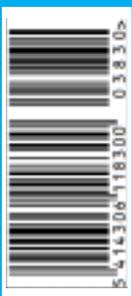


# TRANSPORAMA

€ 4,99 - N° 383 - NOVEMBRE 2017 - BIMENSUELS



## BUSWORLD 2017



CAMION | FOURGONETTE | REMORQUE | BUS | CAR



# CONÇU POUR LA SEULE ACTIVITÉ QUI COMPTE : LA VÔTRE

La nouvelle génération de camion R 450 Highline de Scania s'est vu décerner la prestigieuse Green Truck Award 2017 en Allemagne par les éminentes revues spécialisées VerkehrsRundschau et Trucker. La récompense s'est basée sur les économies supérieures de carburant du Scania R 450 au cours d'essais comparatifs sur route de VerkehrsRundschau et de Trucker. Les chiffres sont éloquentes : une consommation moyenne de 23,7 litres/100 km.

Vous trouvez plus d'informations au sujet de notre nouvelle génération des camions et services Scania sur [scania.be](http://scania.be)

# SCANIA



6



10



13



14



18



22



26



30



34



36



38



42



44



48

Opel Astravan 1.6 CDTI	6
Le nouveau Sprinter et le projet pilote pour elektrovan	10
Irizar i8 : International Coach of the Year	13
Ldt: Iveco Daily E6 L2 H2	14
North American Commercial Vehicle Show	18
Scania lance le XT-range	22
Interview avec Bart Bosmans de DAF	26
DAF renouvelle	30
MAN: gamme complète	34
Busworld : Van Hool	36
BYD	38
Busworld : VDL	42
125 ans Schmitz	44
Vans Américains à Namur	48
Agenda	50

# L'expert tout-terrain



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](http://volvotrucks.be)

VOLVO FMX

Volvo Trucks. Driving Progress





# TRANSPORAMA

34<sup>ème</sup> année - 383 - octobre/novembre 2017 - € 4,99

## Limning Benett sprl

Stekensbergstraat 8, 2390 Westmalle

Tél.: +32 3 237 02 82

E-mail: [info@transporama.be](mailto:info@transporama.be)

Internet: [www.transporama.be](http://www.transporama.be)

BE 0563.614.837

RPR Antwerpen

## RÉDACTEUR EN CHEF

Jan Voet ([jan.voet@transporama.be](mailto:jan.voet@transporama.be))

## JOURNALISTES FREELANCE

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

## TRADUCTIONS

Didier Lemaire

## PHOTOGRAPES

Geert Francquet, Jean-Philippe Glatigny,  
Kris Van Keer, Richard Kienberger

## PUBLICITÉ

Johan Dierickx ([johan@transporama.be](mailto: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](http://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 contenu des annonces.



Rédacteur en chef

Jan Voet

## LE DERNIER BASTION... DE LA VIGNETTE

Avec la formation de leur gouvernement, au terme de 208 jours de négociations, les autorités néerlandaises annoncent qu'il sera 'bientôt' question d'un péage pour poids lourds sur le réseau routier des Pays-Bas. L'une des dernières nations où une vignette suffisait pour circuler librement au volant d'un utilitaire lourd. On peut difficilement reprocher aux Néerlandais leur intention d'ouvrir le tiroir-caisse : tous les pays proches ont depuis longtemps introduit un système de péage pour poids lourds, sans parler de ceux qui envisagent de le faire pour les voitures de tourisme comme l'Allemagne, ou le font depuis belle lurette, comme la France.

En ce qui concerne le péage, le principe est simple : c'est l'utilisateur qui paye. Enfin, voilà pour la théorie. Car en pratique, c'est un impôt déguisé, qui est finalement payé par le consommateur final, puisque les chargeurs se le répercutent en chaîne jusqu'aux transporteurs.

On est aussi en droit de se demander si la sacro-sainte libre circulation des marchandises, si chère aux institutions européennes, n'est pas malmenée par ces péages. Car si chaque pays applique son propre système de prélèvement, dans quelle mesure les marchandises pourront-elles encore circuler librement d'un pays à l'autre ?

La mise en place de systèmes de péage néglige malheureusement plusieurs évolutions sociétales importantes. Prenons la problématique de l'accès à la pension d'un nombre important de routiers. Après une vie passée sur les routes, une génération entière de chauffeurs arrive à l'âge de la retraite bien méritée. Ils ont vécu l'époque dorée du transport, lorsque régnait encore une solidarité sur les routes et que le portefeuille, à la fin du mois, était bien garni.

Ce n'est plus la même chose aujourd'hui. Comment combler les départs à la retraite, quand le nombre d'arrivées ne suffit plus ? Une pénurie de chauffeurs n'est donc pas impensable. Cela signifierait également moins de recettes pour les autorités des différents États concernés. Peut-être les hommes et femmes politiques auraient-ils pu prendre, il n'y a pas si longtemps, des mesures simples pour augmenter l'attractivité du métier de camionneur. Une occasion ratée...





*De l'extérieur, on ne distingue en rien l'Astravan de l'Astra Sports Tourer break.*

## Test : Opel Astravan 1.6 CDTI Ecotec D

### Une fourgonnette pas comme les autres

Opel est l'un des rares constructeurs à transformer ses petits breaks pour en faire des mini fourgonnettes, mais il a beaucoup d'expérience en la matière. L'Astravan est dérivé de la plus récente version de l'Astra break, le Sports Tourer.

Il y a quelques années, l'État belge a constaté l'immatriculation massive d'opulentes Porsche Cayenne, Range Rover et autres Mercedes par des acheteurs désireux d'échapper aux lourdes taxes sur les SUV de luxe, et bénéficiant au passage d'une TVA entièrement récupérable et d'une déductibilité totale, puisque ces véhicules, par la magie de quelques menues transformations, étaient considérés comme de véritables utilitaires. En réaction, le législateur a rapidement durci les règles à respecter pour considérer un véhicule comme utilitaire. Les principales conditions sont un plancher devant atteindre au moins 50 % de l'empattement et une paroi de séparation inamovible entre la cabine et le fourgon.

Pour l'Astravan, il a suffi à Opel de l'équiper d'un grillage métallique juste derrière les sièges avant et de fixer un plancher tout plat, avec bords, sur la structure existante. Mais cela nuit sérieusement à la hauteur utile. Et sur le modèle

mis à notre disposition, qui avait été équipé pour le transport canin, nous avons remarqué une forte perte de volume de chargement à hauteur des sièges arrière. Les portes latérales ne permettent qu'une ouverture insuffisante pour le chargement de marchandises, car le grillage a dû être reculé pour accorder suffisamment de liberté de mouvement au conducteur. Par ailleurs, le plancher est fixé un peu plus haut que l'assise des sièges des versions ordinaires. Au total, cela fait beaucoup d'espace perdu. À l'arrière, ce plancher séparé n'a pas d'influence majeure sur la hauteur de chargement. Mais ce break n'a pas de toit surélevé ni de porte arrière à ouverture large, diminuant d'autant les possibilités pratiques.

Un bon point tout de même : le modèle testé était équipé d'un hayon arrière électrique s'ouvrant et se refermant par une petite touchette sous le pare-chocs. Mais cette fonction n'est disponible que sur le modèle sans clé. Cela dit,



*L'éclairage LED variable mérite vraiment toutes nos félicitations !*

le hayon s'ouvre également par la télécommande ou par une manette côté conducteur.

### EN ROUTE

Hormis les possibilités de chargement plutôt réduites, il faut reconnaître que l'Astravan profite des vertus d'une voiture de tourisme très bien conçue, l'Astra, dont il est dérivé. Ses qualités routières et son niveau de confort sont donc légèrement supérieurs à ceux d'un mini van ordinaire. De l'extérieur, rien ne le distingue de l'Astra Sports Tourer habituelle. Sa ligne est élégante et aérodynamique, la ligne de toit en pente légère le fait paraître visuellement plus long qu'il ne l'est en réalité. Les jantes 17 pouces en métaux légers sont les mêmes que celles des breaks conventionnels.

L'intérieur assez luxueux est habillé de matériaux de qualité. L'assise des sièges est excellente et les possibilités de réglage nombreuses. Mais l'Astravan étant en quelque sorte une



*La ligne de toit qui s'abaisse progressivement donne l'impression que l'Astravan est plus long qu'il ne l'est en réalité.*



*Le tableau de bord est très clair et bien pensé, avec le Radio Navi 900 IntelliLink et un écran tactile de 8 pouces. Celui-ci est en option, tout comme le volant habillé de cuir.*



## FICHE TECHNIQUE

## Opel Astravan

Places assises	2
Empattement (mm)	2662
Longueur x largeur du véhicule (mm)	4702x2042x1510
Rayon de braquage (m)	11,05
Volume de chargement (m <sup>3</sup> )	1,630
Longueur x L x H maximales (mm)	1730x1240x830
Largeur entre logements de roue (mm)	
Masse maximale autorisée (kg)	1830
Masse maximale du train (kg)	
Masse maximale remorquée (kg)	1400
Masse à vide (kg)	1273
Charge utile maximale (kg) avec MMA	550
Charge maximale sur le toit (kg)	75
Taille des pneumatiques	225/45R17
Ouverture des portes arrière L x H (mm)	1020x740
Ouvertures des portes latérales (mm)	500x630
Hauteur de chargement arrière (mm)	600
<b>Moteur</b>	
Entraînement	Roues avant
Norme d'émission	Euro 6
<b>Nombre de cylindres et configuration</b>	4 en ligne
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1598
Puissance maximale (kW)	81
À régime (tpm)	3500
Couple maximal (Nm)	300
À régime (tpm)	1750
Boîte de vitesses	Manuelle à 6 rapports
Carburant	Diesel
Réservoir de carburant (litres)	48
<b>Consommation et émissions</b>	
En ville (l/100 km)	4,7
Hors agglomération (l/100 km)	3,5
Cycle mixte (l/100 km)	3,9
Moyenne de l'essai (l/100 km)	99
Émissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte (g/km)	5,7

voiture de tourisme convertie, il n'est guère pourvu en équipements bureautiques comme une tablette d'écriture ou un espace de rangement pour ordinateur portable. Il y a bien une prise 12 volts sur la console centrale et une poche de rangement entre les sièges avec une prise USB, mais tellement microscopique qu'il est difficile d'y glisser un smartphone XL. Un support pour smartphone sur la console centrale est repris dans la liste d'options.

Le comportement routier est plutôt raide, pour ne pas dire sportif. Conduire cette fourgonnette est un réel plaisir. Nous avons également été séduits par l'éclairage IntelliLux LED matrix intelligent, qui autorise la conduite avec les feux de route en dehors des agglomérations, sans risquer de l'éblouir les véhicules venant en sens inverse. En effet, à l'approche d'un autre véhicule, les modules LED sont activés et désactivés automatiquement, séparément et constamment. Lors des déplacements nocturnes, ce système d'éclairage représente un réel confort pour le conducteur – et sans doute les autres usagers. L'Astravan peut être doté, mais souvent contre surcoût, de nombreux assistants d'aide à la conduite qui rendent cette dernière plus facile et plus sûre. Par contre, pourquoi le frein à main est-il si difficile à manier ?

*Le véhicule testé avait été transformé par la firme Mecelcar pour le transport de chiens de garde. La boule de traction amovible est une option installée en usine.*

*L'accessibilité par les portes latérales est plutôt mince. Le plancher intégré fait perdre beaucoup de place à hauteur des sièges arrière.*



## EN CONCLUSION

Traditionnellement, le Sports Tourer représente environ 30 % des ventes de l'Astra. Par contre, aucun chiffre n'a été révélé quant au pourcentage de l'Astravan. C'est une version uniquement destinée au marché belge, davantage pensée pour des considérations fiscales que purement pratiques. Car si vous avez besoin d'un espace de chargement, ce modèle Astravan n'est certainement pas le meilleur choix. L'espace libre en hauteur est insuffisant et l'accessibilité loin d'être idéale. En revanche, si vous cherchez un véhicule pour transporter des objets peu encombrants ou sur de grandes distances, l'Astravan mérite alors toute votre attention. Ses qualités routières sont en effet excellentes. Et il peut représenter une solution idoine pour plusieurs applications spécifiques. Le véhicule d'essai, par exemple, répondait très bien aux besoins de transport canin, par exemple pour les services de surveillance. L'aménagement avait été réalisé par la firme Mecelcar, spécialisée dans l'adaptation, la conversion et la transformation de voitures en véhicules prioritaires, véhicules équipés pour certains types de professions, ou selon les besoins du client. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



*L'Astravan est uniquement destiné au marché belge, pour des raisons fiscales.*

# Jost Group signe un accord d'approvisionnement de 500 camions Stralis NP

## IVECO, visant un passage au GNL de 35% de sa flotte d'ici 2020

IVECO a décroché la commande la plus importante de véhicules Stralis NP à ce jour, avec 500 nouveaux camions à mettre en service avec le spécialiste paneuropéen du transport et de la logistique, le Groupe Jost. Conçu pour être le camion pour un transport longue distance de la gamme lourde le plus durable jamais fabriqué, les nouvelles livraisons fonctionneront au GNL – considéré par la plupart comme la seule alternative de masse du marché actuellement disponible face au diesel.

Les 500 camions Stralis NP fonctionnant au GNL offriront un excellent ratio puissance/poids, une grande densité de puissance et un fonctionnement silencieux d'excellente qualité. Les 150 premiers véhicules entreront en service au cours de l'année 2018, la flotte complète devant être mise en service d'ici 2020.

Ils remplaceront les anciens véhicules à moteur diesel datant de 4 à 5 ans de la flotte de l'entreprise Belge comprenant 1 400 camions et 3 000 remorques, qui n'a cessé de croître à la suite d'une série d'acquisitions. La société exploite déjà 132 véhicules Stralis, dont deux fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC). À propos de cette commande, Roland Jost, Propriétaire du Groupe Jost, a déclaré : « Cela représente un tournant important pour notre activité étant donné que nous commençons un abandon stratégique de notre dépendance au diesel en nous tournant vers la « logistique verte », à la demande de nos clients qui souhaitent un transport plus durable. Notre excellente expérience des véhicules diesel Stralis Euro 5 EEV nous a permis d'établir une relation solide avec IVECO, soutenue par un très bon réseau de service en Belgique.





On le sentait venir... Après la rupture de contrat entre Mercedes et Volkswagen portant sur la construction du Crafter à Düsseldorf, Volkswagen a présenté l'an dernier son tout nouveau modèle de camionnette, qui depuis, sort de son usine polonaise. Mercedes, quant à lui, s'est attelé à donner un successeur à son Sprinter. Née en 1995, cette lignée de camionnettes a connu un succès qui ne s'est jamais tari.

## Interview de **Volker Mornhinweg,** directeur de Mercedes-Benz Vans

### Nouveau Sprinter et projet pilote de camionnette électrique

**L**a preuve : plus de 3,3 millions de Sprinter sont déjà sortis des chaînes d'assemblage, et il demeure leader dans son segment sur plusieurs marchés européens importants. On peut difficilement le suspecter d'être démodé : au premier semestre de l'année, Mercedes a en vendu 96 200 exemplaires, établissant un nouveau record par rap-

port aux 95 100 autres préalablement écoulés de janvier à juin 2016. Et il demeure une source d'inspiration pour la concurrence. Le Sprinter n'a-t-il d'ailleurs pas donné son nom à tout son segment ? Mais bon, après 22 ans, Stuttgart a estimé qu'il était temps de passer à autre chose.

*Le nouveau Sprinter s'illustre directement par sa proue musclée et ses optiques horizontales.*



## PLUS QU'UNE CAMIONNETTE NEUVE

Au précédent salon IAA, nous avons rencontré Volker Mornhinweg, directeur de Mercedes-Benz Vans. La préparation de la future génération Sprinter est un secret de polichinelle. Comme ses prédécesseurs, s'appuiera-t-il sur le concept existant ou pouvons-nous en attendre quelque chose de totalement neuf ?

"Vous pensez peut-être que nous voulons construire les meilleurs véhicules qui soient. Eh bien non, nous voulons faire encore plus : offrir pour chaque tâche de transport la meilleure solution de mobilité, qui va plus loin que le véhicule proprement dit, quel que soit le secteur."

Pour Mercedes-Benz Vans, le lancement de la future génération du Sprinter ne se résume donc pas à la présentation d'un nouveau modèle. Elle s'intègre dans l'initiative adVANce, présentée à l'automne 2016 et qui s'inscrit dans la tendance à la numérisation et à l'urbanisation. Mercedes-Benz Vans se métamorphose ainsi d'un fabricant d'utilitaires en un fournisseur de solutions globales pour camionnettes.

"N'oubliez pas que Mercedes fut le premier, en 2011, à présenter une camionnette électrique, basée sur le Vito. Mais à l'époque, la demande était pratiquement nulle. On ne peut nous reprocher d'avoir lésiné sur les investissements, ils étaient au contraire énormes. Mais aujourd'hui, les camionnettes électriques ont vraiment un rôle à jouer, en particulier pour les opérations que l'on regroupe habituellement sous l'intitulé "last mile", c'est-à-dire le

trajet final entre l'avant-dernier transporteur et l'utilisateur. Nous savons que les arrêts incessants ne sont pas bons pour les moteurs à combustion, c'est pourquoi nous avons d'emblée opté pour une solution 100 % électrique. Avec Hermes, nous avons trouvé un client important, qui tient vraiment à atteindre des émissions polluantes nulles et un faible niveau de bruit. D'ici 2025, il désire que toutes ses livraisons dans les grandes villes allemandes se fassent sous alimentation électrique. C'était une bonne base pour démarrer un projet pilote. Pas seulement pour l'entraînement électrique, mais également pour les autres technologies que nous proposerons à Hermes. Connectivité, organisation de l'espace de chargement... Autant de choses qui existaient déjà lorsque nous avons présenté le Vision Van, l'an dernier."

Quand pourrons-nous attendre le Vito électrique ?

"Sa fabrication en série commencera l'an prochain. Pas seulement pour Hermes, car les candidats sont nombreux. La nouvelle génération Sprinter, elle aussi commercialisée dès 2018, sera tout de suite distribuée en version électrique", explique Volker Mornhinweg.

Mais l'attention sur les derniers kilomètres demeure. Dans le concept de véhicule électrique, les batteries forment l'élément le plus lourd et le plus coûteux. Par conséquent, il faut en quelque sorte en embarquer aussi peu que possible, car elles pénalisent la capacité de chargement et le prix du véhicule. L'un de nos objectifs consistait à obtenir un même TCO (total cost of ownership, c'est-à-dire le coût d'ex-



*Hanjo Schneider d'Hermes Deutschland et Volker Mornhinweg, directeur de Mercedes-Benz Vans (à droite), lors de la signature du projet pilote pour l'électrification de la gamme de camionnettes de Mercedes.*

*Environ 3,3 millions de Sprinter ont déjà quitté les chaînes d'assemblage.*





En Allemagne, les grosses camionnettes sont souvent surnommées "Sprinter".



De l'usine de Düsseldorf sortaient autrefois le Sprinter et le VW Crafter.



Mercedes-Benz a toujours équipé son Sprinter d'une gamme étendue d'équipements de sécurité, par exemple une caméra de recul.



Le design du Sprinter suit toujours le langage stylistique typique de Mercedes-Benz.

exploitation global) que pour une camionnette conventionnelle à moteur à combustion. Et nous y sommes parvenus. Je ne peux malheureusement pas vous donner plus de détails."

Il existe déjà une Renault Kangoo électrique. Pouvons-nous prochainement attendre un Citan électrique, puisque ce sont des jumeaux sortant de la même usine ?

"L'intérêt pour les véhicules électriques est très net dans le segment 'midsize'. Et il y a aussi le Sprinter. Mais quelque chose a fondamentalement changé dans l'e-commerce ces derniers temps. Autrefois, les distributeurs se focalisaient sur d'immenses entrepôts, installés en périphérie. Aujourd'hui, on emmagasine de plus en plus en ville, pour se rapprocher de la clientèle. Le processus est donc en marche. C'est une bonne chose pour nous. Nos gros

Sprinter pourront réapprovisionner ces entrepôts urbains, et donneront ensuite le relais aux Vito pour desservir le client final. La demande en mini vans électriques est très faible. Et même si elle devait s'intensifier, nous pourrions y réagir promptement. Car la technologie que nous développons est adaptable", poursuit Monsieur Volker Mornhinweg.

"Le Sprinter est plus grand et a donc besoin de batteries plus nombreuses et plus puissantes. Mais comme je l'ai dit, nous essayons d'en placer le moins possible."

### MORCEAU DU VOILE LEVÉ

Les premiers détails du nouveau Sprinter ont entre-temps été révélés. Les esquisses nous montrent une nouvelle tendance en matière de design. La silhouette n'est pas totalement

étrangère, elle rappelle ce que Mercedes nous a montré l'an dernier avec son Vision Van. La proue semble musclée et se distingue par ses phares horizontaux très prononcés. Le Sprinter sera équipé de plusieurs assistants électroniques d'aide à la conduite et de nombreuses options de connectivité. Mercedes annonce également une nouvelle télématique, pour une gestion plus efficace du véhicule et de l'ensemble de la flotte. Par rapport à la gamme actuelle, les variantes seront plus abondantes, pour répondre encore mieux aux besoins de la clientèle. ▲

LEO VAN HOORICK  
MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR

# Irizar i8



**COACH  
OF THE YEAR  
2018**



## Irizar i8 est sacré International Coach of the Year

Pour la première fois de son histoire, la firme espagnole Irizar remporte le prestigieux Award “International Coach of the Year”. L'i8 pourra se targuer, pour les deux prochaines années, d'être le meilleur autocar d'Europe.

Les arguments qui ont convaincu le jury étaient l'équipement et surtout la valeur ajoutée générée par le véhicule. Ces dernières années, Irizar a entrepris plusieurs mutations stratégiques importantes, pour se mesurer aux meilleurs constructeurs indépendants d'autobus d'Europe. Son i8 est un judicieux compromis entre design, technique et écologie. L'autocar assure un confort élevé au chauffeur, à l'accompagnateur et aux passagers. Dans le cahier des charges des concepteurs, qualité, sécurité, rentabilité, robustesse et fiabilité étaient autant de critères inscrits en gras.

L'autocar espagnol destiné au transport de personnes sur longues distances et aux services occasionnels a été testé par les représentants de 22 magazines spécialisés, dont Transpo-

rama, à l'occasion du Coach Euro Test, à savoir un parcours de 30 kilomètres et plusieurs tests de freinage et d'accélération. L'Irizar i8 en est clairement sorti vainqueur. Le modèle ayant participé à ces épreuves était une variante de 14 mètres de long comptant trois essieux. Ses rivaux étaient des modèles de 12 mètres et deux essieux, avec une tare nettement moindre. Les critères décisifs en faveur du i8 furent le design extérieur, les aptitudes en freinage et le rayon de braquage. L'environnement n'est pas perdant grâce à la haute capacité du car, sa faible consommation et son silence d'exploitation. Le tableau de bord impose une nouvelle norme. La sécurité est garantie grâce aux phares LED, aux systèmes AEB, LDW, TPTMS, ACC et DFT, en option. L'i8 respecte évidemment la norme R 66.02.



Tester un véhicule sur une plus longue période présente plusieurs avantages : on obtient une image réaliste (notamment de la consommation de carburant), on décèle plus facilement les petits défauts et surtout, on a davantage l'occasion de rouler dans des circonstances variées : de nuit, par mauvais temps... Cela brosse par conséquent un portrait bien plus fidèle.

## Test de longue durée

# Iveco Daily E6 L2 H2

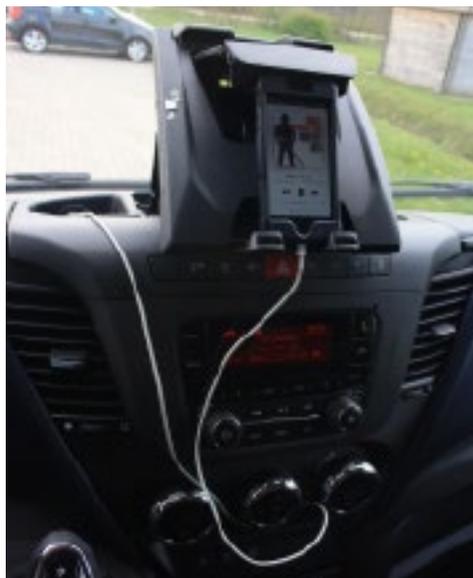
**D**ans le seconde volet de ce portrait, nous continuerons notre examen à la loupe de l'Iveco Daily, mis à notre disposition pour plusieurs mois. Le véhicule bleu au lettrage saisissant est mû par un moteur de 180 ch accouplé à la boîte automatique Hi-Matic.

### MOTORISATION

Ce moteur, au nom de code F1C, est un classique de la gamme Iveco. Il en existe trois variantes, toutes de la norme Euro 6 évidemment : 150, 180 et 210 ch, pour un couple nominal s'élevant respectivement à 350, 430 et 470 Nm. Le Daily prêté à Transporama déploie

*Beaucoup de place dans le cockpit, mais ce qu'on retient surtout, c'est l'espace de chargement du fourgon, dont la finition est très bien pensée.*





Un presse-papier ingénieux qui peut également être utilisé pour les smartphones.



La chaîne cinématique est vraiment très énergique.



La hauteur utile de cette version H2 est telle que l'on peut se tenir debout.



Le bouchon du réservoir se trouve côté conducteur.

180 ch et 430 Nm, ce qui est plus que raisonnable pour une camionnette de ce genre. Mais lorsque nous l'avons réceptionné, il n'avait pas encore été rodé. Obligation, par conséquent, de le manier avec douceur. Pour le moteur, ce n'est pas un problème : couple et puissance sont disponibles dès les premiers mètres. La boîte de vitesses de ZF, tout automatique avec convertisseur de couple et 8 rapports, était en revanche un peu moins enthousiaste au début. Ce n'est qu'au fil du temps qu'elle s'est mise à basculer elle-même vers le rapport le plus haut, diminuant ainsi le régime du moteur. L'avantage de cette boîte est en fait la

conduite paisible : le choix du rapport n'a pas lieu d'être et il n'y a pas à craindre de pressions répétées de l'embrayage si l'on se trouve dans un embouteillage. Et c'est bien pratique par les temps qui courent, en Belgique.

Le moteur F1C ne déçoit pas dans ce Daily : il est toujours vigilant et libère sa puissance immédiatement, ce qui permet de prendre facilement sa place dans le trafic. À plusieurs reprises, nous avons dû charger lourdement ce Daily, et franchement, au volant, la différence se sent à peine. Bref, avec 180 chevaux sous le pied droit, on devrait pouvoir tracter sans

problème une lourde remorque. Le conditionnel est de rigueur, puisque cette possibilité ne nous a pas encore été donnée.

## VERSION ET FINITION

Le modèle est doté d'un marchepied d'embarquement intégré sur le pare-chocs arrière. Et c'est bien pratique, car à cause du châssis, le plancher de chargement est plus haut que sur les camionnettes à traction avant. Il y a également un marchepied à hauteur de la porte latérale coulissante droite, et plusieurs poignées à l'avant comme à l'arrière du fourgon. Elles aussi sont très utiles lorsqu'on veut se hisser à



bord. Le sol était recouvert d'un multiplex avec profilé antidérapant, et les parois couvertes de panneaux en bois clair, avec rails aluminium pour œillets de fixation. C'est vraiment un dispositif très bien pensé, pratique au possible, qui permet d'arrimer aisément les marchandises les plus diverses, sans devoir utiliser une petite fortune en sangles d'arrimage. Sur le haut de la cabine est aménagé un grand espace de rangement, pour y loger les éléments de fixation, voire un petit diable. Une robuste boule de traction complétait le tout. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le véhicule était équipé d'un tachygraphe : le permis de

conduire B/E est obligatoire en cas de traction d'une lourde remorque.

L'éclairage du fourgon est confié à des LED, ce qui est certainement une excellente décision des ingénieurs. Grâce aux différents points lumineux, on parvient aisément, même de nuit, à retrouver n'importe quel objet situé à l'intérieur du caisson. On s'y tiendra évidemment debout, car l'espace en hauteur est suffisant. La suspension du Daily a recours à l'avant à des ressorts indépendants Quad-Leaf conjugués à l'arrière à un essieu rigide à réduction simple. Lorsque le Daily roule à vide, l'arbre arrière est

trop rigide, mais l'amélioration est déjà très nette avec une centaine de kilos. L'essieu avant est confortable et, avec son angle de braquage de 48 degrés, les demi-tours sont très serrés. L'installation de direction est assez précise, y compris à vive allure. L'amortissement pneumatique est une option sur le Daily. Pratique également, le grand réservoir de carburant de 93 litres, accessible côté chauffeur. Le bouchon du réservoir d'AdBlue se trouve par contre du côté passager. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

*Le rayon de braquage est vraiment court.*





**La banque qui ose  
donner du crédit  
à vos rêves.**



## Investissez dans votre entreprise grâce au leasing financier\* ou renting\*.

Des véhicules supplémentaires, une nouvelle remorque ou semi-remorque, un système Track & Trace moderne ... Malgré tous les risques, vous voulez aller de l'avant avec votre entreprise. Pour cette raison, Europabank vous accorde tout crédit. Car si vous osez croire en vos rêves, pourquoi n'oserions-nous pas ?

Saviez-vous que vous pouvez investir dans votre entreprise, sans emprunter ou sans faire appel à vos réserves ? Venez discuter avec nos spécialistes et **découvrez les nombreux avantages d'un leasing financier\* ou d'un renting\***. Nous examinerons ensemble quelle formule est la mieux adaptée à votre commerce. Ainsi vous pouvez mener tous vos projets à bonne fin.

**Demander un leasing financier ou renting ?**

**Rendez-vous dans une de nos agences ou surfez sur [www.europabank.be](http://www.europabank.be)**



Surfez sur [europabank.be](http://europabank.be)  
Ou appelez le 0800 25 026

(GRATUIT)

# europabank

La banque qui ose.

**ASTUCE !** Vos clients payent-ils avec ? Europabank traite les transactions par carte vite et à bas prix.

E.r.: Europabank sa - Prêteur - Numéro d'agrément 937 - Courtier en assurances - N° Fsmo 011671A - Burgstraat 170, 9000 Gent - TVA BE 0 400 028 394 - RPM Gent.

\*Leasing financier par eb-lease, filiale d'Europabank. eb-lease sa - Prêteur - Numéros d'agrément 108 - 549 - Courtier en assurances - N° Fsmo 011672A - Burgstraat 170, 9000 Gent - TVA BE 0424 416 570 - RPM Gent.



*Avec plus de 40 % de parts, Freightliner domine une très large partie du marché américain du poids lourd.*

## Salon North American Commercial Vehicle Show

Le marché américain du transport subit actuellement de nombreux changements : les chauffeurs indépendants disparaissent, les grandes flottes ont la mainmise, et le phénomène est amplifié par une économie en forte croissance. Bref, le temps est venu pour un salon professionnel du poids lourd aux États-Unis.

Cette idée vient en réalité d'Allemagne, et plus précisément des organisateurs du célèbre salon IAA. Le marché nord-américain aspirait à un salon du véhicule utilitaire, car le nombre de routiers indépendants, "owner-operators" comme on les appelle aux États-Unis, est en recul. La croissance des flottes est rapide, voire agressive, et de ce fait, organiser un salon qui ne soit pas uniquement axé sur les chauffeurs, mais également sur les propriétaires et les gestionnaires de flotte avait tout son sens. La première édition du NACV Show a ouvert ses portes à Atlanta, Géorgie, un État du sud-est de la grande fédération. À en croire les chiffres, il s'annonçait assez grandiose.

### FAITS ÉTABLIS

Comme on l'imagine, les organisateurs du salon IAA ne sont pas les premiers venus. Ils

connaissent le secteur du transport routier comme leur poche, et peut-être même mieux encore. Lors de la toute première édition du NACV Show, pas moins de 439 exposants s'y sont inscrits, dont environ un tiers venant de l'étranger. Avant même que le NACV Show n'ouvre ses portes, on pouvait prédire que le bilan serait très positif. L'accent était surtout placé sur les entreprises, et celles-ci ont fait connaître d'excellents retours d'expérience.

Mais passons aux faits : nous avons pu voir à Atlanta de nombreux produits et innovations, et même plusieurs avant-premières pour les États-Unis. Ainsi, Freightliner, qui fêtait cette année son 75e anniversaire, a dévoilé le Cascadia, son modèle haut de gamme. Nous reviendrons longuement d'ici quelques mois sur l'anniversaire de cette marque légendaire, en

dressant entre autres un portrait d'un grand concessionnaire Freightliner de Géorgie, en l'occurrence Peach State.

Autre avant-première : l'Anthem, du constructeur Mack. Il s'agit d'une gamme toute neuve, dont nous parlerons dans un futur numéro de Transporama. Mack impose d'emblée de nou-

velles normes avec cet Anthem, surtout en matière d'équipements électroniques, qui font leur entrée sur les poids lourds américains. La cabine de l'Anthem se déclinera en 6 versions et a suscité beaucoup d'intérêt du public.

Navistar International a présenté quant à lui un nouvel engin de chantier au NACV Show, muni

d'un nouveau moteur International A26 de 12,4 litres. Sur ce poids lourd aussi, les chauffeurs sont dorénavant assistés par une batterie complète d'anges gardiens électroniques, surtout destinés à éviter les accidents et les collisions.

Les nouveaux Volvo américains ne sont pas passés inaperçus à Atlanta. En lançant il y a

*Le Western Star : un utilitaire pour les chargements très (très) lourds.*



*Le Sprinter connaît un succès égal de part et d'autre de l'Atlantique.*



*Le Mercedes-Benz Vito est distribué aux USA sous le nom de Metris.*



une cinquantaine d'années des Volvo aérodynamiques avec chaîne cinématique intégrale, la marque suédoise a fortement bousculé le marché yankee du poids lourd. Jusqu'alors, les transporteurs et routiers américains composaient leur engin eux-mêmes, en choisissant moteur, boîte de vitesses, essieux, cabine... Tout était assemblé selon les demandes du client. Volvo ne dérogeait pas à cette règle, mais fut le premier à proposer une chaîne ci-

nématique intégrale particulièrement efficace. Pour rappel, en Amérique aussi, l'iShift a suscité une petite révolution dans l'univers des poids lourds. Et aujourd'hui, avec les VNR et VNL flambant neufs, l'industriel suédois poursuit sur son élan. Le VNR a été conçu pour le trafic routier régional, le VNL pour les longues distances. Et quand on dit long, aux États-Unis, c'est vraiment très long... Assez étonnamment, Volvo a opté pour un D13 TC, un Diesel

avec Turbo Compounding. En aval du turbo, une seconde turbine génère une puissance supplémentaire sur le volant moteur. C'est possible parce que les distances aux États-Unis sont très longues, de sorte que les moteurs tournent continuellement à des régimes identiques, bien plus qu'en Europe. Le turbo compounding est exploité pour diminuer la consommation, car là-bas, les poids lourds roulent à des vitesses supérieures aux nôtres.

*Le Fuso Canter existe aujourd'hui en version 100 % électrique, mais est encore distribué avec motorisation essence 6 l. Il sert surtout pour la desserte sur de courtes distances.*



*Les masses et les charges par essieu sont assez faibles aux États-Unis. Tout est conçu pour éviter les tares élevées, par exemple grâce au montage de supersingles.*



*Ils restent toujours aussi impressionnants, ces camions à cabine avancée.*

## ATLANTA

Mais pourquoi Atlanta pour organiser un tel salon professionnel? Parce que la ville est desservie par un aéroport international gigantesque et visitée par 42 millions de personnes par an. Et puis, Atlanta, c'est le quartier général de Coca-Cola – comme bien d'autres grandes entreprises américaines et multinationales. Citons notamment Boeing, Delta Airlines, AT&T, Chick-fil-A et UPS, qui tous y ont créé de nombreux emplois. Tiens donc, même CNN est basée dans les parages. C'était donc un choix plus qu'opportun.

## DAIMLER AUX USA

Pendant le salon, les membres du jury de l'International Truck of the Year ont eu la chance d'interroger Martin Daum, responsable des poids lourds de Daimler en Amérique du Nord – c'est-à-dire les marques Freightliner, Western Star et Fuso. "L'économie US se porte assez bien en 2017, ce qui dope le marché du poids lourd", a expliqué Monsieur Daum. Freightliner est une marque omniprésente sur le marché américain, on ne le serait pas moins avec 40,4 % de parts de marché. "Cela s'explique

évidemment parce que nos poids lourds sont technologiquement à la pointe, mais également parce que nous offrons des services très étendus."

On remarque une autre tendance au pays de l'oncle Sam : dans le secteur routier, la consommation perd petit à petit en importance au profit de la vitesse commerciale. Pour les poids lourds Freightliner, Daimler a commercialisé un système télématique qui est en fait la copie du Mercedes-Benz Uptime, dont nous avons déjà parlé dans nos précédentes éditions. Il permet aux camions de détecter lorsque le niveau de liquide ou un organe déterminé est susceptible de causer un problème, et donne aux techniciens l'opportunité d'intervenir à temps.

Si elle est en cours d'expérimentation en Europe, la conduite en peloton, ou Platooning comme la nomme les Anglo-saxons, ne semble pas intéresser grand monde au States. Chez nous, les avantages concernent surtout la consommation réduite, mais lorsqu'on sait qu'un gallon de Diesel ne coûte que 2,6 \$ aux États-Unis, soit l'équivalent de 4,5 litres, l'in-

térêt est déjà moindre. "Là-bas, la conduite automatique en colonne ne sera vraiment intéressante que lorsque les chauffeurs auront l'autorisation de se reposer quand ils circulent en peloton. Ils pourront ainsi se relayer mutuellement en tête de colonne, et gagner du temps", poursuit le responsable de Daimler. Un tachygraphe a été introduit début 2017 aux USA, mais il n'y a guère d'informations disponibles à ce sujet. Il semble que les systèmes flexibles, autrefois utilisés dans ce vaste pays, seront prochainement suivis par l'introduction du tachygraphe. D'un autre côté, environ 80 % de la population américaine dépendent totalement du transport routier pour le réapprovisionnement. Une réglementation pointilleuse pourrait donc y avoir des conséquences funestes pour l'économie nationale.

Dans les prochaines éditions de Transporama, nous reviendrons plus en détail sur l'actualité américaine et les nouveaux poids lourds qui y ont été récemment accueillis. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

*Le fabricant Western Star distribue des poids lourds d'allure très conventionnelle.*





POIDS LOURDS ►

Avec sa nouvelle série XT, Scania montre clairement qu'il ne se contente pas de construire et distribuer des tracteurs pour les dessertes longues distances, car que la nouvelle génération de Scania se vende mieux que prévu n'a pas empêché la marque au griffon de lancer son robuste XT.

# Nouvelle gamme XT chez Scania

Les clients ayant acquis un ou plusieurs tracteurs Scania next generation se disent impressionnés par la consommation modique. Mais le renouvellement de la gamme devait se poursuivre. La deuxième vague est la série XT : des utilitaires pour le transport lourd, des véhicules de chantier et d'approvisionnement en matériaux pour ces chantiers. Bref, que du lourd.

## UNE ALLURE RÂBLÉE

Le XT, et plus particulièrement la cabine neuve, présente une esthétique particulière. Mais nombre d'engins de cette catégorie passent la majeure partie de leur existence sur la route, où le confort et l'habitabilité pour le chauffeur ont une grande importance. La construction modulaire de ses poids lourds permet à Scania de combiner un grand nombre d'organes et d'éléments. Concrètement, cela permet à

*Ce tracteur de 730 ch n'a guère éprouvé de difficultés à mouvoir une masse de 109 tonnes.*



l'acheteur de commander sur un XT n'importe quel type cabine, R, G ou P, en n'importe quelle configuration d'essieux ou chaîne de traction imaginable.

Mais comme l'allure et l'esthétique ne doivent pas être en reste, la gamme XT bénéficie de certains éléments qui lui sont propres. Il s'agit surtout de détails bien pensés, notamment les poignées supplémentaires afin d'atteindre tous les angles et recoins du camion. Voyez par exemple les boîtiers des rétroviseurs, rainurés : cela semble plus viril, mais c'est aussi nettement plus robuste. C'est dans tous les cas pratique si l'on doit arpenter des chemins forestiers étroits et que les flancs du véhicule, et a fortiori les rétroviseurs, sont constamment taillés par les branches et la végétation. Si les cabines sont identiques aux tracteurs de desserte longues distances, avec toit bas, moyen ou surélevé, la finition intérieure est

différente : les matériaux sont faciles à nettoyer. Et c'est bien utile pour un engin de chantier, pour éviter que la cabine se transforme rapidement en champ de bataille à cause de la boue ou de la poussière.

À l'instar des tracteurs longues distances, Scania a organisé une panoplie très étendue de tests pour son nouveau XT. Plus de 15 millions de kilomètres d'essais ont été parcourus au total, dont la majorité en Norvège et dans le nord de la Suède. Une trentaine de poids lourds ont rejoint les flottes de clients existants. Par rapport à ses prédécesseurs Scania G et P, le XT a reçu 2500 pièces neuves. Il fallait donc les tester en conditions réelles, ou du moins réalistes, pour éviter autant que possible les pannes et immobilisations inattendues. L'homologation du nouveau poids lourd n'a pas été une sinécure : en raison de la construction modulaire, le programme de Scania comprend 16

000 pièces et modules. Même en interne, cela l'oblige à former à nouveau ses vendeurs et concessionnaires, car cette série présente un champ de possibilités nettement plus étendu que les anciens Scania G et P.

Le carnet de commandes se remplit très vite : lors de mon séjour en Suède pour tester l'engin, on parlait déjà de délais de livraison de six à huit semaines. Sans parler des retards de production, inhérents lors du lancement d'une nouvelle série. Ce qui pourrait postposer d'autant les livraisons. Le problème réside dans l'unité de fabrication des cabines, qui ne tourne pas encore à plein régime.

### AMBITION

Avec ce nouveau poids lourd, Scania a bien l'intention de devenir un acteur important dans la gamme d'engins de chantier. Entre les lignes, il faut y voir la volonté de grappiller des parts

*La nouvelle version V8, développant 650 ch, s'avère être un moteur idéal pour les supercamions.*





*Le troisième essieu de la remorque surbaissée demeure directionnel jusque 30 kilomètres à l'heure; ensuite, il se rigidifie.*



*Tous les modèles XT ont la protection des phares comme équipement standard.*



*La finition softtouch de l'intérieur a été remplacée par des matériaux d'entretien facile.*

de marché de Mercedes-Benz et de l'éternel rival, Volvo. D'une part en attirant de nouveaux clients, d'autre part en collaborant avec des carrossiers réputés et en construisant des engins d'un haut niveau de complexité technique, comme les mixers à béton. Ce qui est d'ailleurs devenu beaucoup plus facile depuis les rénovations apportées au châssis. Scania assure qu'il est possible d'assembler une benne basculante en un seul jour. Tout à l'avantage du client, qui sera livré bien plus vite. Rappelons que Scania fait partie du même groupe industriel que MAN, qui a une solide réputation en matière d'engins de chantier. Et là, la politique est claire : interdiction de mordre sur les parts de marché de MAN. Dont les ingénieurs ont apporté leurs connaissances et leur contribution pour faire du XT un engin aussi confortable que possible en tout terrain, nous

ont assuré les porte-parole de Scania. L'un des apports majeurs tient dans l'amélioration de la chaîne de traction. En évitant les chocs inutiles, on réduit d'autant la probabilité de patinage des roues. Pour éviter l'enlèvement, le basculement en tout terrain par le layshaft brake est encore plus rapide. Nouveau et spécifique au XT, le clutch on demand a intégré le catalogue à la demande de plusieurs clients et permet par exemple d'utiliser la pédale d'embrayage pour accrocher un conteneur. Au redémarrage, l'Opticruise reprend les commandes et il n'est plus nécessaire de changer de vitesse.

### PARCOURS D'ESSAI

Les essais sur le nouveau XT étaient relativement courts et se sont tenus sur le circuit de Scania et sur la voie publique autour de l'usine. J'ai pris le volant d'une dizaine de modèles,

dont le premier était une benne basculante 6x4 avec clutch on demand. Le dosage de l'embrayage est effectivement exceptionnel, l'accrochage d'un conteneur est un jeu d'enfant. J'étais assez surpris que le frein moteur soit si audible dans la cabine : le bruit est en effet répercuté par la cloison de la benne. Le XT reposait sur des ressorts à lames et le niveau de confort était bon.

En parlant de confort, le constat s'impose de suite, tant sur les pistes que sur les routes asphaltées : le XT procure un confort comparable aux tracteurs destinés aux dessertes internationales. Et cela s'explique aisément : Scania utilise évidemment beaucoup de modules présents sur ces derniers, et en plus, a apporté un soin tout particulier aux réglages et aux finitions.

Difficile de manquer le badge XT sur la calandre.



La chaîne de traction a été bien équilibrée pour éviter les embourbements en tout terrain.



Les cannelures des rétroviseurs donnent une impression de robustesse. Et c'est à juste titre!



L'un des poids lourds qui m'a vraiment impressionné était le nouveau R650, avec l'ultime version en date du moteur V8 de Scania. Ce bloc libère... 650 ch, vous l'aviez deviné, mais surtout un couple de 3300 Nm ! Ce qui en fait un engin très agréable à conduire. La chaîne cinématique était munie d'un retardeur Scania, capable de délivrer jusqu'à 4100 Nm de puissance de freinage en continu. Dans sa version XT, ce poids lourd est aussi silencieux que son homologue pour routes asphaltées. La masse du combiné, avec remorque surbaissée à trois essieux, atteignait 50 tonnes. Sous la barre des 30 kilomètres à l'heure, le troisième essieu est directionnel.

Le combiné le plus spectaculaire était un S730 XT 8 x 4, avec remorque surbaissée Goldhofer supportant une grue. L'ensemble présentait une masse totale de 109 tonnes, et pourtant,

le V8 n'a pas éprouvé la moindre difficulté à se mettre en mouvement. On se croirait au volant d'un tracteur de 480 ou 500 ch tirant un combiné de 44 tonnes. Cela dit, conduire un tel attelage n'est pas donné au premier venu. En raison du plateau surbaissé directionnel et des essieux dirigés, on ne prend absolument pas les virages de la même façon qu'au volant d'un semi-remorque conventionnel. D'autant plus qu'une longueur de 28 mètres peut difficilement être qualifiée de maniable dans les coudes. Au démarrage, la boîte de vitesses Opticruise peine brièvement à trouver le bon rapport. Sur un parcours vallonné à Södertälje, elle sautait régulièrement deux vitesses, voire plus.

Après les gros et lourds combinés, place au G 500 6 x 2. Lesté jusque 25 tonnes, il semble se mener comme une grosse camionnette, vertu

qu'il doit notamment à l'essieu traîné directionnel. J'ai ensuite pris le volant d'un G 410, un modèle qui vaut pratiquement la version 500. Et dont j'ai beaucoup apprécié l'excellent frein moteur, silencieux et facile à doser.

## XT

Avec son XT, Scania fait un pas important dans le segment des camions de chantier, mais plus encore dans celui des véhicules destinés à réapprovisionner ses chantiers. Ils parcourent souvent de courtes distances sur des chemins non asphaltés, mais doivent en contrepartie garantir un haut niveau de confort et une basse consommation sur le réseau routier ordinaire. Scania a désormais une gamme qui permet les deux. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



*DAF prépare sa gamme de produits pour l'avenir : "futureproof".*

Voilà un bail que ce n'était plus arrivé chez les importateurs belges de poids lourds : les bonnes nouvelles se suivent et se succèdent depuis plusieurs mois. Et notamment chez DAF, qui a enregistré d'excellents résultats cette année. Et cela ne devrait pas s'arrêter de sitôt, nous assure Bart Bosmans, son Managing Director. Nous l'avons rencontré pour Transporama.

## Entretien avec Bart Bosmans

### "Les nouvelles sont positives"

**A**lors que les prévisions étaient déjà à l'optimisme, 2017 se déroule mieux que prévu chez DAF. La marque d'Eindhoven a le vent en poupe, avec entre autres des améliorations apportées aux modèles CF et XF, et qui lui doivent jusque 7 % d'économies de carburant. En attestent les nombreux essais routiers réalisés ces derniers mois chez de nombreux clients avec 18 véhicules démos des concessionnaires ainsi que le feedback positif que nous avons entendu des premiers clients acheteurs de ces CF et XF.

L'analyse commerciale de l'année 2017 est particulièrement positive, selon Bart Bosmans : "Nous avons connu un démarrage en trombe sur l'ensemble du marché belge, qui nous a obligés à revoir nos attentes à la hausse. Les commandes ont afflué jusqu'en juillet, mais cette croissance spectaculaire dans le segment du tracteur semble se tasser à l'automne. Pourtant, les chiffres sont d'ores et déjà positifs.

Dans le segment des fourgons, les prévisions sont bonnes et confirmées par les ventes."

Comment expliquer cette croissance dans le segment des fourgons ? "Nous constatons que de plus en plus de PME et d'entreprises ayant leur propre flotte d'utilitaires se séparent de leurs véhicules Euro 3 et Euro 4, pour acquérir des versions Euro 6 nettement moins polluantes. Leur attitude est motivée par le prélèvement kilométrique, vu que les camions Euro 6 bénéficient du tarif le plus intéressant. Au Luxembourg, le marché du tracteur se porte bien, mais celui du fourgon est en léger progrès. C'est parce que plusieurs grands travaux d'infrastructure entrepris par l'État luxembourgeois ont récemment été achevés". Le premier semestre 2017 a connu une réelle embellie du côté du tracteur, mais maintenant, ce sont surtout les fourgons qui relancent la machine. Du côté des véhicules de chantier, nous voyons un glissement très net de 3 à 4 essieux, qui

représentent 70 % du marché au-dessus de 16 tonnes.

## LEADERSHIP

En ce qui concerne les tracteurs, l'importateur belgo-luxembourgeois de DAF, implanté à Tamise, ne cache pas ses ambitions. Monsieur Bosmans : "Nous avons l'intention de poursuivre notre leadership dans le segment de marché durant 7 années consécutives. Jusqu'en juillet, nous représentions à nous seuls 23,3 %, l'année 2017 s'annonce donc très bien. Après le congé du bâtiment, nos carnets de commandes continuèrent à se remplir correctement. Et pourtant, 2017 était une année assez atypique : lorsque les autorités ont entamé plusieurs actions juridiques pour lutter contre le dumping social, plusieurs transporteurs se sont hâtés de suspendre leurs investissements. Les décisions ont donc été reportées tout un temps, mais depuis, les choses ont repris leur cours."

Comme vous avez pu le lire dans la précédente édition de Transporama, DAF propose à sa clientèle un équipement permettant de gagner jusqu'à 7 % de carburant sur les tracteurs. Cet équipement a été récemment introduit sur les fourgons (en septembre). Il s'inscrit dans la philosophie de la marque qui vise à investir là où c'est le plus utile, de façon à contenter l'entrepreneur et le chauffeur. "L'un des aspects sur lesquels DAF a fourni de très gros efforts ces dernières années, c'est la sécurité",



*Bart Bosmans : "2017 était une année atypique."*

explique Bart Bosmans. "Nous proposons à nos clients un ensemble d'accessoires électroniques de sécurité sur tous les modèles de notre gamme, dont notamment la suspension et la structure renforcées de la cabine, qui augmentent les chances de survie du chauffeur en cas de collision en chaîne. Nos concessionnaires renseignent également les clients intéressés quant aux mesures de soutien prises par les autorités flamandes dans le cadre du prélèvement kilométrique introduit l'an der-

nier, sous la forme d'un subside se montant jusqu'à 3000 € par poids lourd doté d'équipements de sécurité et immatriculé depuis le 1er janvier 2017, ou avec un effet rétroactif sur les engins déjà en exploitation – pour autant qu'ils le restent encore au moins 3 ans (sinon, cela reviendrait pour les entreprises et les exploitants à augmenter la valeur de leurs poids lourds sur le marché de l'occasion, grâce à de l'argent public)."

*Le chauffeur peut désormais choisir où positionner un interrupteur.*





Les moteurs de DAF peuvent être alimentés au biodiesel B30 et HVO (huiles végétales hydrogénées).

Le simple déplacement du logo a permis d'améliorer considérablement la visibilité de la marque DAF.

DAF accorde toujours plus d'attention à la sécurité passive et active de ses poids lourds, car les transporteurs ne se contentent plus, eux non plus, des seuls équipements de sécurité obligatoires. "Nous constatons effectivement que la sécurité routière devient l'une des grandes préoccupations du secteur", explique Bart Bosmans. "Les chargeurs, mais également les transporteurs, y tiennent de plus en plus. Les accidents arrivent souvent quand où on ne s'y attend pas du tout : il suffit qu'une ou deux personnes soient inattentives au même moment pour être confronté à des conséquences très graves. C'est pourquoi de plus en plus de véhicules sont dotés de caméras, pour une vision périmétrique optimale. Il suffit d'éviter une tôle froissée lors d'un stationnement pour que l'équipement soit déjà rentabilisé. Alors pensez, si l'on s'épargne des lésions corporelles ! Nous menons pour l'instant une action sur l'installation de caméras en usine ou a posteriori, à des prix fort intéressants. Elles bénéficient également du régime de subventions des autorités flamandes."

"Le front collision warning de DAF est capable d'identifier des piétons et des cyclistes. Les

usagers faibles sont donc mieux protégés. L'ergonomie bien pensée de nos cabines contribue elle aussi à la sécurité de tous : un chauffeur confortablement assis et ayant des rétros bien ajustés pour une bonne visibilité est moins vite fatigué, et restera plus longtemps attentif et concentré."

### DE NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

Lors du salon professionnel Matexpo en septembre, DAF a présenté 2 modèles en avant-première mondiale : le LF en version Construction de 19 tonnes, et le CF FAD (8x4) Construction. "De ce fait, nous avons en moins d'un an renouvelé toute notre gamme LF, CF et XF", explique notre interlocuteur. Le constructeur néerlandais a développé un nouvel essieu arrière postérieur directionnel électro-hydraulique, plus léger, plus fiable et moins gourmand en énergie (et donc en carburant) par rapport à son prédécesseur. L'essieu arrière tandem, lui aussi rénové, allège la tare de 250 kilos, ce qui permet d'assembler un mixer à béton léger de 9.150 kg. Ce modèle est commercialisé au Royaume-Uni depuis un an, mais Brexit ou pas, il est attendu prochainement en

Europe. Sur le LF est annoncée une version de 7,5 tonnes avec moteur 4 cylindres et boîte manuelle à 5 rapports, nouveau moteur PX4 offrant allègrement couple et puissance. Avec la boîte manuelle, l'ensemble est distribué à un prix intéressant, surtout pour le marché de la location. "Nous constatons que les clients songent depuis longtemps à investir", poursuit Bart Bosmans. "Mais sitôt que la décision tombe, ils attendent de nous que nous réagissions très vite. Une solution peut par exemple venir de notre gamme DistriForce pour le segment de la distribution, qui nous permet de livrer très rapidement un DAF LF ou CF, avec carrosserie spéciale. Il faut dire que la ligne de communication très courte avec l'usine est un atout."

### PRÊT POUR L'AVENIR

Les nouveaux poids lourds DAF sont parfaitement prêts pour répondre aux exigences de demain, prétend Monsieur Bosmans : "Le système Fleet Management DAF Connect est équipé d'une architecture dite ouverte. Cela signifie que les autres développeurs peuvent aisément utiliser les flux d'informations que



*Un super camion DAF.*

génère le camion. Les logiciels et les applications électroniques évoluent rapidement, nous mettons des données à la disposition du transporteur, qui peut ainsi suivre de près les actions de et autour de son utilitaire. Et grâce à l'architecture ouverte, les mises à jour logicielles sont plus faciles. Autrefois, il fallait se rendre chez un concessionnaire; maintenant, il suffit d'être connecté à un réseau WiFi, et la mise à jour est automatique! Les données des véhicules sont donc aisément utilisées par

le back-office, entre autres pour des analyses plus approfondies. Les réactions de nos clients envers cette plate-forme ouverte sont très positives."

Une autre manière de garantir la longue durée de vie d'un véhicule est de s'assurer qu'il soit compatible avec divers carburants alternatifs. "Là aussi, nous voulons que nos camions soient "futureproof", prêts pour l'avenir. En ce qui concerne les carburants surtout, nous op-

tons résolument pour les alternatives réalistes qui nous semblent les meilleures et les plus économiques. HVO (huiles végétales hydrogénées) et biodiesel peuvent sans problème être utilisés par les moteurs PACCAR et ne demandent pas de gros investissement de la part des transporteurs, contrairement à de nombreuses solutions alternatives qui réclament une infrastructure de recharge ou de coûteux réservoirs. Ainsi, DAF prépare ses produits pour demain. ▲

JAN VOET

MEMBRE DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



*Le module de traitement a posteriori des gaz d'échappement est plus compact et plus léger.*

*La chaîne de traction MX-11 dans sa version de 450 chevaux propose de nombreuses possibilités.*





Dans le segment des tracteurs, DAF a présenté ses nouveautés en début d'année. C'est maintenant au tour de ses porteurs, ou camions fourgons lourds. Concrètement, cela signifie que les versions fourgons des XL et CL bénéficieront des mêmes améliorations notoires que les tracteurs, et même d'autres perfectionnements complémentaires pour les camions à plusieurs essieux. J'ai pu les tester brièvement.

## DAF rénove ses porteurs

L'annonce des perfectionnements apportés aux porteurs DAF était alléchante : baisse de la consommation de 7 %, augmentation de la capacité de chargement de 100 kilos, allongement des entretiens périodiques à 200 000 kilomètres... DAF redouble d'ardeur pour diminuer le total cost of ownership. Et cela, sans perdre de vue le confort du chauffeur : la chaîne de traction est coupleuse dès les bas régimes et permet une conduite énergique. Elle est, tout comme le moteur, étudiée pour le "downspeeding". En jargon d'ingénieurs : le moteur tourne à bas régime, ce qui laisse une grande réserve pour doubler ou gravir les montées. Mais surtout, pour l'économie de carburant, de 7 % en moyenne. Des clients ayant acquis les récents modèles de tracteurs confirment que cette

économie est atteinte en conditions d'exploitation réelles. Un test mené auprès d'un grand client DAF en Hongrie a débouché sur une économie de 7,3 %. C'est le résultat d'une aérodynamique améliorée, d'une nouvelle chaîne cinématique avec boîte de vitesses Traxon de ZF, qui réagit mieux et plus vite aux commandes du chauffeur et au moteur (entre autres parce qu'elle est pilotée par des ordinateurs nettement plus puissants). Les moteurs bénéficient des mêmes mesures positives que celles des tracteurs, que nous avons longuement détaillées dans le précédent numéro de Transporama. Comme un couple supplémentaire est libéré dans les plus hauts rapports de boîte, les côtes sont vaincues plus facilement. Dans les faux plats ou les montées douces, le camion disposant de plus de couple reste plus longtemps dans le rapport de boîte le plus haut.



*Le temps m'a malheureusement manqué pour tester toute la flotte disponible.*

En ce qui concerne les moteurs, les améliorations ont été poussées très loin et furent nombreuses, car les blocs ne libèrent pas leur potentiel aux mêmes régimes. Ainsi, les pompes à eau et à huile ont dorénavant un fonctionnement variable, pour fournir précisément les quantités requises au moment où cela s'avère nécessaire. Le turbo, le compresseur d'air désactivable et le module de lubrifiant sont neufs. La pompe de la servodirection est également variable et ne fonctionne que lorsqu'on actionne le volant. Les moteurs sont compatibles biodiesel B30, HVO (huiles végétales hydrogénées) et GTL. Les gaz d'échappement transitent par un nouveau système de traitement, qui a perdu 50 kilos et 40 % de volume. L'ensemble se réchauffe beaucoup plus vite et fonctionne au mieux lorsque le moteur tourne dans sa zone "sweet spot", c'est-à-dire le régime où un Diesel puise son rendement maximum. Toute la chaîne cinématique a été conçue pour que le moteur tourne autant que possible dans cette plage de régimes.

Enfin, parlons de la boîte de vitesses et des essieux arrière (fabriqués dans l'usine belge de Westerlo). DAF a adopté un rapport d'arbre arrière visant, lui aussi, à garder le moteur

dans les régimes bas. Les différentiels ont désormais des roues dentées polies pour produire moins de résistance. La boîte de vitesses Traxon compte dorénavant 5 programmes de transmission spécifiques : tout terrain, autoroutes, transport de produits liquides, transport lourd et super camions. C'est surtout pour ces derniers, les lourds combinés de 25 mètres de long et de 60 tonnes, que la boîte de vitesses doit adopter un comportement différent et changer de rapport à d'autres moments. DAF a également perfectionné le logiciel qui faisait cohabiter tous les éléments de la chaîne cinématique, pour que les predictive cruise control, ecoroll et predictive shifting P assistent encore mieux le chauffeur. Il est désormais possible que la boîte de vitesses demeure dans un rapport déterminé, alors que l'ancienne génération aurait basculé au point mort pour profiter de la vitesse d'inertie. Mais c'est en prévision, peut-être, d'une côte ou d'une manœuvre de freinage...

### **CONFORT ACCRU**

Au niveau du bien-être du chauffeur, DAF n'a de leçon à recevoir de personne. Néanmoins, ses cabines étaient encore perfectibles. Le

chauffage et la ventilation ont été améliorés et sont devenus moins gourmands en énergie. Les interrupteurs peuvent être aisément déplacés : si l'utilisateur préfère avoir à portée de main le bouton de levage de l'essieu, c'est réglé en deux temps trois mouvements, avec un simple tournevis. L'éclairage intérieur a lui aussi été revu, avec 3 modes et même un variateur ! Et DAF n'a de cesse de rappeler les progrès enregistrés ces dernières années afin d'améliorer la sécurité du chauffeur en cas de collision en chaîne.

### **ESSIEUX MULTIPLES**

On l'a dit, DAF n'a pas oublié ses porteurs à 3 essieux (et plus). L'essieu arrière postérieur dirigé est dorénavant équipé d'un système de gestion électro-hydraulique, qui n'intervient (et donc, ne consomme d'énergie) que sur actionnement du volant. L'assistance a lieu essentiellement jusque 30 km/h, ensuite les mouvements de l'essieu arrière se réduisent progressivement jusque 40 km/h, vitesse à partir de laquelle l'essieu devient rigide.

DAF a également repris en main son essieu traîné à double monte pneumatique. Il semble avoir reçu une tête de pont du différentiel,



Le CL en version de 19 tonnes avec moteur PX 7 reçoit une boîte de vitesses ZF AS-Tronic.



Un porteur impressionnant, ce CL 450 avec grue Hiab embarquée.



Le moteur 11 litres de 450 chevaux n'éprouve aucune difficulté à supporter la masse de ce camion.



Le rayon de braquage est particulièrement court grâce aux deuxième et quatrième essieux dirigés.



Un XL à motorisation MX-11 de 450 ch et tandem à double monte pneumatique avec essieu traîné.



Voici un camion particulièrement silencieux.

mais cet équipement sert à rendre le corps de l'essieu aussi léger et rigide que possible. Du coup, il a été allégé de 25 kilos. Le tandem avec réduction de moyeu sur les 2 essieux a

lui aussi été révisé, avec un gain global de 60 kilos. Les rapports de pont ont été allongés, adaptation rendue possible grâce à la boîte de vitesses Traxon.

Autre nouveauté étonnante : le châssis pour mixer à béton de 9.150 kg. Il est distribué au Royaume-Uni depuis un an et fait aujourd'hui son entrée sur le continent. On remarque

quelques adaptations comme un système de contrôle de la puissance de la batterie, pour éviter toute perte par inadvertance.

Le camion fourgon le plus léger de la gamme DAF, le LF, a lui aussi bénéficié d'une sérieuse cure de jouvence. Le moteur tourne à des régimes moindres. Le nouveau moteur PX 4, qui libère 150 ch et 500 Nm, est accouplé à une boîte manuelle à 5 rapports. Enfin, DAF annonce préparer une variante LF avec châssis pour camion d'immondices.

## PARCOURS D'ESSAI

J'ai pu prendre brièvement en main les différents camions porteurs DAF dans la région de Barcelone. J'ai toujours emprunté le même tracé, question d'apporter un minimum de cohérence dans la comparaison des différents modèles. Il s'agit donc davantage d'une prise de connaissance étendue qu'un test à part entière.

Le premier engin dont j'ai pu prendre les commandes était le nouveau LF 150, avec moteur PX 4 et boîte manuelle. Il était lesté jusque 7 tonnes, alors que la masse maximale autorisée était de 7,5 tonnes. Par cet engin, DAF veut jouer un rôle dans le segment des gros camions fourgons. En effet, le LF s'annonce comme une alternative par son silence d'exploitation, son moteur énergique et son niveau de confort général assez haut. Mais certains aspects me sont clairement apparus dès les premiers mètres : a priori, la puissance de 156 ch semble suffisante, mais n'est certainement pas excessive. Heureusement, le couple très généreux, 500 Nm, permet au porteur de se glisser aisément dans le trafic. La boîte de vitesses Eaton très souple y contribue aussi. La chaîne de traction tombe malheureusement parfois hors d'haleine lorsqu'elle doit affronter de longues côtes dans le cinquième rapport, assez long.

Malgré des ressorts à lame et la suspension mécanique de la cabine avec ressorts hélicoïdaux, le confort à bord est exemplaire pour ce segment. Beaucoup de gros porteurs de ce genre n'ont pas de suspension de cabine, c'est pourquoi ce DAF prend facilement la mesure de plusieurs concurrents. On applaudit également au vu du court rayon de braquage, grâce au grand angle de rotation des roues avant.

Le deuxième modèle testé était un CL 320, modèle à 2 essieux lesté de 14,5 tonnes. Pour la distribution, les fourgons sont rarement chargés jusqu'à la limite légale. Cet utilitaire présente tous les atouts de ses grands frères, mais dispose d'une boîte de vitesses AS-Tronic,



*L'habillage intérieur exclusif du CL est encore plus beau qu'il ne paraît sur la photo.*

accouplée au moteur PX-7. L'embarquement à bord du CL est excellent, car les marchepieds sont judicieusement placés. Avec une charge aussi légère, le CL 320 se déplace vraiment comme une grosse camionnette. Pour le reste, il n'y a pas grand-chose à signaler.

L'heure était donc venue de mettre à l'épreuve le plus gros CL : le 450 FAQ 8 x 2, véhicule typique pour l'approvisionnement de chantiers, équipé d'une lourde grue HIAB installée entre la cabine et le fourgon. L'essieu arrière était de type tridem lesté de 30 tonnes. La responsabilité de mettre tout cela en mouvement reposait sur un moteur MX-11 développant 450 ch et de 2.200 à 2.300 Nm de couple nominal, ainsi qu'une boîte de vitesse Traxon à 12 rapports. D'emblée, il est clair que le moteur s'avère particulièrement silencieux. La cavalerie est impressionnante, y compris dans les côtes, et le rayon de braquage étonnamment court grâce aux deuxième et quatrième essieux dirigés. Le chauffeur n'éprouvera aucun problème pour franchir un rond-point étriqué sans devoir manœuvrer ni escalader les bordures.

Le moteur de 11 litres n'est jamais pris en défaut. Et vu sa masse moindre, il semble être un choix plus judicieux que le bloc de 13 litres, du moins pour cette application.

La montée à bord est commode, avec 2 marchepieds judicieusement positionnés qui assurent sécurité et confort. La cabine bénéficie d'une haute finition et s'avère être un lieu de travail agréable pour le chauffeur, surtout en version "Exclusive". Cette variante a droit à un tableau de bord couleur cognac et, sur le XF, des montants de fenêtres noirs pour une allure

encore plus raffinée. Dans le CL Exclusive, les grilles de ventilation ont une apparence alu. Les panneaux de portes, les sièges confortables et la literie Xtra Comfort de chaque CF ou XF Exclusive sont habillés d'un tissu chic, tandis que le volant est garni d'un cuir spécial two-tone Exclusive. Bref, cette variante a de quoi faire jalouser.

Quatrième et dernier exemplaire testé : le XF 450 avec motorisation MX-11, Traxon et nouveau tandem à double monte pneumatique et essieu traîné. Il portait une carrosserie porte-conteneurs, typique pour cette application. Lors du bref parcours d'essai autour de Barcelone, j'ai été surpris de voir que le moteur MX-11 n'éprouvait aucune difficulté avec les 25,5 tonnes de ce poids lourd. Et la cabine est particulièrement silencieuse, ce qui contribue au confort pour une longue journée de travail. Le passage en mode Ecoroll est souple et discret. En fait, on ne le remarque nullement si la radio fonctionne et qu'on n'observe pas le compte-tour.

## PRENDRE DE L'AVANCE

Avec ces suspensions, DAF prend une avance sur le reste des constructeurs de camions fourgons. En appliquant intelligemment des perfectionnements et en les proposant là où les chauffeurs et les transporteurs le demandent, la marque d'Eindhoven parvient continuellement à maintenir sa position de tête dans les statistiques de vente. Et je serais très étonné si cette génération de CL et XL n'y parvenait plus. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



En lançant le TGE, MAN élargit sa gamme par le bas, en ce qui concerne la masse maximale des véhicules. Et les résultats sont très prometteurs. J'ai pu brièvement tester ce TGE ainsi que les nouveaux poids lourds MAN.

# MAN : une gamme complète

Ce qui surprend d'abord en conduisant le TGE, c'est son excellente chaîne de traction. L'emploi de la pédale d'embrayage rappelle toutefois les habitudes Volkswagen : souple et légère, mais peu de feed-back. Cela dit, on s'y habitue vite et les changements de vitesse passent sans encombre avec le levier, évidemment fixé sur le tableau de bord. On imagine bien que la mise au point du TGE a suscité une intense collaboration entre Volkswagen et MAN, mais il est certain que ce dernier lui a insufflé ses gènes.

Un atout de taille pour l'acheteur : le TGE peut être livré d'usine prêt à l'emploi, sous différentes

variantes : benne basculante, caisson, camionnette avec rayonnage intégré. Ces types de modèles sont distribués sous l'intitulé "Vans to go". MAN collabore avec des carrossiers agréés, chez qui la qualité des produits a été longuement testée. Les étagères sont de Sortimo, les coffres de Spier, Schmitz Cargobull et Junge, les bennes commandées chez Henschel, Schoon et Scattolini. Bref, au total, ce sont 18 fournisseurs différents.

## CAMIONS

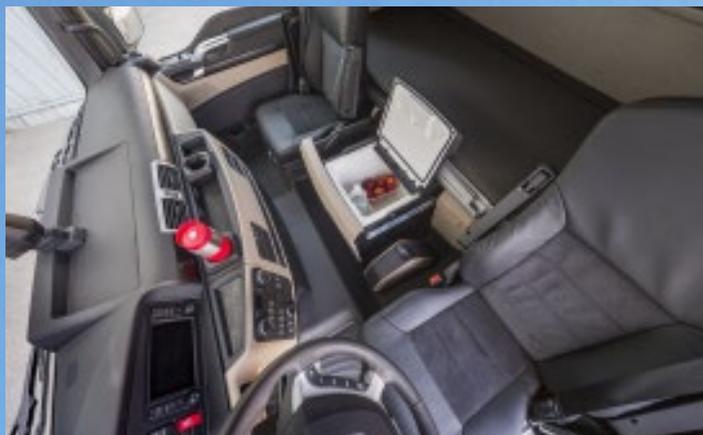
Le catalogue MAN compte aussi quelques nouveautés du côté des utilitaires lourds : meilleure finition de l'intérieur, aux couleurs modernes,

*Désormais, ce TGE peut être commandé tel quel, prêt à l'emploi, auprès des concessionnaires MAN.*





*Le niveau de confort et de finition a nettement progressé sur les TGS et TGX.*



*Le réfrigérateur est selon nous un peu trop éloigné du chauffeur.*

molette rotative de la boîte de vitesse désormais placée sur le tableau de bord, l'éventail de systèmes d'aide à la conduite est tellement étoffé que MAN prétend qu'on ne trouvera pas plus garni ailleurs. Le confort a également progressé : la nouvelle commande de chauffage plus lisible est installée plus haut, comme le sont d'ailleurs les instruments et l'écran central du panneau d'instruments de bord. Les porte-gobelets sont neufs, eux aussi. Pris séparément, tout cela ne semble porter que sur des détails, mais quand on prend place derrière le volant, on se rend compte que les camions ont vraiment changé : ils sont plus silencieux, l'impression de finition est tout simplement plus nette. Et comme les commandes sont à portée de main et plus facilement lisibles, elles requièrent moins d'attention, ce qui évite la fatigue.

Étonnamment, l'emplacement du frein à main manuel sur une console à côté du conducteur demeure étrange. Heureusement, cette der-



*Nous avons également eu l'occasion de tester ces F2000 et F90.*

nière peut servir d'espace de rangement supplémentaire. Mais par sa présence, le nouveau réfrigérateur est un peu plus loin du chauffeur que ce à quoi nous sommes habitués sur d'autres marques de poids lourds, même si ce n'est jamais vraiment dérangeant.

Au démarrage, la nouvelle boîte de vitesses Traxon semble changer de rapport plus vite et plus doucement. Le régulateur de vitesse adap-

tatif autorise l'arrêt et le redémarrage dans un embouteillage, ce qui est une nouveauté pour MAN. Le système de freinage d'urgence identifie les véhicules à l'arrêt et peut intervenir pour éviter un carambolage.

Bref, autant de perfectionnements qui représentent pour MAN un grand pas en avant, surtout avec les séries TGS et TGX. ▲

JAN VOËT

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

*Les parcours d'essai avaient été tracés dans des zones vraiment montagneuses.*

# Van Hool présent à Busworld

**E**n 2019, Van Hool exportera son premier autocar tout électrique, de type CX45E, sur le marché nord-américain. L'industriel belge a sélectionné la firme américaine Proterra, productrice de batteries pour véhicules lourds, afin de se fournir en batteries E2.

Ayant un rayon d'action d'environ 300 kilomètres, le véhicule à traction électrique intégrale sera essentiellement engagé sur les déplacements domicile-travail de groupes ou du personnel d'entreprises ou pour les transports réguliers de personnes sur de courtes distances. Les prototypes seront conçus et fabriqués par la maison-mère belge à Koningshooikt. Tout

comme le petit frère CX35, le CX45 à moteur thermique est pour l'instant assemblé à Skopje. Dans une phase ultérieure, cette unité de fabrication de Macédoine reprendra l'assemblage du CX45E.

"Cette annonce est la cerise sur le gâteau du trentième anniversaire de la collaboration entre Van Hool et son partenaire exclusif ABC Bus Companies Inc. sur le marché nord-américain. Après tant d'années d'efforts pour servir au mieux nos clients, nous sommes parvenus à inscrire Van Hool sur la carte américaine. On compte aujourd'hui plus de 10 000 bus et autocars Van Hool sur les routes américaines, dont

Busworld accueille le premier autocar 100 % électrique de Van Hool à destination du marché US.

*L'autocar à traction électrique intégrale de Van Hool sera dérivé du CX45.*



*Selon Filip Van Hool, les entreprises de la Silicon Valley sont très friandes d'autocars à alimentation électrique.*

plusieurs assurent des navettes organisées pour le personnel de grandes sociétés de la Silicon Valley. Mais face à la demande de clients aspirant à des engins tout électriques, nous avons recherché une solution. Van Hool est fier et très enthousiaste de collaborer avec Proterra, une entreprise innovante dans le développement et la production de batteries", explique Filip Van Hool, CEO de Van Hool. L'autocar CX45 Diesel a prouvé ses qualités et est devenu une référence sur le marché nord-américain. L'intégration de la technologie de batteries de Proterra va encore en élever le niveau. Cela nous permet d'affirmer clairement la vision à long terme de Van Hool pour le marché de l'autocar nord-américain et

de témoigner de notre vitesse de réaction pour nous adapter aux besoins de nos clients."

Les autocars Van Hool ont été conçus pour les voyages interurbains longues distances, en mettant l'accent sur le confort des passagers et la fiabilité opérationnelle. Les nouveaux modèles CX45E et CX35E seront dotés des batteries Proterra de type E2, les mêmes que celles qui ont récemment battu le record d'autonomie en parcourant avec une seule charge 1.101,2 miles, soit environ 1760 kilomètres. Les premières livraisons sont prévues début 2019. Il s'agira d'abord du CX45E, suivi par sa variante CX35E plus courte. ABC Companies a beaucoup aidé



## Van Hool fête cette année son 70e anniversaire, et cela n'est pas passé inaperçu à l'occasion du salon Busworld 2017 à Courtrai. En effet, vous avez pu y voir :

Quatre modèles TX 2018 : TX11 Alicron, TX16 Astron, TX17 Altano, TDX27 Astromega; quelques adaptations optiques, qui avaient été appliquées cette année sur l'Astromega, le seront également sur d'autres modèles TX.

Quatre modèles EX millésime 2018 : EX17 H, EX16 M pour le Royaume-Uni, en avant-première, et les EX16 M, EX15 H, modèles à deux essieux qui ont été entièrement retravaillés, et notamment considérablement allégés. Quelques évolutions stylistiques sont remarquées sur l'ensemble de la gamme EX. Le cockpit a aussi été redessiné et a reçu un tableau de bord neuf.

2 Exqui.City : les Exqui.City Diesel-hybride de 18 m de long pour Belfast ont été dévoilés en présence des autorités publiques et de l'opérateur irlandais, qui a commandé 30 exemplaires.

Exqui.City 24m Trolley pour la municipalité autrichienne de Linz. Ce trolleybus de 24 mètres de long est doté d'une batterie indépendante qui lui permet de se découpler de la caténaire électrique et de poursuivre sa route de façon autonome. La ville de Linz en a commandé 20 exemplaires.

Les véhicules ont été présentés à Busworld 2017 sur un stand tout neuf de plus de 2000 m<sup>2</sup>, qui souligne le dynamisme de l'entreprise belge à l'occasion de son 70e anniversaire et vise à mettre pleinement en valeur 10 véhicules différents. Une attention particulière a été accordée à l'accueil et à l'information des visiteurs.

Van Hool ces trois dernières décennies afin de mettre en place ses réseaux de distribution, de vente, de maintenance et de pièces détachées sur l'ensemble du territoire nord-américain, et l'assistera encore pour l'introduction commerciale des CX électriques.

"Pour Proterra et pour l'industrie des véhicules électriques lourds, la pénétration sur le marché de l'autocar, en proposant un véhicule tout électrique de Van Hool, l'un des leaders du marché, représente une étape importante", explique Ryan Popple, CEO de Proterra. "Notre technologie destinée aux véhicules électriques est en évolution constante, mais nous sommes aujourd'hui ravis et enthousiastes de pouvoir étendre notre domaine d'action à d'autres applications routières, en l'occurrence électrifier les utilitaires lourds." ▲



*Ce minibus électrique de 7,8 mètres de long a été présenté en avant-première à Courtrai.*

## BYD: la percée de la mobilité électrique

Vus de Chine, les problèmes de densité de population, d'urbanisation et de changement climatique que nous connaissons en Europe sont des cacahouètes. Dans la République populaire, ces problématiques sont bien plus aiguës et plus urgentes. Le catalogue de BYD, le plus grand constructeur d'autobus électriques au monde, propose plusieurs solutions intéressantes.

**B**YD est l'acronyme de "Built your dreams", une entreprise fondée voici 22 ans par Monsieur Wang. En effet, le président du parti communiste chinois Deng Xiaoping avait, un an plus tôt, fait une déclaration historique : "Peu importe qu'un chat soit noir ou blanc, tant qu'il capture les souris". Très rapidement furent créées plusieurs 'zones économiques spéciales', entre autres dans la province de Guangzho. Shenzhen, où est établi BYD, se trouve dans l'une de ces zones économiques spéciales. L'année suivante, Monsieur Wang parvint, aidé de sa famille, amis et connaissances, à rassembler de modestes capitaux pour ouvrir une entreprise axée sur les batteries des combinés portables du réseau téléphonique filaire (il n'y avait à l'époque pratiquement aucun GSM). Ingénieur chimiste, Wang comprit comment augmen-

ter la fiabilité et la puissance des batteries et surtout, en diminuer le prix. En baissant celui-ci de 75 pour cent tout en fournissant une meilleure qualité, les principaux fabricants de combinés portables furent pratiquement obligés de se fournir chez lui. La société de Wang connut une croissance exponentielle. Aujourd'hui, elle est devenue un groupe industriel qui fabrique des batteries, des voitures à piles à combustible, mais surtout qui assemble des véhicules électriques. Elle collabore avec Daimler au sein d'une société qui emploie 220 000 personnes, dont environ 10 % d'ingénieurs ! Parmi ceux-ci, un peu plus de la moitié se consacrent à des solutions de transport, voitures de tourisme, poids lourds, chariots élévateurs, autobus et même un monorail, le tout sur batteries. Son chiffre d'affaires annuel flirte avec les 15 milliards de



À Shenzhen, nous avons fait tous nos déplacements à bord d'un autocar électrique de ce genre. Les accélérations évoquent plutôt une voiture de sport...

dollars. 10 % des actions sont aux mains de Warren Buffet, le célèbre investisseur américain qui impose des exigences très sévères aux entreprises dans lesquelles il investit.

### BIEN CONNAÎTRE LA TECHNIQUE DES BATTERIES

Par sa longue expérience et surtout son souci aigu de qualité, BYD s'est forgé une connais-

sance très pointue en matière de batteries, et dans la foulée, de moteurs électriques et équipements de recharge. Bref, tout l'écosystème dans lequel est exploitée une voiture électrique. Une batterie est en soi un organe électrochimique. Beaucoup d'entreprises se targuent à tout crin d'utiliser des types de batteries les plus modernes. Mais chez celles-ci, beaucoup d'applications sont en fait inutiles.

Le Lithium-Ion est coûteux, peut provoquer des foyers d'incendie et, pour beaucoup d'applications, ne suffit tout simplement pas. BYD a pour lui l'avantage de développer, tester et livrer des chaînes cinématiques complètes. Ses nombreux ingénieurs sont passés maîtres dans l'art de les harmoniser aux batteries. Maints fabricants se contentent de combiner des modules de divers fournisseurs, mais oublient



BYD propose une gamme particulièrement large d'autobus et cars électriques.



*La société de transport public de Shenzhen exploite des bus électriques. C'est un puits de retours d'expériences pour BYD.*

qu'il n'est pas évident de les harmoniser, prétend BYD. En outre, certains opérateurs ne se soucient nullement du type de moteur ou de batterie embarqué dans leur matériel roulant : ils veulent des véhicules beaux et fiables, qui exécutent leurs missions quotidiennes sans rechigner. Mais BYD va plus loin : il est capable de livrer des panneaux solaires pour recharger les batteries. Impossible de trouver une énergie plus propre.

### POUR L'EUROPE

À l'instar de la Chine, l'Europe n'a pas (assez) de pétrole ni de gaz naturel pour couvrir ses propres besoins énergétiques nécessaires au transport. Opter pour une mobilité électrique semble donc être une solution logique. C'est la raison pour laquelle BYD était présent à Busworld (voir encadré). Indirectement, il est

## Connexion a commandé 21 minibus électriques BYD

À Busworld, BYD, le plus grand constructeur mondial d'autobus électriques, a dévoilé un minibus totalement électrique dont la firme néerlandaise Connexion vient de commander 21 exemplaires. De 8,75 mètres de long, ils circuleront dès l'été prochain en province de Hollande septentrionale, pour le transport de passagers dans les zones rurales. Ils comptent 2 portes et peuvent transporter une cinquantaine de passagers, dont 26 assis.

Cet achat de Connexion auprès de BYD est considéré comme l'une des plus grosses commandes de minibus entièrement électriques en Europe, et la première par un exploitant néerlandais portant sur un nombre aussi important.

Ce modèle permet à BYD Europe d'explorer un nouveau marché et d'étoffer son catalogue, qui se composait déjà d'autobus électriques jusque 18 mètres, de modèles à 2 étages et d'un car électrique.

Eric van Eijndhoven, directeur Transports publics chez Connexion : "La qualité éprouvée et le rôle de premier de cordée dans BYD en matière d'autobus électriques et de technologies de pointe en batteries sont les principales raisons pour lesquelles nous avons fait confiance à cette firme. Nous sommes honorés d'être la première compagnie d'autobus à recourir à ce nouveau modèle. Le transport public plus propre bénéficiera non seulement à l'environnement, mais également à notre clientèle".

Isbrand Ho, Managing Director de BYD Europe : "C'est une excellente nouvelle qui confirme que notre nouveau modèle de minibus, qui convient à de nombreuses applications, est un parfait complément à notre catalogue. Il répond à toutes les attentes et exigences des sociétés d'autobus, est très confortable et ne rejette pas d'émissions polluantes."



également actif à Bruxelles, dont tous les taxis électriques sont de marque BYD. Mais lors de notre visite de presse à Shenzhen, nous avons fait tous les déplacements à bord d'un autocar électrique. Si le silence était tout bonnement subjuguant, ce sont surtout les accélérations et le couple qui se sont révélés extraordinaires. BYD collabore déjà en Europe avec divers partenaires, dont Alexander Dennison, une entreprise basée aux Pays-Bas, à Schiedam. Pour la marque chinoise, l'Europe est évidemment un marché intéressant, pour qui elle bâtit des usines de construction d'autobus en France et en Hongrie. Nous reviendrons sur ces développements, assurément fort intéressants, dans un prochain numéro de Transporama. ▲

JAN VOET  
MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



En Chine, les péages sont plutôt la norme que l'exception.



La gamme BYD comprend également des poids lourds alimentés au Diesel.



La recharge peut également provenir de l'énergie solaire.



Pour héberger 16 millions d'habitants dans une mégapole, il n'y a d'autre solution que de bâtir en hauteur.



Le monde change, les marchés sont en pleine mutation, la mobilité gagne chaque jour en importance. VDL Bus & Coach veut répondre aux besoins des utilisateurs par des solutions sur mesure contribuant à rendre les villes plus viables, les voyages plus confortables et le monde plus propre. Comptant déjà 4 millions de kilomètres sur alimentation électrique, le VDL Citea Electric fait chaque jour preuve de ses talents en service opérationnel dans plusieurs villes européennes.

# Busworld : VDL

## E-Mobility et TCO optimal chez VDL à Busworld 2017

**À** l'occasion de Busworld 2017, VDL Bus & Coach présente l'intégralité de sa gamme dans le hall 4, stand 404.

### VDL CITEA ELECTRIC

Pendant le salon Busworld, le public aura l'occasion de se rendre compte à quel point les autobus zéro émission sont matures. Le Citea SLFA Electric est un autobus articulé de 18,1 m de long, qui a emprunté le design futuriste BRT (Bus Rapid Transit). Il a récemment remporté le

Red Dot Award 2017 dans la catégorie 'Product Design', une prestigieuse récompense internationale décernée chaque année par le 'Design Zentrum Nordrhein Westfalen' à Essen, en Allemagne. Le jury a été unanimement séduit par la silhouette innovante de ce Citea, qui généralise l'exploitation électrique du transport public de demain. Les VDL Citea SLFA en service dans plusieurs villes des Pays-Bas et d'Allemagne comptent entre-temps plusieurs millions de kilomètres à leur actif. La version SLFA-181 Elec-

*VDL s'est déjà forgé une solide expérience avec la version électrique du Citea.*



*Futura est le fleuron de la gamme VDL.*



tric, visible sur le stand de VDL Bus & Coach, n'a jamais été présentée auparavant.

### LE POIDS PLUME VDL CITEA LLE

Toujours sur le stand de VDL Bus & Coach, on peut admirer un Citea LLE-127 en sa variante la plus longue, d'une longueur de 12,7 mètres. L'empattement allongé permet de gagner 4 places assises par rapport à la variante de 12 mètres. Comparé aux autobus dotés d'un nombre de places équivalent, le Citea LLE 127 présente une tare moindre, ce qui, pour l'exploitant, signifie une baisse automatique de la consommation de carburant, des rejets de gaz polluants, des frais d'entretien, du total cost of ownership... et donc, in fine, un meilleur rendement.

### VDL MIDCITY

Le VDL MidCity est un midibus exclusivement destiné aux transports en commun, avec un plancher plat qui facilite l'embarquement des passagers, et en particulier à mobilité réduite. L'allongement de l'empattement de 70 centimètres combiné au plancher plat semble être devenu une spécialité de VDL Bus & Coach. Cela permet au constructeur une grande souplesse pour les adaptations sur mesure (places assises supplémentaires, type de place et/ou aménagement plus luxueux) et un plus grand confort d'embarquement.

Par la position spécifique de la double porte, une place assise supplémentaire se libère à gauche et les passagers embarquent juste à côté du chauffeur.

Le MidCity exposé à Courtrai compte 17 places assises (dont 3 strapontins) et une pour fauteuil roulant, et peut accueillir jusqu'à 9 personnes

debout. Par sa dimension compacte (la longueur totale est de 8061 mm pour le véhicule à empattement et porte-à-faux arrière allongés), le MidCity est un véhicule très maniable. Il séduira certainement les exploitants de transports publics desservant des villes historiques et des centres urbains aux rues étroites.

### VDL FUTURA

Le stand 404 du salon courtraisien présente également un VDL Futura FDD2-141, c'est-à-dire un autocar à 2 étages de 74+1+1 places assises, ainsi qu'une variante FHD2-106 de 40+1+1 places assises.

Par cette dernière, VDL Bus & Coach lorgne clairement le segment VIP, les petits groupes qui exigent un très haut niveau de luxe et de confort. Tout comme les autres modèles Futura, cette variante de 10,6 mètres dispose d'un plancher intégralement plat. L'intérieur semble très spacieux grâce aux couleurs harmonisées, à l'éclairage équilibré et aux porte-bagages ouverts.

Exhibé pour la première fois au grand public, le Futura FHD2-135 compte quant à lui 52+1+1 places et mesure évidemment 13,5 mètres, soit le maximum autorisé sur 2 essieux. Sa longueur est pleinement exploitée grâce à sa tare réduite. Ses grands avantages sont : une soute à bagages très spacieuse (plus de 12 mètres cubes) et jusque 63+1+1 places assises, du jamais vu sur 2 essieux. Le rayon de braquage de 23.480 mm rend ce Futura particulièrement maniable. ▲

*Avec le MidCity, VDL se tourne vers le segment des autobus compacts.*





Avec cette remorque TransFormers, Schmitz regarde droit vers l'avenir.



Schmitz Cargobull a 125 ans et a invité beaucoup de monde pour l'occasion.

On n'a pas tous les jours 20 ans. Et encore moins 125 ans ! Schmitz Cargobull a donc de bonnes raisons de faire la fête cette année. Il a invité Transporama à se rendre à Altenberge, qui demeure le siège central de ce grand constructeur de remorques. Une grande fête y était organisée, où le personnel était venu en nombre, mais qui n'a pas empêché la production.

## Schmitz a 125 ans

C'est en 1892 que Heinrich Schmitz décide de créer une forge dans la petite localité allemande d'Altenberge, près de Münster. Il était loin d'imaginer que son activité artisanale allait se métamorphoser pendant un siècle pour devenir le plus grand constructeur de semi-remorques, remorques et superstructures routières. À ses débuts, tout cela n'existe évidemment pas encore : Heinrich Schmitz fabrique des fers à cheval, répare du matériel, mais surtout vend des machines agricoles et de la quincaillerie. Peu après la Première Guerre mondiale, le transport de marchandises commence à emprunter la route. Heinrich Schmitz ne doute pas de son avenir et se met à fabriquer des véhicules. À l'époque, son entreprise emploie déjà 75 personnes.

Ses deux fils aînés, Josef et August, reprennent la direction en 1943. Cinq ans plus tard, ils rebaptisent la société en Schmitz-Anhänger Fahrzeugbaugesellschaft, c'est-à-dire Entreprise Schmitz de construction de matériel remorqué. La croissance est rapide, car l'Allemagne occidentale est en pleine reconstruction suite au désastre de la Seconde Guerre. En 1961, Schmitz emploie 300 personnes, qui sortiront 300 engins en un an. L'unité de fabrication d'Altenberge devient alors trop exigüe. C'est pourquoi une usine sort de terre à Berlin en 1967 et une autre à Vreden deux ans plus tard.

Dans les années 70 débarque la troisième génération familiale, avec le Dr. Heinz et Peter Schmitz. L'entreprise se tourne alors vers de



La traction électrique et une meilleure aérodynamique permettent d'économiser jusqu'à 25 % du carburant.



L'essieu avec moteur électrique provient de Meritor.

nouveaux marchés, principalement dans les pays exportateurs de pétrole, comme la Libye et l'Irak. Pour assumer les commandes de grandes flottes émanant de ces pays, les effectifs augmentent sans cesse : ils sont 500 en 1977, le double en 1986, tandis que la barre des 2000 collaborateurs est franchie en 1992. Schmitz devient ainsi le plus grand fabricant allemand de matériel remorqué.

Un grand changement est amorcé en 1994, par un projet baptisé en interne "genesis". C'est une petite révolution : les délais de livraison, autrefois de 5 semaines, passent à 5 jours ! La construction d'une remorque à rideaux couliss-

sants demandait-elle 190 heures de travail ? Il n'en faut plus que 35, soit environ un sixième. La croissance est alors exponentielle : durant l'exercice comptable 1992/1993, Schmitz Cargobull construit 5100 remorques ; six ans plus tard, on en compte 17 000 !

125 ans après sa modeste création, Schmitz exploite six unités de fabrication en Allemagne, et d'autres en Espagne, Lituanie, Russie, Chine et Turquie. Schmitz Cargobull emploie actuellement 5700 personnes. D'après les estimations, il aura fabriqué 57 000 remorques durant l'exercice 2016/2017.

## LA DYNAMIQUE EXPLIQUANT LA CROISSANCE

La croissance spectaculaire de Schmitz Cargobull tient surtout au désir d'innovation permanent. Non seulement en matière de produits et de services, mais surtout de méthodes de production. Les remorques portant le logo de l'éléphant bleu sont boulonnées et non soudées. D'après la longue expérience de ce matériel, y compris sur les routes impitoyables des réseaux russe et turc, cette méthode de fabrication par boulonnage présente une tenue et une longévité égale, voire supérieure à la soudure. Mais les avantages sont évidents : montage plus



Quand on a 125 ans, normal que des seniors assistent à la fête...



Chez Schmitz, le nouveau Crafter peut recevoir un caisson à marchandises ou réfrigéré.

rapide et plus simple, qui peut être fait par du personnel moins expérimenté – n'oublions pas que les soudeurs sont devenus quasiment introuvables sur le marché du travail. En cas de dégâts, il suffit de déboulonner la pièce endommagée et de la remplacer par une neuve. Les réparations sont donc vraiment plus rapides et moins coûteuses qu'autrefois.

Mais en matière de services et de télématique aussi, Schmitz Cargobull a toujours joué un rôle de pionnier. L'industriel allemand fut souvent parmi les premiers à commercialiser des systèmes fiables et matures, que les clients réclamaient.

Pour célébrer son 125<sup>e</sup> anniversaire, l'entreprise allemande n'a pas dérogé à sa foi dans les avancées technologiques – mais uniquement après qu'elles aient été complètement et longuement testées. Évoquons par exemple le projet TransFormers, qui vise à diminuer de 25 % la consommation de carburant d'un tracteur avec semi-remorque ! Schmitz estime que l'essentiel des économies doit désormais venir du matériel remorqué, car les gains en consommation susceptibles d'être engrangés par les tracteurs n'atteindront jamais 25 %. Les ingénieurs réétudiaient donc l'aérodynamique de la remorque, en s'efforçant d'abaisser tant que possible l'arrière du toit. Obtenir un profil global d'aile permettrait de réduire les turbulences à l'arrière du combiné. Une deuxième piste envisagée concerne le moteur électrique ou le générateur et le module de batteries em-

barqué dans la remorque. Dans les années 60 et 70 du siècle dernier, les essieux de certaines remorques italiennes étaient équipés d'un retardeur, qui servait de frein auxiliaire dans les longues descentes. C'est en fait cette idée de base qui est ici reprise par Schmitz Cargobull : la remorque peut freiner l'entièreté du combiné afin d'emmagasiner l'énergie récupérée dans une batterie. Et lorsqu'une accélération est nécessaire, ce moteur électrique diffuse sa puissance. Avantage : un tracteur avec moteur moins costaud peut suffire. Inconvénient : la masse accrue du module de batterie dans la remorque.

## DES SÉRIES SPÉCIALES

Pour fêter son anniversaire, Schmitz Cargobull lance plusieurs séries spéciales : 1250 exemplaires de remorques à rideaux coulissants S.CS, autant de remorques réfrigérées S.KO et 375 bennes S.KI, avec un généreux équipement spécial anniversaire, ou en option, le package executive, qui comprend un capteur sur l'axe d'attelage, un module de contrôle des pneumatiques et un contrat full service. Toujours en option, la remorque peut être équipée d'un module télématique TrailerConnect, de feux arrière LED et d'essieux Rotos de la troisième génération. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



Depuis peu, le catalogue de Schmitz Cargobull propose aussi la fourniture de carrosseries spéciales pour camionnettes.

# 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.

RENAULT-TRUCKS.BE

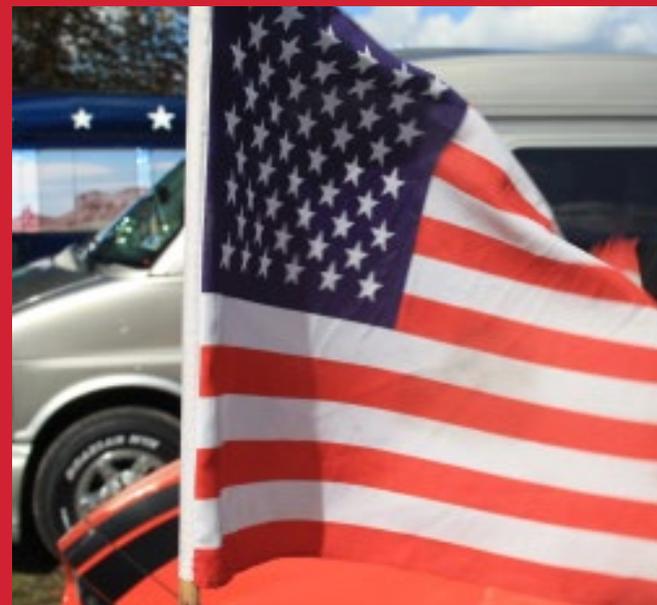




*Du chrome, du blinquant, le ronflement sourd d'un V8... et pourtant, nous sommes en Belgique!*

# Des fourgonnettes américaines en terre namuroise

Spécialiste dans la sécurité des personnes, Benoît Grolet n'est pas inconnu de certains fidèles lecteurs. Il organise chaque année une rencontre internationale d'amateurs, détenteurs et conducteurs de fourgonnettes américaines, venus de partout. Transporama s'est rendu à Bierwart pour un reportage photo.



*Les fourgonnettes, ou vans, sont une culture à part entière aux États-Unis. Ici aussi.*

Benoît Grolet et son épouse Paola ont malheureusement perdu leur fille Victoria l'an dernier. Quelques mots simples, mais joliment choisis ont évoqué sa mémoire. Un moment très émouvant avant le départ du cortège de caravanes.

Victoria, elle aussi, était dingue de son van, qu'elle voulait restaurer pour son 18e anniversaire. Elle n'en a malheureusement pas eu la chance...



Tiens, voici une Mustang!



Observez la base du pare-brise. On connaît ses classiques, à Bierwart.



Ambiance, animation et musique live lors du barbecue.

## DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- ▶ **Finale de Renault Trucks Optifuel**
- ▶ **Iveco Stralis X-Way**
- ▶ **International Truck of the Year**
- ▶ **Mercedes-Benz Arocs**

## AGENDA

- ▶ *Solutrans, Lyon :*  
21-25 novembre 2017
- ▶ *Mega Trucks Festival, Den Bosch :*  
16-17 décembre 2017
- ▶ *Salon Auto/moto, Bruxelles :*  
12-21 janvier 2018
- ▶ *Transport Compleet, Hardenberg :*  
13-15 mars 2018

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



## ABONNEMENTS

*Communiqué à l'intention de nos abonnés : 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](http://www.transporama.be) ou contactez-nous au numéro +32 3 237 02 82 !



**PETRONAS**

**NE LAISSEZ PAS  
VOTRE ENTREPRISE  
QUITTER LA VOIE.**

**UTILISEZ LE BON  
LUBRIFIANT.**



**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





# 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<sup>®</sup> 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<sup>®</sup>. 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](http://www.man.be)

**MAN kann.**

