IVECO STRALIS NP

Chez Iveco, N et P sont les 2 initiales de "Natural Power", autrement dit un véhicule avec moteur au gaz naturel. En Italie, ce carburant est une réelle alternative au Diesel, car il est soutenu par les autorités publiques. La France s'oriente de plus en plus dans cette direction, alors que la Belgique accuse un retard. Iveco prétend que ses véhicules au gaz naturel deviennent rentables à partir d'un kilométrage annuel de 120 000 bornes. Sitôt franchi ce cap, le prix d'achat plus élevé de l'engin est compensé par le coût moindre du gaz naturel. Et cela, sans oublier d'autres avantages du poids lourd. La combustion du gaz naturel est beaucoup plus propre que celle du Diesel. Et le véhicule est plus silencieux. La consommation est exemplaire : sur un itinéraire de près de 300 km, j'ai consommé 24,3 kg de gaz, ce qui, en prenant une conversion approximative d'un kilo de gaz par litre de Diesel, correspond à un peu

La transmission Opticruise de Scania se pilote depuis le volant.

La transmission Eurotronic se commande par des touches sur le panneau d'instruments de bord.

Le gaz deviendra-t-il l'alternative au Diesel ?

plus de 8 litres par 100 kilomètres. Mais ce système n'est pas vierge d'inconvénients. Faire le plein n'a rien d'évident. La température du gaz liquide est de -163 °C. Les embouts de ravitaillement gèlent à vue d'œil et il vaut mieux porter des gants. En les branchant et débranchant, il faut utiliser le pistolet d'air comprimé de la pompe, pour évacuer les éventuelles plaques de givre. Le taux de remplissage des réservoirs n'est pas constant et dépend des circonstances : la température extérieure et la pression de l'air jouent un rôle, mais le taux de remplissage du réservoir aussi (les conditions changent lorsqu'il est empli à plus de 90 %). Les réservoirs sont coûteux, mais peuvent en principe être récupérés pour se voir "greffés" et réutilisés (une seule fois) sur un autre poids lourd. Avec 2 réservoirs LNG, l'autonomie s'élève cependant à 1500 km, c'est réellement sidérant.

Le moteur libère 400 ch et 1700 Nm de couple. Aujourd'hui, ce sont des valeurs moyennes, mais il y a une dizaine d'années, aucun poids lourd n'en aurait eu à rougir. Une telle énergie permet de déplacer aisément un bahut de 40 t, mais on se doute que franchir les Alpes ne serait pas une partie de plaisir. D'ailleurs, cet engin n'a pas été conçu à cette fin. Même dans la distribution lourde, on met davantage l'accent sur le volume que sur la masse.

EN ROUTE

Pour me rendre compte comment roule ce Stralis NP, j'ai rejoint le Hainaut depuis Anvers, après un ravitaillement à la station LNG de Kallo. La conduite est fort agréable, mais une masse de train de 40 t requiert un peu d'habitude. Sur le plat, je roulais plutôt à 85 km/h, mais avant chaque rampe, j'ai porté la vitesse du bahut à 89 km/h. C'est une façon de diminuer la consommation tout en franchissant facilement les côtes. Le moteur au gaz se comporte plutôt comme un gros moteur à essence : il est silencieux, monte allègrement dans les régimes et libère sa puissance dans les rotations un peu plus hautes. Cela marque la différence avec les Diesel modernes, dont le couple maximal est disponible à très bas régimes. Cela dit, ce moteur au gaz n'est pas désagréable. Il est accouplé à une boîte automatique Eurotronic – l'appellation Iveco de l'AS-Tronic de ZF, transmission bien connue faisant office depuis de longues années sur plusieurs marques de poids lourds.

COMPARATIF

Choisir, c'est renoncer, on le sait. Les 2 modèles testés sont totalement différents, et sont d'ailleurs utilisés pour des boulots bien distincts. Iveco convient très bien pour tracter de 30 à 35 t de marchandises sur de longues distances ; le Scania brille davantage pour des circuits plus courts, en environnement urbain, avec de nombreux arrêts, notamment aux feux rouges. Sa cabine G est un peu plus facilement accessible que celle de l'Iveco, qui ressemble plus à celle d'un poids lourd affecté à l'international.

Il semble surtout que le choix d'une chaîne cinématique alternative doive être soupesé à l'aune des tâches que devra accomplir l'utilitaire. Mais c'est là que les choses se compliquent : les clients qui concluent un contrat avec un transporteur le font de plus en plus souvent sur des durées plus courtes. L'investissement se révèle donc plus hasardeux. Le basculement du Diesel vers d'autres carburants n'est donc pas seulement l'affaire du secteur des transports, mais également de l'ensemble des intervenants, appelés à prendre leurs responsabilités. ▲

JAN VOET

Gradius, aux avant-gardes de l'écologie...

Fort de plusieurs nouveautés significatives et d'une meilleure couverture géographique, Gradius (filiale d'Axima Refrigeration) est prêt pour desservir encore mieux ses clients dès le début de l'année 2018. Ce qu'apportent les changements ? Nous l'avons demandé à son BeLux Sales Manager, Kurt Heidbüchel.

"Le premier changement concerne notre gamme de produits. Depuis le début de l'année, Thermo King a remplacé le produit de refroidissement R404a par du R452a, plus pertinent économiquement en raison de sa valeur GWP (Global Warming Potential) moindre. La récente reprise de la firme Marc Meersman (Frigoblock) nourrit la même vision d'avenir écologique. Les groupes réfrigérant Frigoblock sont en effet parfaitement adaptés aux chaînes cinématiques électriques et hybrides. Et nous pouvons en outre nous appuyer sur les premières références du transport frigorifique par LNG à faible émission."

Les applications avec des produits réfrigérants naturels sont elles aussi bien plus respectueuses de l'environnement. Le CO_2 liquéfié, provenant d'autres processus industriels, est utilisé pour réfrigérer le matériel remorqué. On remarque surtout la capacité plus élevée et le fonctionnement moins bruyant. C'est un magnifique produit qui permet de respecter facilement la norme néerlandaise PIEK (dessertes silencieuses en centres urbains).

Et puis, signalons une vraie primeur de Gradius, qui présente le premier poids lourd réfrigéré entièrement électrique. C'est un camion de seulement 3,5 t, commercialisé sous le nom ADDAX. Gradius répond ainsi aux besoins sans cesse accrus de véhicules peu bruyants et

peu polluants. Voilà qui permettra d'une part les livraisons nocturnes, dans les bonnes conditions demandées par les autorités communales, et d'autre part de diminuer le trafic aux heures de pointe.

SERVICE À LA CLIENTÈLE

Outre une gamme étendue de produits, Gradius devient de plus en plus une entreprise axée sur le service clientèle. "L'un de nos objectifs consiste à apporter une valeur ajoutée maximale à notre clientèle. Être plus proche et coller davantage à ses besoins est indispensable". Mais cela peut prendre des significations différentes. L'obtention d'une certification Pharma en est un bon exemple. "Nos collaborateurs du service de techniques de froid ont tous ce certificat. Les systèmes de suivi permettent le contrôle en ligne des températures, et si nécessaire, d'apporter des correctifs à distance. De la sorte, Gradius peut garantir une couverture parfaite de l'ensemble de la chaîne du froid."

En outre, les stations d'entretien de service sont mieux réparties dans le pays, tandis que la flotte d'intervention mobile est élargie. "Grâce à cela, nous sommes plus rapidement sur place pour mener des entretiens et des réparations plus efficaces. Toujours pour faciliter la vie de nos clients, afin qu'ils se concentrent uniquement sur leur cœur de métier."

EFFICIENCE AVANT TOUT

La construction d'un nouvel établissement central à Neder-Over-Heembeek en est la preuve. L'isolation des camionnettes et des camions avec leur installation de Frigoblock et Thermo King est centralisée dans la capitale, afin que les opérations soient plus rapides et plus efficaces. "L'installation d'unités uniquement de marque Thermo King ou Frigoblock peut se faire dans l'un de nos 9 sites. Nos clients bénéficieront plus vite du même véhicule réfrigéré de haute qualité." ▲

Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG, Werlte (Allemagne)

Krone : une entreprise présente partout en Europe.

Dans le monde du transport Krone représente la qualité , de faibles coûts d'entretien, des solutions adaptables et pratiques. La société Bernard Krone est l'un des leader mondial et se démarque grâce et l'évolution et l'innovation de sa gamme.

Nous renforçons notre équipe de vente au BeLux
CONTACTEZ-NOUS !

KRONE
We Deliver the Future

P. Philips nv, Baaikensstraat 13, BE-9240 Zele,
Tel.: +32 52450519, Fax: +32 52450029, www.krone-trailer.com

La vision de Volvo Trucks sur la sécurité

Qu'il s'agisse de véhicules utilitaires ou de voitures de tourisme, Volvo vise à moyen terme la conduite sans accident. Les Suédois mettent tout en œuvre pour éviter que les occupants d'un véhicule Volvo soient victimes d'un accident de la route. Une vision très exigeante, comme l'a montré une visite des départements de recherche et de développement en Suède.

Encore à l'heure actuelle, un être humain est en principe meilleur chauffeur qu'une machine : il est capable d'identifier les situations à risque, de s'adapter aux circonstances les plus variées et d'éviter bien plus d'accidents qu'il n'en cause. Ce n'est que lorsqu'il est fatigué, perturbé ou distrait que se produit l'erreur. Et encore, celle-ci est généralement compensée par les autres usagers de la route : face à une voiture quittant sa trajectoire, on serre instinctivement à droite pour lui laisser la place et éviter l'accident.

Nous avons eu la chance de tester un simulateur de conduite de poids lourds simulant l'un des accidents mortels les plus fréquents sur les routes européennes : une voiture de tourisme qui dévie de sa bande de circulation et heurte de plein fouet un poids lourd roulant en sens inverse. Même en faisant de son mieux pour éviter la voiture, le temps de réaction et l'espace étriqué font qu'il est pratiquement impossible d'échapper à l'accident. Or c'est un cas typique où les assistants électroniques d'aide à la conduite peuvent apporter une solution salvatrice.

Aujourd'hui déjà, l'électronique intervient fréquemment pour aider le chauffeur à éviter l'accident. Mais de là à caresser l'ambition

Un véhicule lourd doit à tout prix éviter d'être impliqué dans un accident. Les conséquences en sont en effet particulièrement graves.

Ce camion d'immondices roule de façon autonome ; c'est le chauffeur qui charge et décharge les bennes.

Ce simulateur sert à reproduire des situations très diverses.

d'empêcher tout accident de la circulation, c'est illusoire à court terme, assurent les porte-parole de Volvo. Néanmoins, les poids lourds deviennent de plus en plus intelligents et l'assistance procurée aux chauffeurs est bien plus performante qu'autrefois. En outre, les véhicules vont de plus en plus se déplacer de façon autonome. On a vu la démonstration d'un camion d'immondices roulant de façon autonome, dont le chauffeur descend pour accrocher et décrocher les bennes. C'est une application qui s'inscrit dans la stratégie de Volvo : introduire progressivement des poids lourds autonomes, chaque étape marquant une évolution.

DE NOMBREUSES QUESTIONS SUBSISTENT

Ces développements suscitent cependant bien des questions. Serait-il par exemple désormais autorisé de lire au volant ou de consulter un smartphone, quand on a inscrit son poids lourd dans un peloton à conduite automatique ? Pourrait-on alors considérer les heures de conduite autonome comme du temps de repos ? Comment réagiront les autres usagers de la route face aux camions à conduite autonome ? Apparemment, personne n'est capable de présenter de données scientifiques suffisantes. Il reste encore beaucoup à faire et à apprendre en matière de recherche et de développement.

Un arrêt d'urgence du camion pour éviter (d'aggraver) une collision en chaîne.

VISION

Zéro accident, pour Volvo Trucks, c'est d'abord une vision, une stratégie pour l'avenir. Mais cela signifie aussi que tous les développements et tous les nouveaux produits au sein de l'entreprise sont appliqués et exploités pour éviter que se reproduisent encore des accidents mortels dans lesquels est impliquée un(e) Volvo. Cette progression à petits pas permettra de rendre le trafic routier de plus en plus sûr. L'introduction de la ceinture de sécurité à 3 points, par Volvo, en fut un bon exemple. C'est un équipement relativement simple, mais qui a sauvé des millions de vies... surtout après que les autres constructeurs automobiles aient pu à leur tour utiliser cette invention sans devoir payer de royalties à Volvo. ▲

Jan Voet

Les Lion's Coache et Neoplan attendent leurs voyageurs d'essai alors qu'il pleut des cordes.

Entièrement révisée intérieur comme extérieur, la nouvelle génération Lion's Coach de MAN ne passe pas inaperçue. Mais les différences avec son prédécesseur dépassent largement l'aspect esthétique. Nous avons eu l'occasion d'en faire plus ample connaissance au salon Busworld.

Lion's Coach : un lion parmi les cars de tourisme

Le Lion's Coach a toujours été le porte-drapeau des véhicules MAN affectés au transport des personnes. Cela se traduit par des exigences élevées en matière d'équipement et de chaîne cinématique, entre autres. Pour que la clientèle éprouve les progrès par elle-même, MAN a profondément retravaillé le concept, introduisant certaines nouveautés esthétiques extérieures singulières. Ainsi, depuis les phares LED s'élance une large zone sombre enveloppant tout l'angle de l'autocar, y compris les vitres latérales avant. Suit une fine bande en acier inoxydable, qui sépare visuellement l'avant du compartiment passager, afin que le voyageur apercevant cet autocar pour la première fois parvienne instinctivement à en définir les différentes zones. À l'arrière se trouvent aussi des feux LED et une autre bande brillante s'élevant du parechoc jusqu'au toit. C'est du plus bel effet, mais c'est aussi un support idéal pour apposer un lettrage.

L'un des derniers vestiges du communisme en arrière-plan : le Palais de la Culture à Varsovie.

Ce véhicule ancêtre parfaitement entretenu forme un beau contraste avec les cars de tourisme flambant neufs.

Nous avons emprunté un Lion's Coach pour rejoindre – sous une pluie battante – la belle Varsovie et l'usine MAN d'autobus et autocars de Starochowice. L'aérodynamique perfectionnée a facilité l'évacuation de la pluie, ce qui était bien nécessaire durant ce trajet. L'intérieur était doté de 2 grands écrans de 19 pouces. Le véhicule n'était pas lesté, ce qui facilitait considérablement la tâche du moteur 13 litres de 460 chevaux.

À l'intérieur, les évolutions sautent moins aux yeux. La finition demeure excellente, les formes bien étudiées. MAN a choisi des couleurs en parfaite harmonie avec l'éclairage LED blanc et chaud, pour créer une ambiance accueillante. L'éclairage indirect se révèle très utile lorsque le temps est nuageux, car la lumière naturelle traversant les fenêtres est bien moins abondante que sous des conditions météorologiques ordinaires.

POSTE DE CONDUITE

Pour un chauffeur de car de tourisme, se mettre au volant de ce Lion's Coach n'est certainement pas une corvée. Le tableau de bord est vraiment seyant. On remarque que les spécialistes d'Audi et de Volkswagen y ont beaucoup travaillé, car le volant est très bien pensé. Tout se trouve là où on le cherche et la nouvelle boîte de vitesses Traxon est commandée à l'aide d'une molette à hauteur du genou droit. L'autocar testé était également doté d'un retardeur : si le trafic n'est pas trop dense et qu'on a l'habitude d'anticiper un peu, il ne faut en principe plus utiliser le frein de service. Le retardeur intervient en effet progressivement, ce qui ne nuit pas au confort des passagers. La transmission compte 12 rapports, et les changements entre les 3 derniers sont très rapides. C'est un héritage des poids lourds de la marque allemande, mais cela apporte-t-il une plus-value ? À voir. Certes, en principe, un changement de rapport très prompt diminue les déperditions, et devrait donc réduire la consommation de carburant.

Le chauffeur dispose de poches et de rangements en suffisance, mais MAN s'est abstenu d'en fournir trop. Car pour un voyageur qui embarque dans un autocar, voir le poste de conduite encombré de papiers et d'objets de toutes sortes, cela fait tache.

Le support procuré au chauffeur est efficace : la luminosité des phares LED – dont la durée de vie est probablement plus longue que celle du véhicule lui-même – est proche de la lumière naturelle, ce qui se révèle moins fatigant la nuit. La structure a été entièrement redessinée et respecte la norme ECE R66.02, qui protège les occupants en cas de tonneau. Le Lion's Coach est équipé de l'ESP, de l'EBS et d'un système BrakeMatic de MAN choisis-

sant lui-même le système de freinage le plus adapté.

Moins anodin, le dispositif appelé EBA identifie les conditions requérant un arrêt d'urgence et sollicite de lui-même la capacité totale de freinage. À l'aide d'une caméra, il s'assure ensuite que l'autocar ne dévie pas involontairement de sa bande de circulation. Enfin, il y a l'ACC, l'adaptive cruise control, qui grâce au retardeur peut adapter la vitesse de l'autocar en fonction du véhicule qui le précède.

À l'arrière turbine le moteur 13 litres Euro 6 de MAN, couplé aux essieux selon un rapport de 1 sur 2,73. Il a été choisi pour diminuer les régimes du moteur et donc la consommation et le bruit du véhicule. MAN se targue d'entretiens périodiques très espacés : la vidange d'huile n'est nécessaire que tous les 140 000 km et les filtres du système d'échappement doivent être remplacés... tous les 850 000 km seulement !

MAN n'a pas exagéré avec les zones de rangement du chauffeur. La finition du panneau d'instruments de bord est d'un très haut niveau.

La ligne du Lion's Coach est vraiment très léchée.

La fabrication en série d'autobus urbains est quasiment impossible.

STAROCHOWICE

MAN assemble ses cars et autobus à Starochowice, au sud-est de Varsovie. Par le coût moins élevé de la main-d'œuvre dans cette partie de la Pologne, cette activité demeure encore rentable. Jusqu'à la chute du communisme, une entreprise y construisait des véhicules de pompiers ainsi que des tout-terrain pour l'armée polonaise. L'usine a été entièrement rénovée, avec entre autres un immense équipement KTL conçu pour protéger, en une seule opération, la structure d'un bus ou d'un car contre la corrosion. ▲

JAN VOET

Kraker joue sur l'international

Conquérir le monde (du transport par la route) depuis la petite localité d'Axel, en Flandre zélandaise ? Oui, c'est possible, à condition d'être correctement armé. Pour la firme Kraker, cette arme est la nouvelle série de remorques K-Force, lancée voici un an environ. Depuis, plusieurs améliorations ont été entreprises, afin de renforcer la fiabilité et de diminuer le risque de torsion.

Avec la remorque K-Force, Kraker ne joue plus dans la même division. Les possibilités sont en effet très diverses : montage intégrant les livraisons depuis Axel, livraison en kit chez un concessionnaire qui assemble lui-même la remorque, livraison par éléments préassemblés, de façon à remonter le matériel au sol. Tout cela est possible grâce à la nouvelle méthode d'assemblage par boulons, pour éviter la soudure de tôles aluminium. Les hommes de métier capables de souder des métaux légers sont en effet devenus une denrée (très) rare. Mais la méthode Kraker a encore d'autres avantages : la production peut en effet demeurer dans un seul et même endroit et se tenir à des coûts relativement bas. La marge bénéficiaire par remorque est en effet sous pression : pour chaque remorque vendue, les fabricants gagnent désormais moins d'argent qu'autrefois. Et la livraison à un client éloigné coûte davantage. L'explosion des frais dus aux péages autoroutiers dans toute l'Europe explique sans doute cela, du moins en partie. Pour Kraker, la solution était simple : développer une méthode de production pour un coût

La structure à boulons est 5 fois plus résistante qu'une construction soudée.

aussi bas que possible. Opération qui commence naturellement dès la table à dessin. Avec un concept bien ficelé, on peut en effet limiter sérieusement les coûts de production. Pourtant, l'année 2016 fut difficile pour ce fabricant, reconnaît son patron Jan De Kraker. Le basculement et le développement de K-Force ont exigé beaucoup d'efforts de la société.

TYPIQUEMENT KRAKER

La nouvelle série de remorques devait conserver plusieurs caractéristiques typiques du constructeur zélandais. On ne pouvait en aucun cas perdre en qualité ni en robustesse. Au contraire, le matériel devait être aussi, sinon encore plus robuste que son prédécesseur soudé. La construction des véhicules devait coûter moins cher, mais leur apparence devait être digne d'un Kraker. Bref, un cahier des charges bien rempli, qui a accouché de la K-Force. La structure est désormais boulonnée, ce qui promet un assemblage plus solide que par soudure. Celle-ci modifie en effet la structure cristalline des métaux légers, ce qui provoque en principe un affaiblissement. La K-Force utilise des boulons qui ont la spécificité des rivets. Les profilés extrudés et boulonnés captent tous les efforts et les forces, de façon à épargner tant que possible le boulonnage. C'est le gage d'une structure particulièrement solide et rigide, qui en principe peut supporter des efforts jusqu'à 5 fois plus élevés qu'un assemblage soudé. Les tests pratiques ont révélé que la soudure rend l'âme après 3 fois la durée de vie ordinaire et un effort de 200 %. Mais l'assemblage par boulons, lui, fait au moins 5 fois mieux.

Cela dit, les mêmes tests ont mis à jour plusieurs constats inattendus. D'abord, les remorques chargées de palettes semblaient se tordre dans les virages. Bizarre, car le matériel chargé de vrac passait comme une flèche et sans encombre les mêmes virages. Des recherches très poussées par simulateur informatique ont montré que le chargement de fret produit aussi un effort sur les parois latérales, les empêchant de se tordre dans les virages. Les palettes, elles, n'ont d'effet que sur le plancher, et ne contribuent donc pas à la rigidité de la remorque. Ce problème a été résolu en installant plusieurs renforts dans le plancher.

Autre aspect révélé par les tests de longévité : certains assemblages par boulons peuvent se relâcher lorsqu'ils portent sur une couche anticorrosion trop épaisse. La solution : utiliser partout une couche de phosphate galvanisé de 100 mu, empêchant les boulons de se défaire. Un autre problème assez sérieux a pris forme au niveau des essieux BPW, dont les corps circulaires se dissociaient parfois. C'est à cet effet que de nouveaux supports d'arbre à bride ont été imaginés, résolvant le problème.

K-Force a été testée pour éliminer les ultimes maladies de jeunesse.

Les hommes de métier capables de souder l'aluminium sont devenus presque introuvables sur le marché de l'emploi.

L'AVENIR

On le voit, les petites maladies infantiles sont désormais guéries, et Kraker a commencé les premières livraisons de son matériel, qui est accueilli avec enthousiasme sur plusieurs marchés européens. Et pour cause : l'adaptation aux exigences et législations locales ou aux demandes de clients est vraiment très aisée. Ainsi, l'Italie, apparemment friande de remorques à essieux dirigés, est devenue en peu de temps un marché important pour Kraker.

La production s'est toutefois d'abord concentrée sur la clientèle polonaise, là où la demande en remorques standardisées est la plus grande. De la sorte, Kraker a la possibilité d'écouler des volumes importants en peu de temps, mais également de gagner en expérience dans la construction d'engins destinés à l'exportation.

Avec K-Force, Kraker fait un pari pour les 2 décennies à venir. Les remorques pourront être fabriquées aux Pays-Bas ou ailleurs, mais le processus de production et les machines ultrasophistiquées nécessaires à l'assemblage resteront à Axel. Une part importante de la création de valeur ajoutée demeure ainsi en Europe occidentale. Un choix intelligent et bien pensé, qui pourrait être beaucoup plus souvent suivi en Belgique aussi. ▲

Jan Voet

Jungheinrich Profishop étend son offre à plus de 2 500 articles

Jungheinrich Profishop Belgique - www.jungheinrich-profishop.be - a étendu sa gamme de 300 à plus de 2 500 articles. Alors que Profishop se concentrait jusqu'à présent principalement sur le transport, les nouveaux articles se positionnent davantage dans le segment de l'aménagement de magasins et de bureaux. Cette extension représente un apport complémentaire à l'offre extensive de marques prépondérantes comme Jungheinrich, la marque propre Ameise et une sélection d'autres marques déjà préalablement distribuées par Profishop.

Pour faire connaître l'extension de sa gamme, Profishop se présente sous son meilleur angle. Tous les clients de Jungheinrich recevront un bon de réduction de 5% pour tout achat chez Profishop. Cette promotion est valable pour toute commande placée en ligne chez Profishop et jusqu'au 31 décembre 2017.

Jungheinrich Profishop a débuté en 2006 en tant que maison d'expédition de Jungheinrich. Depuis la fin 2016, Jungheinrich Belgique dispose également de son Profishop propre. Avec une gamme d'articles en constante croissance, Profishop offre tout le nécessaire de magasins, ateliers et bureaux. Tous les produits se distinguent par une qualité élevée et un prix attractif. Les clients peuvent acheter rapidement et efficacement en ligne. Un service téléphonique est également à leur disposition au numéro gratuit 0800 35 211, auquel ils trouveront une assistance avec des conseils compétents. Les commandes sont livrées rapidement et gratuitement à toute adresse en Belgique.

Sur demande du client, une offre peut également être soumise pour les produits n'ayant pas encore été intégrés dans la gamme belge - mais offerts dans Profishop néerlandais (30 000 articles) ou Profishop allemand (50 000 articles). Il est d'ici la fin 2017 prévu d'étendre davantage l'offre de Jungheinrich Profishop Belgique à 8 000 articles.

DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- BYD (Build Your Dreams)
- Scania XT
- DAF: entretien avec Bart Bosmans
- 125 ans de Schmitz

AGENDA

- *Transport & Logistics, Antwerp Expo: 17-19 octobre*
- *MobiliteitsRai, Amsterdam: 19-21 octobre*
- *Busworld, Kortrijk: 20-25 octobre*
- *Solutrans, Lyon: 21-25 novembre*

La rédaction n'est pas responsable en cas de changements de dates ou d'éventuelles annulations.

ABONNEMENTS

Communiqué à l'intention de nos abonnées : Le magazine Transporama paraîtra dorénavant tous les deux mois.

Vous pouvez choisir entre un abonnement(s) pour 1 an (7 numéros) à TRANSPORAMA "Truck & Bus Magazine" à 45 euros pour la Belgique à partir du prochain numéro, ou un abonnement(s) pour 2 ans (12 numéros) à TRANSPORAMA "Truck & Bus Magazine" à 80 euros pour la Belgique à partir du prochain numéro.

Pour vous inscrire ou obtenir plus de détails, consultez notre site Internet www.transporama.be ou contactez-nous au numéro +32 3 237 02 82 !

PETITES ANNONCES

TRANSACTUEL

Pour insérer une petite annonce dans notre bimensuel Trans Actuel, veuillez consulter notre site Internet www.transporama.be ou contactez-nous au numéro +32 3 237 02 82.

(Prix pour un minimum de 4 lignes: 35 euros. Par ligne supplémentaire: 5 euros. Encadrement de l'annonce: 7,50 euros; photo ou logo: 15 euros. (Tous nos prix sont TVA inclus). Paiement avec chèque ou immédiatement après réception de la facture. Nous n'accordons aucune réduction ou commission. Nous n'envoyons pas d'épreuve avant la publication de l'annonce). - voir l'exemple ➔

TE HUUR

VAN DIJCK MERKSPLAS

VERHUUR VAN KOEL-VRIESTRAILERS in diverse uitvoeringen

vrijblijvend inlichtingen:

VAN DIJCK MERKSPLAS NV
Kerkstraat 16-B 2330 Merksplas
T. 014/63.46.41-F.014/63.50.64
e-mail : vandijck@vedecar.be

L'expert tout-terrain

RENDEZ-NOUS VISITE À MATEXPO (STAND N° A10)

Le Volvo FMX est conçu pour une mobilité extrême. Son essieu moteur avant a été entièrement repensé pour offrir une approche tout-terrain incomparable. De quoi venir à bout sans souci des côtes les plus escarpées et des fossés les plus profonds. Autres atouts : la garde au sol supérieure et la suspension pneumatique améliorée. Rien d'étonnant à ce que le FMX prenne de temps à autre un bon bain de boue.

Pour en savoir plus sur l'approche tout-terrain du Volvo FMX, surfez sur volvotrucks.be

VOLVO FMX

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

PARCE QU'UN CAMION EST UN CENTRE DE PROFIT

RENAULT TRUCKS DELIVER

Quand vous choisissez Renault Trucks, vous achetez bien plus qu'un camion.
Vous avez la certitude que vos besoins ont été anticipés, que votre véhicule sera toujours sur la route et sur tous les terrains, que vous pourrez toujours livrer en temps et en heure. Renault Trucks met tout en œuvre pour vous conduire vers la réussite.

Rendez-nous visite à Matexpo (stand n° 441)

RENAULT-TRUCKS.BE

RENAULT TRUCKS