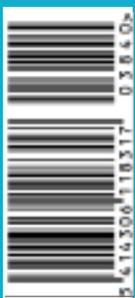


TRANSPORAMA

€ 4,99 - NR 384 - DÉCEMBRE 2017/JANVIER 2018 - BIMENSUELS



P509474 - Bureau de dépôt: Leuven Masspost



DAF CF ET XF :

INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2018

CAMION | FOURGONETTE | REMORQUE | BUS | CAR



UN PARTENAIRE SOLIDE

L'histoire de Scania démontre que nous savons comment relever les défis les plus compliqués. Aujourd'hui, la gamme XT est prête à écrire le prochain chapitre. Le pare-chocs en acier robuste avec dispositif de remorquage d'une capacité de 40 tonnes, la protection de projecteurs résistante, les coques de rétroviseurs solides, une prise d'air haute et un échappement vertical ne sont que quelques-unes des nombreuses caractéristiques qui font de XT le partenaire commercial idéal dans des environnements difficiles.

Plus d'informations sur www.scania.be

SCANIA



14



26



32



36



46

Pick up award 6

Van of the Year 10

Ford 14

LDT Iveco Daily 18

International Truck of the Year 22

Essai : Renault T-Range 440 26

Mercedes-Benz Arocs 32

Essai : Iveco Stralis XP 480 36

Interview avec
Martin Lundstedt et Bruno Blin 42

VDL 44

Kraker Trailers 46

Agenda 50



ACTUALITÉS ►

Dachser livre en camions électriques

Dachser est le premier client de Daimler pour son véhicule utilitaire léger tout électrique le FUSO eCanter. Au printemps 2018, le prestataire logistique exploitera deux de ces camions dans les centres villes – l'un à Berlin et l'autre à Stuttgart. Stefan Hohm, Corporate Director, Corporate Solutions, Research & Development chez Dachser, a pris la parole lors d'une conférence de presse à Berlin : « Ces camions font partie de notre projet « City Distribution » et renforcent notre concept innovant et durable de livraisons dans les centres villes ». Avec ce projet, Dachser combine les modèles logistiques éprouvés avec de nouvelles idées,

offrant une base pour développer des modèles économiques solides et durables pour la livraison du dernier kilomètre dans le futur. »

Grâce à une boîte à outils modulaire, l'agence locale dispose ainsi de solutions sur mesure à mettre en place en fonction des exigences de la ville à livrer. Il est nécessaire de trouver la bonne combinaison de véhicules pour les livraisons en centre-ville. « Nous avons choisi le FUSO eCanter car c'est le premier camion tout électrique qui sera réellement en production ; cela va créer une dynamique sur toute cette catégorie de véhicules utilitaires » ajoute M. Hohm.



LES LIVRAISONS DANS LES CENTRES VILLES

À Berlin et à Stuttgart, les deux FUSO eCanters seront intégrés pleinement aux activités de groupage de Dachser réalisées par des partenaires transport de longue date. Leur travail consistera à livrer des palettes de produits manufacturés, soit via des microhubs, ou bien directement chez les clients. Également, ils effectueront des opérations d'enlèvement de marchandises pour les acheminer vers les agences Dachser de Schönefeld et Kornwestheim. « Ces camions électriques sont parfaitement adaptés aux centres villes et c'est là qu'ils passeront la plupart de leur temps. » dit M. Hohm.

Ce camion tout électrique dispose d'une autonomie d'une centaine de kilomètres et d'une capacité de chargement pouvant aller jusqu'à 3,5 tonnes variant en fonction du modèle et de ses objectifs. Sa motorisation électrique est alimentée par six batteries haute tension au lithium, chacune de 420V et 13,8 kWh. ▲

31°

30°

29°

Toujours la température idéale



32°

Peu importe ce que vous transportez, quelle que soit la température extérieure, avec un camion frigorifique de Webasto vos marchandises arrivent toujours avec la bonne température.



webasto.be



TRANSPORAMA

34^{ème} année - 384 - déc. 2017/jan. 2018 - € 4,99

Limning Benett sprl

Stekensbergstraat 8, 2390 Westmalle

Tél.: +32 3 237 02 82

E-mail: info@transporama.be

Internet: www.transporama.be

BE 0563.614.837

RPR Antwerpen

RÉDACTEUR EN CHEF

Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

JOURNALISTES FREELANCE

Didier 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)

MISE EN PAGE

Drukkerij Van der Poorten SA

IMPRIMERIE

Drukkerij Van der Poorten SA



COORDINATION

Goedele Thiry

ÉDITEUR RESPONSABLE

Jan Voet

Stekensbergstraat 8, B-2390 Westmalle

ABONNEMENTS

Online service via www.transporama.be

DISTRIBUTION

Belgique: A.M.P.

Pays-Bas: Betapress

SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS

7 numéros par année - pas en juillet

Abonnement BENELUX:

€ 45 (1 an) - € 80 (2 ans)

Abonnement autre pays EU:

€ 52 (1 an) - € 90 (2 ans)

Abonnement hors de l'EU:

€ 68,50 (1 an) - € 130 (2 ans)

Paiements:

IBAN: BE96 7360 1202 2105

BIC: KREDBEBB

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



Rédacteur en chef

Jan Voet

L'AVENIR NOUS SAUTE EN PLEINE FIGURE... OU PAS ?

C'est à Lyon qu'a été décerné le trophée de l'International Truck of the Year, en l'occurrence à DAF. C'est pleinement mérité, car ses versions rénovées des XF et CF représentent une grande avancée, et probablement même la plus importante amélioration depuis l'introduction de la norme Euro 6. Les poids lourds DAF de la nouvelle génération sont plus économes, plus propres, plus sûrs, plus silencieux et plus confortables que jamais. C'est un progrès tangible et mesurable, qui contribue chaque jour à améliorer le transport de marchandises par la route.

Oui, mais...

Hormis dans la presse spécialisée, vous n'en avez sans doute jamais entendu parler. Pour m'en assurer, j'ai épluché de nombreux quotidiens et sites Internet belges, sans trouver le moindre article ni entrefilet à ce propos. À vous d'essayer pour voir si vous serez plus chanceux que moi. Pourtant, l'intérêt de l'opinion publique pour notre secteur n'est pas négligeable. Ainsi, une semaine avant l'élection de l'International Truck of the Year, le Tesla Semi a été dévoilé, sur lequel les médias se sont rués pour en évoquer le lancement à coups de grands titres. Paradoxalement, les journalistes professionnels, qui à mon humble avis sont tout de même les mieux placés pour vérifier si cet utilitaire futuriste peut ou non représenter une alternative viable et rentable aux autres chaînes cinématiques, n'y étaient pas les bienvenus. Et ce n'est pas la moindre des bizarreries qui ont jalonné le lancement du Tesla Semi. Alors que les autres marques de poids lourds testent leurs véhicules sur plusieurs millions de kilomètres avant de les présenter, celui-ci a débarqué soudainement pour se glisser sous les spots du podium telle une star.

Ne me comprenez pas de travers. Certes, une alternative aux motorisations Diesel est souhaitable. Certes, Tesla est un vrai pionnier, qui est parvenu, avec de l'audace et une vision inédite, à rendre les voitures électriques désirables et sexy. Mais cela ne signifie pas que tout ce qu'annonce Elon Musk doit être repris mot à mot et distillé au grand public sans esprit critique. Car en tant que spécialiste en la matière, on est tout de même en droit de se poser certaines questions.

Les raisons pour lesquelles les projecteurs se braquent sur Tesla, au détriment de DAF, qui l'a pourtant mérité, sont aisées à cerner : le secteur du transport routier est confronté à un problème d'image de marque. Et si elle n'est pas aussi mauvaise que celle du nucléaire, elle n'en est malgré tout pas loin. Voilà ce qui explique le paradoxe pour lequel de grandes avancées en matière de sécurité et de respect de l'environnement demeurent inaudibles dans la presse, alors qu'un prototype qui n'a encore rien promis ni concrètement démontré (le Tesla Semi ne serait commercialisé qu'en 2019) bénéficie d'une attention excessive.





Tous les deux ans, un jury composé de 12 journalistes spécialisés venus d'autant de nations d'Europe décerne l'International Pick-up Award (IPUA). Cette année, ils se sont réunis pendant quatre jours en Roumanie pour examiner les quatre candidats à la loupe.

International Pick-up Award

Le Volkswagen Amarok confirme

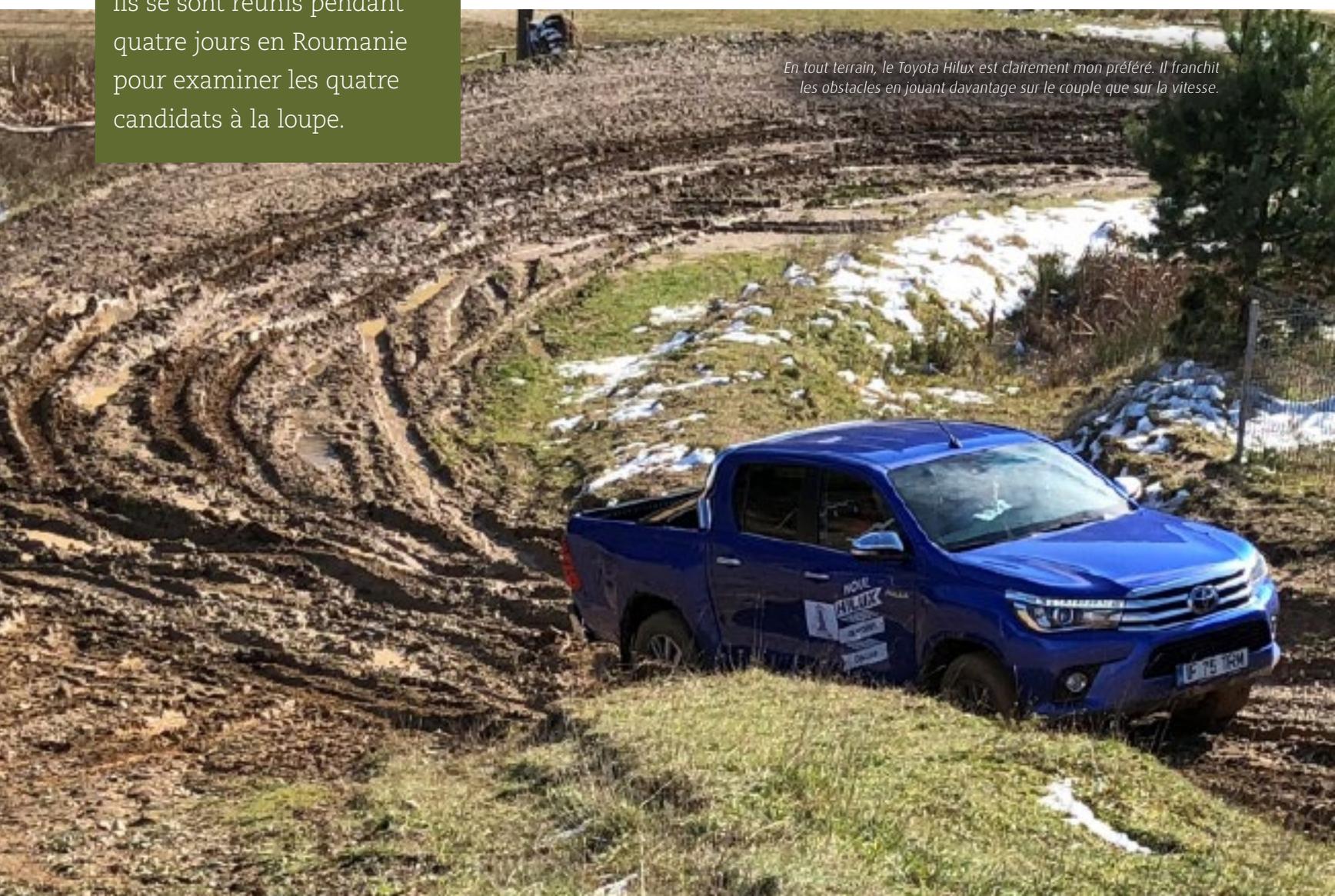
Le premier Pick-up Award avait été remis en 2009 au Volkswagen Amarok. Deux ans plus tard, c'était au tour du Ford Ranger, suivi du Nissan Navara. C'est depuis devenu la principale récompense dans ce secteur.

POPULARITÉ CROISSANTE

En Europe, les pick-up n'ont jamais été aussi populaires qu'aujourd'hui. On peut y voir deux raisons évidentes : ce sont de véritables véhicules utilitaires, très pratiques, qui dans de nombreux pays profitent d'avantages fiscaux alléchants. La demande est donc plus forte que

jamais. Rien qu'en Belgique, il s'en est vendu 7500 l'an dernier, plus du double qu'en 2009 ! Du coup, de nouveaux modèles apparaissent comme par enchantement. Longtemps, le marché européen a été dominé par les marques japonaises, essentiellement Toyota, Nissan et Mitsubishi. Mais certains concurrents sont venus marcher sur leurs plates-bandes, dont les Ford et Volkswagen déjà cités. Trois autres constructeurs les ont rejoints au cours des 12 derniers mois. Le premier est Fiat Professional, avec son Fullback dérivé du Mitsubishi L200 de la plus récente génération.

En tout terrain, le Toyota Hilux est clairement mon préféré. Il franchit les obstacles en jouant davantage sur le couple que sur la vitesse.





Le Renault Alaskan et le Mercedes X-Class ont la même filiation, descendants du Nissan Navara. Mais pour le reste, ils ne partagent aucun élément de carrosserie en commun.

Ils partagent d'ailleurs la même chaîne cinématique : le propulseur 2.4 l Diesel délivre 150 ou 180 ch de puissance nominale, avec un couple respectif de 380 ou 430 Nm.

De plus en plus souvent, Renault et Mercedes-Benz développent de conserve des voitures de tourisme ou des utilitaires légers. Ils se sont renseignés auprès du Nissan Navara pour mettre au point leur propre pick-up de 1 tonne. Résultat : les Renault Alaskan et Mercedes X-Class ont profité des travaux de développement de leur partenaire nippon, mais se sont efforcés d'y apporter leur propre interprétation. L'Alaskan peut même être qualifié de frère jumeau du Navara, dont il a emprunté la chaîne cinématique et l'essentiel de la carrosserie, à l'exception de la proue. Le moteur est le 2.3 litres Diesel à turbo simple ou double, de l'alliance Renault-Nissan. Pas de quoi rougir de cet emprunt, le Nissan Navara ayant remporté le trophée International Pick-up Award en 2015...

La situation est différente chez la marque à l'étoile, qui a consenti des moyens importants pour transformer le Navara en véritable Mercedes. La carrosserie a gagné quelques centimètres dans les trois dimensions. Résultat : aucun élément n'est interchangeable ni compatible, pas même les portières. Le mo-

teur demeure toutefois le 2.3 l Diesel, délivrant 161 ou 188 ch. Un bloc 3.0 l V6 Diesel d'environ 250 ch est annoncé l'an prochain. L'aménagement intérieur a été retravaillé et les suspensions raffermies. Pourtant, le Renault Alaskan et le Mercedes X-Class sortent tous deux de l'usine Nissan de Barcelone.

Le Toyota Hilux est une valeur sûre dans le segment des pick-up, notamment pour son riche passé. La plus récente évolution est sortie l'an dernier et brille toujours par sa robustesse, sa fiabilité et sa longévité mainte fois prouvée. Le Volkswagen Amarok a lui aussi été retravaillé. Il a droit à plusieurs propulseurs neufs, tous de type V6. La palette de puissance a été élargie, surtout vers le haut, avec comme fleuron un groupe dégageant 169 kW (230 ch). C'est un pied de nez au nouveau venu de Mercedes.

PARCOURS D'ESSAI

Ayant Bucarest comme camp de base, nous sommes rendus le premier jour à Sibiu, à environ 260 bornes, avant de revenir vers la capitale le lendemain, par un itinéraire d'environ 300 km. Nous avons régulièrement changé de véhicule en chemin. Fiat ayant finalement déclaré forfait, ne subsistaient que quatre candidats. Tous les membres du jury purent les tester assez longuement au préalable, seul le Mercedes était totalement neuf

pour moi. L'aménagement intérieur et les qualités routières sont pleinement en phase avec les normes de la marque allemande. Il est clair que ses ingénieurs n'ont pas lésiné sur les moyens et ont mis un point d'honneur à transformer le concept initial, déjà très bon, en véritable engin Mercedes.

Le troisième jour, nous avons mis le cap sur Poiana Brasov, un centre de sports d'hiver qui s'est enrichi de plusieurs hôtels modernes ces dernières années. Pour l'heure de midi, nous nous sommes d'abord arrêtés à Zarnesti, où un centre d'entraînement de motocross avait été loué pour les tests en tout terrain. Les mesures de consommation ont également eu lieu. C'est





Le Volkswagen Amarok en plein travail sur un parcours très boueux.



Les quatre concurrents retenus pour l'International Pick-up Award 2018.

le Renault Alaska qui a réalisé le meilleur résultat, et d'ailleurs le seul qui demeure sous la barre des 8 l/100 : 7,99 l/100 pour être précis. Mais c'est aussi le seul muni d'une boîte de vitesse manuelle, et cela fait encore une différence. Durant les essais, j'ai personnellement enregistré une consommation moyenne de 7,1 l/100, ce qui ne peut s'expliquer que d'une seule façon : mes collègues sont beaucoup moins économes au volant. C'est la Toyota qui enregistre le deuxième meilleur résultat : 8,18 l/100 (et 7,4 chez moi). Le Mercedes X-Class enregistre une consommation moyenne de 8,45 l/100, un peu mieux que le Volkswagen Amarok, qui ferme la marche avec 8,64 l/100. Mais bon, cela demeure raisonnable malgré tout pour un véhicule si lourd, et si puissant (217 ch).

Revenons néanmoins au parcours. La météo était ensoleillée, mais comme il avait plu et neigé les jours précédents, le tracé était relativement gras. Sur certains tronçons, les bords

de la route n'étaient plus vraiment visibles. C'est ici que les gommages prennent toute leur importance. Le pick-up Toyota apparaît clairement comme le meilleur. Est-ce un hasard si c'est le seul à être équipé de Bridgestone Duellers (les autres sont montés sur des pneus ContiCross Contact)? Toujours est-il que le Toyota joue davantage sur le couple que sur la vitesse, et c'est à mes yeux bien plus agréable que slalomer continuellement à fond de train. Le demi-siècle d'expérience accumulée par Toyota avec son Hilux se fait clairement sentir. C'est aussi le cheval de trait le plus pratique. Mais du quatuor, c'est logiquement le moins raffiné, le plus bruyant et le moins généreux dans le choix des propulseurs. Quant au Mercedes X-Class, c'est le moins haut : sa garde au sol basse lui a certainement coûté quelques points cruciaux.

LE MEILLEUR POLYVALENT

La plus récente génération Amarok ne peut recevoir qu'un V6 3 litres Diesel très civilisé,

mais qui se décline en quatre versions de puissance, de 163 à 258 ch. Le couple et la puissance sont toujours suffisants. La cabine est particulièrement agréable et spacieuse, les sièges excellents et le comportement routier exemplaire. D'ailleurs, sur asphalté, jamais on n'a l'impression d'être au volant d'un pick-up. Le véhicule est silencieux, la direction très précise. L'équipement et les systèmes d'aide à la conduite sont empruntés de la gamme des berlines de Volkswagen, cela en dit long sur leur niveau. La boîte automatique DSG à 8 rapports est unique dans cette catégorie. Évidemment, question prix, cela force un peu la dose, mais la différence de niveau avec les concurrents est significative. Sur les pistes et en 4x4, le Volkswagen Amarok ne vaut pas le Toyota, certes, mais il est tout de même un rien meilleur que ses deux autres rivaux.

Désigner un vainqueur – il en faut un – fut au final une tâche difficile. Personnellement, j'ai distribué mes bonnes notes en tenant compte de huit paramètres : comportement sur route,

en tout terrain, usage pratique, bruit, confort & intérieur, esthétique extérieure, consommation, prix. Cela me donne, semble-t-il, un résultat aussi équilibré et objectif que possible. Au terme de mon évaluation, les deux premiers pick-up se tenaient dans un mouchoir de poche. C'était également le cas chez mes collègues. Chacun doit distribuer 12 points, et chaque candidat ne peut en recevoir plus de 7 à la fois. Au total, le Volkswagen Amarok termine premier avec 56 points, suivi à six longueurs par le Mercedes, le Toyota arrivant troisième avec 41 unités. Mais s'il fallait uniquement examiner les pick-up en fonction de leur emploi pratique, comme cheval de trait ou utilitaire – ce pour quoi ils étaient tout de même destinés à l'origine –, le résultat aurait parfaitement pu être inversé. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL PICK-UP AWARD



Le Mercedes X250d après avoir fait le boulot.



NEWS ►

Nouveau venu sur le marché des pneus

BFGoodrich, membre du groupe Michelin, lance une nouvelle gamme de pneus pour véhicules poids lourd et autobus en Europe. Ce lancement européen marque l'arrivée des pneus poids lourds BFGoodrich en tant que marque mondiale, proposant des services et un soutien pour tous les utilisateurs de poids lourd. La nouvelle gamme, disponible en 2018, comprend des pneus ciblés sur tous les segments du marché des pneus pour camions et autobus : long-courrier, régional, urbain et sur/hors route pour une utilisation en toutes saisons. BFGoodrich a commencé à fabriquer des pneus en 1870 à Akron, dans l'Ohio aux États-Unis, et vend des pneus de camion depuis plus de 80 ans. La marque est désormais bien implantée sur le marché du poids lourds partout dans le monde, vendant 1,6 million de pneus par an – partout sauf en Europe, jusqu'à aujourd'hui. Cette annonce complète le puzzle, et positionne dorénavant BFGoodrich comme marque mondiale de pneus pour voitures de tourisme, 4x4 et poids lourds. La nouvelle gamme de 53 pneus pour essieux moteur, directeur et de remorque, est fabriquée en Europe, pour les transporteurs européens et pour les routes européennes. Disponible pour quatre diamètres de roue : 15", 17,5", 19,5" et 22,5", cette gamme couvre tous les principaux segments du poids lourd, et, pour maintenir l'adhérence et la mobilité quelles que soient

les conditions météorologiques, tous les pneus sont marqués M+S et/ou 3PMSF.

BFGoodrich Route Control : transport de marchandises. Cette gamme offre des performances axées sur la sécurité et la longévité. Recreusable et rechargeable, afin de réduire le prix au kilomètre, le pneu Route Control est spécifiquement adapté aux besoins des flottes, avec des montes larges spécifiquement destinées aux essieux directeurs, à l'avant, et des séries 60 optimisant le volume de charge utile.

BFGoodrich Cross Control : construction. Des pneus robustes, à adhérence élevée, qui ont été testés sur des pistes africaines dans des conditions très rigoureuses. Tous dotés d'une carcasse robuste, ces pneus bénéficient d'une rechargeabilité garantie* à 100 % : pour chaque pneu 22,5" retourné, les flottes recevront un pneu rechapé.

BFGoodrich Urban Control : autobus. Il s'agit d'un pneu silencieux très axé sur la sécurité. Il bénéficie d'une protection supplémentaire au niveau des flancs, et est équipé d'une puce RFID facilitant la gestion des stocks, le suivi et l'entretien des pneumatiques. La nouvelle gamme de pneus poids lourds BFGoodrich est rechargeable et recreusable, et bénéficiera d'une

garantie rechargeabilité de la carcasse à 100 % pour les pneus 22,5".

BFGoodrich a une telle confiance dans son produit que la nouvelle gamme est lancée en 2018 avec une garantie satisfaction de 100%, pour les 6 premiers mois d'utilisation. Véritable tranquillité d'esprit pour les utilisateurs, l'Assistance routière BFGoodrich fonctionne 24/7 dans toute l'Europe. Les flottes bénéficient ainsi du service de dépannage 24/7 le plus rapide d'Europe, quelle que soit leur marque de pneus. La nouvelle offre de pneus poids lourds BFGoodrich sera commercialisée en janvier 2018 à travers toute l'Europe via plus de 3000 points de vente de négociants spécialistes. ▲





La gamme Iveco Blue Power existe en trois modes d'alimentation et une grande diversité de carrosseries.

Lors de la biennale du transport Solutrans à Lyon, la gamme Iveco Blue Power a été élue "Utilitaire Internationale de l'année".

Sur les 26 éditions de ce concours, c'est donc la troisième victoire pour l'Iveco Daily.

International Van of the Year 2018

Iveco Daily Blue Power

Le jury de ce concours international est composé de 25 journalistes professionnels originaires de 23 nations européennes, plus la Turquie et la Russie. Chacun a le droit d'attribuer 12 points, mais aucun véhicule candidat ne peut en recevoir plus de 7 d'un examinateur. La gamme Iveco Blue Power a obtenu au total 113 points, ce qui lui permet de remporter le sacre suprême avec une belle avance sur le Ford Transit Custom (79 points), suivi du Volkswagen Caddy TGI au gaz naturel.

Ce prix prestigieux est une récompense des efforts consentis par Iveco pour diminuer l'empreinte écologique de ses véhicules. Le jury a estimé que le Daily Blue Power regroupe les principales solutions pertinentes et rentables pour limiter l'impact environnemental des fourgonnettes en agglomération. Il a été im-

pressionné par l'innovation technique de la nouvelle gamme Iveco, du plaisir procuré par le Daily Hi-Matic Natural Power et par le Diesel Real Driving Emission, déjà fin prêt trois ans avant l'entrée en vigueur de la réglementation RDE exigée par l'Union Européenne pour les camionnettes. Bref, Iveco compte plusieurs longueurs d'avance sur ses rivaux.

Le président du jury, Jarlath Sweeney, a résumé l'avis général de ses collègues : "Nous félicitons Iveco pour les développements du Daily Blue Power, vraiment impressionnants. Dans le segment des utilitaires légers, la marque paneuropéenne a toujours été un précurseur en matière d'écologie. Le Blue Power confirme son rang."

En réceptionnant le prix, Pierre Lahutte, Iveco Brand President, a déclaré : "Dans l'année de son 40e anniversaire, le Daily a été élu

"Utilitaire International de l'année" pour la troisième fois. Cette récompense est une reconnaissance non seulement de sa qualité, mais également des efforts exceptionnels que nous avons consentis pour contribuer de façon décisive à un air plus propre dans nos villes et à la diminution des émissions de CO2. Que ce soit dans sa version électrique, au gaz naturel ou les variantes Diesel les plus sophistiquées, le Daily Blue Power est le premier et à ce jour le seul utilitaire léger proposant trois alimentations différentes en avance sur les futures réglementations appelées à réduire l'accès des véhicules polluants en ville. Ceci pérennise par conséquent l'investissement de nos clients et leur donne l'avance dont ils ont besoin pour rendre leur entreprise plus propre."

TRIADE

Avec la gamme Daily Blue Power, Iveco veut donc apporter une solution durable pour la distribution en agglomération. Ces versions plus écologiques se reconnaissent à leur calandre bleu vif, dont peuvent même se parer les jantes (en option). Pour répondre à toutes les demandes, la gamme comprend trois modes d'alimentation.

Conçu pour circuler dans les villes présentant les critères d'accès les plus stricts, le **Daily Electric** est évidemment 100 % électrique. Son autonomie monte jusqu'à 200 km en milieu urbain et les batteries produisent des prestations optimales, quelles que soient les conditions météorologiques. Sa recharge rapide en seulement deux heures est complétée par un mode Eco-Power et un freinage régénérant, qui allonge l'autonomie.

La variante **Daily Euro 6 RDE 2020 Ready** est la première camionnette déjà agréée pour la réglementation Real Driving Emissions 2020 (RDE). Elle est donc fort en avance sur les objectifs environnementaux fixés pour 2020, avec une solution qui a été contrôlée de façon indépendante par l'organisme néerlandais de recherche en sciences naturelles appliquées (Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek). Il tire sa puissance du moteur 2,3 litres F1A d'Iveco, qui a été totalement retravaillé en 2016. Il a gagné en cylindrée par rapport aux autres constructeurs, ce qui garantit une diminution des émanations de NOx et de l'empreinte écologique. Le Daily Euro 6 RDE 2020 Ready est un véhicule très économe, puisqu'il consomme jusque 7 % de carburant en moins que la version actuelle, grâce à son système



L'avant du Daily electric



Tableau de bord de la version NP avec boîte automatique à huit rapports, qui est personnellement notre préférée du trio.



Rassurez-vous, les jantes bleues sont en option.

Start & Stop et des pneus Michelin Agilis +. Troisième et dernière version, le **Daily Hi-Matic Natural Power** conjugue moteur au gaz naturel et boîte automatique à huit rapports, et est à ce titre le premier dans le segment des camionnettes. Il est silencieux, ce qui est évidemment un atout de taille en agglomération, et en moyenne 2,5 % moins gourmand qu'une version à boîte manuelle. Son moteur 3.0 F1C culmine jusqu'à 136 ch et 350 Nm, le niveau de couple le plus élevé de son segment, et réduit de 76 % la diffusion de particules de suie ainsi que de 12 % les émissions de NOx par rapport à un moteur Diesel 3.0 Euro 6 équivalent. En ville, les rejets de CO2 sont en théorie 3 % moindres qu'un moteur Diesel, mais diminuent même de 5 % grâce à la transmission Hi-Matic sophistiquée. Voire, une absence totale d'émission de CO2 si l'on remplit le réservoir de biométhane. Iveco fut le premier constructeur de véhicules utilitaires à déceler le potentiel du gaz naturel et à mettre au point une gamme complète de fourgonnettes, poids lourds et autobus alimentés au gaz.

Plus tôt dans l'année, Iveco a été élu 'NGV Global Industry Champion 2017' par l'*International Association for Natural Gas Vehicles*, en guise de reconnaissance pour son engagement en faveur du gaz naturel et ses efforts pour le développement des marchés CNG et LNG. C'était aussi le seul constructeur de poids lourds retenu sur la shortlist pour le sixième 'European Gas Awards of Excellence 2017' annuel. La marque a été nommée dans la catégorie 'Projet de l'année' pour sa vision durable sur le transport lourd de marchandises, qui a débouché sur le développement du premier poids lourd au gaz naturel destiné au transport international.

Le niveau Daily, qu'a encore amélioré la gamme actuelle, a remporté le prestigieux prix de 'Van of the Year' dès son lancement en 2015. ▲

LEO VAN HOORICK

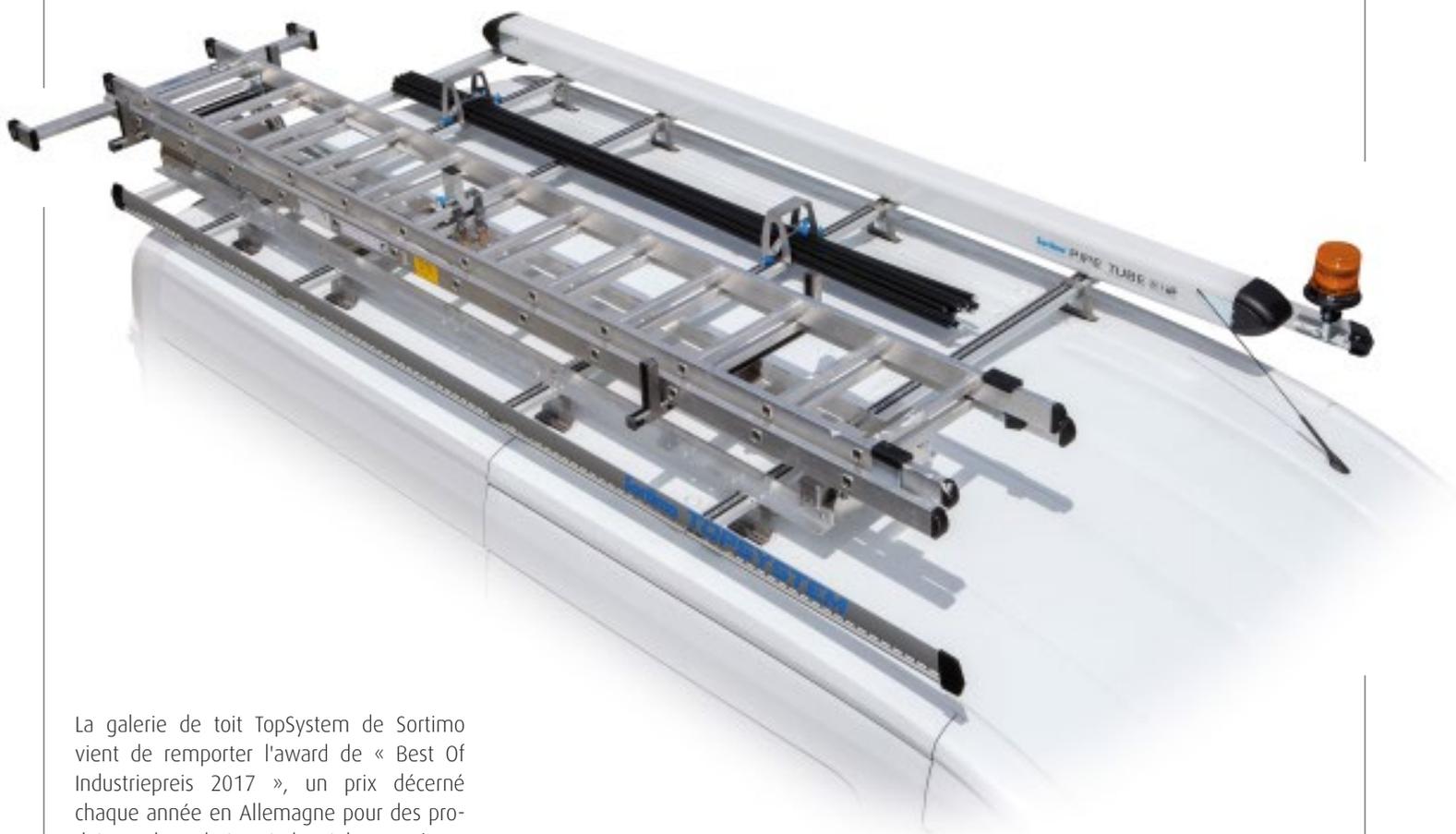
MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



La prise électrique se trouve devant la roue arrière.



“Best of Industriepreis 2017” pour le TopSystem de Sortimo



La galerie de toit TopSystem de Sortimo vient de remporter l'award de « Best Of Industriepreis 2017 », un prix décerné chaque année en Allemagne pour des produits et des solutions industriels avancés.

Sortimo a pu convaincre le jury indépendant, composé d'experts de l'industrie, d'académiciens et de journalistes professionnels grâce à la qualité supérieure de TopSystem. Avec cette nouvelle génération de galeries de toit, Sortimo fait du toit d'un véhicule utilitaire un espace de chargement flexible et utile. Grâce à la construction modulaire de la galerie de toit, l'utilisateur peut opter pour une variante (Eco, Standard ou Professional) qui convient parfaitement à ses exigences en termes de charge et de prix. Malgré son propre poids net minimal, TopSystem permet tout de même une charge allant jusqu'à 50 kg par traverse. De plus, le système de sécurisation de chargement ProSafe assure

une sécurité et une flexibilité maximale pour la sécurisation de chargements sur le toit du véhicule utilitaire.

De nouveaux accessoires intégrés et pratiques rendent TopSystem multifonctionnel. Ils peuvent être installés à chaque instant sans avoir à démonter la galerie de toit. Ainsi, TopSystem répond également aux exigences de tous les professionnels qui sont équipés de façon optimale avec un grand nombre d'accessoires fonctionnels tels

qu'un lift à échelle, un tube de transport et des éléments de signalisation et d'éclairage comme une lampe d'urgence LED.

Pour installer TopSystem, il n'est pas nécessaire de forer dans la carrosserie, ce qui est tout bénéfique pour la valeur résiduelle du véhicule utilitaire. La galerie de toit multifonctionnelle est extrêmement durable et grâce au matériau robuste et résistant à la corrosion, elle peut être transposée facilement d'un véhicule à un autre. ▲



Ford Transit Custom : renouveau

Le Ford Transit Custom d'une tonne offre un nouveau design, un tout nouvel habitacle ainsi qu'une productivité accrue. Il s'appuie sur le succès du modèle sortant, qui est devenu le fourgon le plus vendu du segment en 2015 et 2016, et continue de dominer le marché cette année.

ECOBLUE ET ECONETIC

Le nouveau Transit Custom est reconnaissable à son nouveau design à l'avant et sa calandre à 3 barres caractéristique. Il est équipé du moteur diesel EcoBlue, introduit dans la gamme en 2016. Avec une puissance nominale de 105 ch, 130 ch et 170 ch au choix, ce nouveau moteur présente des avantages significatifs en matière de performances et de coûts d'exploitation par rapport à la version précédente diesel 2,2 litres avec une efficacité énergétique améliorée jusqu'à 13 % et un couple à bas régime augmenté de 20 %. Pour les clients à la recherche du meilleur en termes de producti-

tivité et d'économie de carburant, il y aura bientôt une nouvelle version ECONetic permettant des émissions de CO₂ de 148 g/km et une consommation de 5,7 l/100 km. Déjà disponible sur le fourgon à empattement court de la série 300, la variante de l'ECONetic comprend un moteur de 105 ch avec un calibrage unique et une fonction Auto-Stop-Start, des pneus à faible résistance au roulement, la fonctionnalité Ford de contrôle de l'accélération et un limiteur de vitesse fixe à 100 km/h.

Le nouveau Transit Custom continue d'offrir deux hauteurs de toit, deux options d'empatte-





Le nouveau Transit Custom : nouveau design à l'avant



Encore plus d'espace de rangement dans les portières

ment, une plage de masse brute du véhicule de 2,6 tonnes à 3,4 tonnes permettant des charges utiles jusqu'à 1450 kg et les styles de carrosserie suivants : Fourgon, Cabine approfondie et Kombi.

L'habitacle est entièrement nouveau. Il offre une disposition attrayante et centrée sur l'utilisateur, influencée par les interactions de celui-ci avec les appareils intelligents et les tablettes. Basé sur de solides éléments de

conception horizontaux soulignant la largeur de l'habitacle, le nouveau tableau de bord comprend des matériaux attractifs et résistants et des touches intelligemment placées conçues pour les conducteurs qui utilisent l'habitacle comme un bureau mobile. Le nouveau design comprend des rangements bien pensés, avec jusqu'à 25 litres d'espace rien que dans le tableau de bord, comprenant trois grands bacs sur la partie supérieure avec des rangements pour des porte-blocs ou des appareils mobiles, et une grande boîte à gants pouvant accueillir des fichiers A4 dans le compartiment inférieur fermé. Le modèle comprend également d'autres particularités, comme un porte-gobelet pliable sous le levier de vitesse, qui vient s'ajouter aux autres portes-gobelet et aux porte-bouteilles de 2 litres de chaque côté du tableau de bord. Les panneaux sur les portes ont également été entièrement repensés pour davantage de rangements et d'utilité, avec trois grands espaces de stockage.

Les modèles haut de gamme proposent un écran tactile couleur flottant de 8 pouces au lieu de l'écran minuscule des modèles précédents, avec le système de communication et de divertissement SYNC 3 de Ford, inspiré par les tablettes et répondant aux commandes gestuelles de pincement et de balayage. SYNC 3 de Ford permettra aux conducteurs du Tran-

sit Custom de contrôler l'audio, la navigation et les smartphones connectés à l'aide de simples commandes vocales.

Pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'un afficheur 8 ou 4 pouces, la station MyFord au centre du tableau de bord offre aux conducteurs l'emplacement idéal pour installer, ranger et recharger leur smartphone, leur lecteur MP3 ou leur système de navigation par satellite. Des prises USB et 12 volts sont situées dans le bac de rangement supérieur devant le conducteur et près du levier de vitesse pour recharger facilement les différents appareils. Le nouveau design des sièges assure un confort accru.

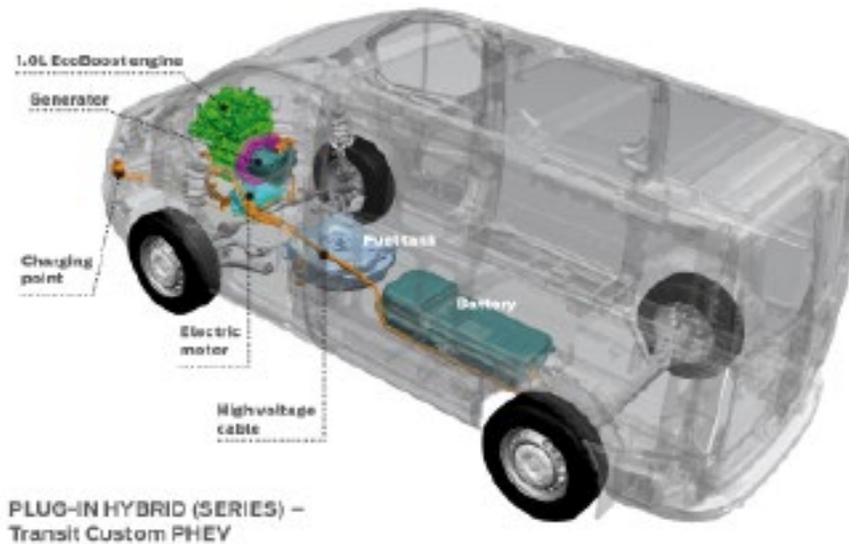
TECHNOLOGIE AVANCÉE

Le nouveau Transit Custom introduit une gamme de nouveaux systèmes avancés d'aide au conducteur tel le limiteur de vitesse intelligent qui permet d'adapter automatiquement la vitesse maximale du véhicule afin de respecter les limitations en vigueur, en utilisant la reconnaissance des panneaux de signalisation qui détecte les limites de vitesse. Le système de surveillance de l'angle mort utilise des capteurs radar orientés vers l'arrière pour détecter tout véhicule qui s'approche ou roule dans l'angle mort et avertit le conducteur par un témoin lumineux dans le rétroviseur cor-



respondant. Le Transit Custom introduit une nouvelle fonction de distance arrière variable, qui avertit le conducteur plus tôt si elle détecte que le véhicule roule à une vitesse d'approche plus élevée.

New PHEV
Une hybride rechargeable pour 2019

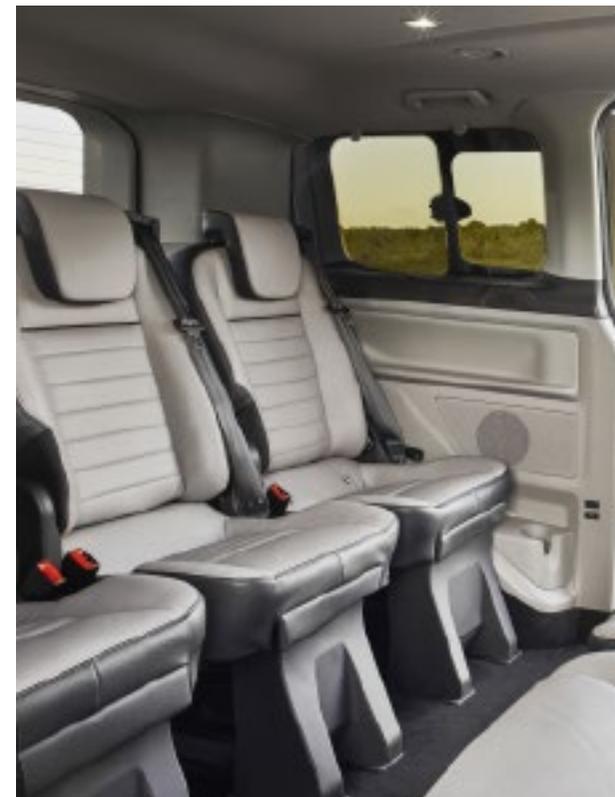


le système est désormais capable de détecter les piétons la nuit lorsqu'ils sont éclairés par les phares du véhicule. Ces nouvelles fonctions s'ajoutent à la gamme complète de technologies déjà disponibles sur le Transit Custom, notamment l'aide au maintien dans la voie, le système d'alerte du conducteur, les feux de route automatiques, la caméra arrière, le régulateur de vitesse adaptatif et le système de stabilisation contre les vents latéraux.

La dernière spécification inclut également la boîte de vitesses automatique SelectShift à six rapports, fluide et réactive, déjà choisie par 11 % des clients du Custom Transit, et une suspension arrière pneumatique unique sur les modèles Kombi M1 offrant une conduite souple, maîtrisée et équilibrée dans une grande variété de conditions de charge.

La nouvelle gamme du Transit Custom est dominée par la série Sport à 170 ch, disponible dans un grand choix de carrosseries.

Habitacle entièrement nouveau, ici avec boîte automatique. Et enfin un écran à la hauteur des ambitions



HYBRIDE RECHARGEABLE

Le Transit Custom nouvelle génération pose les bases des prochains utilitaires de Ford en termes d'innovation, avec l'introduction d'un modèle hybride rechargeable (PHEV) à zéro émission dont la production est prévue pour 2019. Le Transit Custom PHEV utilise un système hybride avancé qui permet une autonomie de plus de 50 kilomètres à zéro émission, et est équipé du moteur 1.0 litre essence Ecoboost multiprimé de Ford qui fait office de prolongateur d'autonomie. Le fourgon électrique hybride sera testé par les clients Fleet à Londres à partir de décembre cette année. ▲

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

La Transit Custom Tourneo offre de la place pour six à l'arrière



MAN Truck & Bus reçoit le prix du transport européen pour la durabilité 2018



Le journal Transport a décerné pour la quatrième fois le prix du transport européen pour la durabilité. Il est attribué aux entreprises de la branche des véhicules utilitaires qui associent particulièrement la réussite économique à la responsabilité sociale et à la protection de l'environnement, et dont l'action durable génère une croissance et une prospérité continue. Cette année, 16 lauréats ont été distingués dans 16 catégories. MAN remporte le prix dans la discipline reine des camions pour le concept d'électromobilité MAN dédié au développement et aux essais de camions à propulsion tout électrique.

MAN Truck & Bus et le Conseil Autrichien sur la Logistique Durable (CNL) sont partenaires pour les essais et l'optimisation des camions à propulsion tout électrique. Les véhicules sont produits sur le site MAN de Steyr. Dès le début 2018, neuf camions de livraison MAN à propulsion tout électrique subiront des tests approfondis en utilisation quotidienne.

La fabrication d'une première petite série est prévue à partir de la fin 2018 et début 2021, MAN commencera la production en série de camions électriques destinés à la livraison urbaine, apportant ainsi une nouvelle contribution importante à la réduction des gaz d'échappement et des bruits dans les agglomérations.

Quand l'électricité est produite par régénération, les eTrucks MAN réduisent les émissions de CO2 à zéro. Le potentiel d'électrification dans le transport de livraison est particulièrement élevé dans les villes, puisque le maintien de l'air pur et la réduction du bruit y deviennent de plus en plus importants. Pour passer des « émissions réduites » à « zéro émission », les entreprises de transport et les exploitants de flotte sont confrontés à quelques défis qui vont au-delà du véhicule proprement dit. Pour ce faire, MAN Truck & Bus a fait appel à une équipe de conseil spécialisée dans les solutions de transport individuelles et le plus économiques possible. Outre le véhicule, l'équipe de conseil traite aussi des questions sur l'infrastructure et les besoins en énergie, ainsi que les concepts d'entretien et la conception de flotte.

Dans le cadre de sa feuille de route d'électromobilité, MAN présentera aussi en 2018 une version de série préliminaire d'un autobus à batterie (BEV) en public et testera une flotte de démonstration dans le cadre d'un essai sur le terrain. La production en série d'un bus urbain à propulsion 100 % électrique commencera fin 2019. Le savoir-faire technologique issu de la construction par unités de bus avec électromobilité est également disponible pour des applications au eTruck. De par son appartenance au groupe Volkswagen, MAN profite aussi pour sa feuille de route d'électromobilité de synergies internes au groupe et de la dynamique dans le secteur des voitures.. ▲



Une consommation de carburant assez basse mariée au confort d'une transmission automatique.

Voici notre troisième et dernier opus consacré au test longue durée de l'Iveco Daily. L'heure est venue de dresser un bilan approfondi de cette grande camionnette, qui nous a laissé au fil des mois une excellente impression.

Test de longue durée : **Iveco Daily 35-180 Hi-Matic E6**

Le modèle testé, déjà décrit dans les précédentes éditions de Transporama, était un Daily 35-180 en version L2H2 avec boîte de vitesses Hi-Matic. Si nous traduisons ce jargon de constructeur, cela donne : camionnette homologuée jusqu'à 3,5 t, avec empattement moyen et toit à mi-hauteur. La motorisation Diesel de 3 litres et 180 ch est accouplée à une boîte de vitesse automatique de ZF, à 8 rapports.

DÉROULEMENT DU TEST

Nous avons réceptionné le véhicule chez BTC (Brussels Truck Centre), tandis qu'il affichait à peine 317 km au compteur. Inutile de dire que nous avons dû respecter le rodage. Dans les premières semaines, la transmission automa-

tique avait tendance à choisir des régimes un peu trop élevés lorsque le véhicule roulait à vide. Nous avons alors noté une consommation moyenne de 9,7 l/100 km. En intervenant régulièrement à la main sur la transmission, l'électronique a cependant rapidement appris à diminuer les régimes du moteur, pour atteindre une moyenne de 8,6 l/100 km, ce qui est assez bon pour cette catégorie d'utilitaire – surtout sachant qu'un bon nombre de trajets se tenaient sur de courtes distances en agglomération, avec occasionnellement un chargement assez lourd. La boîte ZF est une transmission automatique classique avec convertisseur de couple, ce qui signifie qu'elle n'est pas capable de sauter de rapport. En revanche, le passage de l'un à l'autre est très prompt, de sorte que



La montée à bord est excellente, observez la poignée bien placée.



Le caisson de chargement est notamment doté de rails dans lesquels viennent se glisser des œilletons d'arrimage.

le moteur puisse surtout fournir son couple à bas régime. Cela se traduit par une consommation plus que raisonnable et moins de bruit en cabine. C'est surtout lors des démarrages à froid que le moteur 3 litres du Daily devient trop audible. Un autre son désagréable constaté lors de cet essai prolongé provenait des vibrations d'un des nombreux vide-poches du Daily. Après examen, nous y avons trouvé une vieille pièce de 5 francs belges, atterrie là on ne sait comment... Du coup, le cliquetis a disparu comme par enchantement. À vide, la suspension s'avère trop ferme, mais le véhicule devient confortable sitôt l'essieu arrière contraint à supporter une masse. Le fourgon du Daily est très bien éclairé à l'aide de plusieurs lampes LED, grâce auxquelles on trouve rapidement des objets plus petits. Le plancher est en bétonplex et les parois habillées de panneaux de bois avec rails aluminium pour y glisser des œilletons d'arrimage. C'est une méthode bien pratique pour fixer le chargement. Un grand espace de rangement, suffisamment spacieux pour y loger un diable à roulettes, des courroies, couvertures ou autres accessoires, est aménagé dans la partie du fourgon qui surmonte la cabine.

Plusieurs aspects passés inaperçus lors de tests de brève durée deviennent manifestes lorsque l'essai se prolonge. Le Daily est doté de 6 lave-glaces qui fonctionnent très bien, mieux que je le pensais étant donné que sur les précédentes générations Daily, les lave-glaces étaient installés sur les balais d'essuie-glace, ce qui demeure à mon avis la meilleure solution. Au terme d'un essai prolongé, il faut admettre

qu'une boîte automatique s'avère plus commode et confortable qu'une boîte manuelle, en particulier à cause des embouteillages à répétition : plus besoin de s'échiner sur la pédale d'embrayage. Même si le Daily ne dépassait pas les 3,5 t autorisées, il était doté d'un tachygraphe destiné à la traction de remorques dépassant 750 kg. Cela n'a jamais été notre cas durant l'essai.

L'éclairage LED est excellent et garantit une bonne visibilité dans le fourgon.





Le Daily prêt pour cet essai était doté d'une boule de traction.



Le siège du chauffeur n'avait pas de suspension.

À la fin de celui-ci, nous avons accompli un peu moins de 3000 bornes pour une consommation moyenne de 8,6 l/100 km, obtenue parce que la transmission automatique avait pris l'habitude de rester dans les bas régimes. Rappelons qu'il s'agit de la moyenne générale sur l'ensemble du test, et que par conséquent, à certains jours ou sur certains tronçons, la consommation était évidemment moindre. Je pense que si le Daily avait été d'emblée rodé, il aurait dû être possible d'avoisiner les 8 litres en conditions de circulation favorables et en

faisant un tantinet attention. Ce qui est particulièrement peu.

ÉLECTRONIQUE DE BORD

Le Daily est équipé d'un presse-papier, exposé au centre du tableau de bord, où l'on peut accrocher une tablette ou un smartphone, aisément accessible du bout des doigts. J'ai connecté le mien au système de bord par Bluetooth, mais la connexion était parfois aléatoire. Parlons maintenant de l'appli, fournie gratuitement par Iveco. Elle sert à évaluer le style

de conduite. Gros problème : elle demande à chaque fois de s'identifier avec un mot de passe. C'est une perte de temps inutile, surtout le matin, lorsque chaque minute compte. Ce qui fonctionne en revanche parfaitement, c'est l'association entre la radio de bord et les fichiers de musique stockés sur le téléphone, de choisir les plages de musique dans une liste de lecture, de modifier le volume et d'accepter les conversations téléphoniques depuis les touches de commande au volant. En fait, grâce à la transmission automatique, il ne faut pratiquement jamais relâcher le volant.

Un rayon de braquage court et des porte-à-faux réduits expliquent pourquoi cette grande camionnette est si pratique et maniable à conduire.



Encore un mot à propos des rétroviseurs, scindés entre un grand miroir principal et un rétro auxiliaire incurvé. Un mariage qui vaut son pesant d'or. Le premier donne un bon reflet général de la situation, tandis que le second élimine quasiment tout angle mort. Le chauffeur qui devra régulièrement exécuter des manœuvres en agglomération aura cependant intérêt à demander la caméra de recul en option. De quoi s'assurer d'une excellente vision périmétrique.

CONCLUSION

Durant ce test longue durée chez Transporama, le Daily s'est montré sous son meilleur jour. De toutes les camionnettes, c'est lui qui se rapproche le plus d'un vrai camion. Par son châssis, son rayon de braquage court et sa grande réserve technique, on remarque que cette grande camionnette a hérité de gènes professionnels. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

De Lijn commande 14 trams-bus chez Van Hool pour la périphérie nord de Bruxelles

De Lijn a commandé chez Van Hool 14 exemplaires de trams-bus, c'est-à-dire un modèle particulièrement long d'autobus articulé, qui conjugue l'efficacité et la performance d'un tramway à la souplesse d'exploitation d'un autobus. Par sa future ligne de tram-bus le long du ring, la société flamande de transport De Lijn veut fournir une alternative efficace à la congestion routière en périphérie nord de Bruxelles. L'objectif consiste à inciter au moins 10 000 automobilistes à se passer de leur véhicule.

Ce contrat porte sur une valeur proche de 12 millions d'euros, venus s'ajouter à une autre commande de l'exploitant, le 24 octobre dernier, portant sur 132 millions d'euros en trams et autobus.

Les trams-bus hybrides de Van Hool sont de type 'Exqui.City 24 Hyb' articulé de 24 m de long, soit le double d'un bus ordinaire. Ils comptent quatre portes doubles pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs. Le véhicule compte 51 sièges ainsi que 86 places debout, et un espace réservé aux poussettes et fauteuils roulants, pour une capacité totale proche de celle d'un tramway. Mais c'est un mode de transport nettement plus souple puisqu'il n'est pas lié

à un trajet fixe et peut dévier de son itinéraire en cas de besoin ou de perturbations. Des mesures savamment pensées de gestion des flux de trafic sur la quasi-totalité de l'itinéraire permettraient d'enregistrer des temps de parcours très stables, autour de 38 minutes, pour relier les 17 km séparant le plateau du Heysel de l'aéroport de Bruxelles-National. Parmi ces mesures se comptent entre autres une harmonisation des feux de signalisation aux carrefours ainsi que de longs tronçons en site propre.

Les quatre premiers exemplaires devraient être livrés fin 2018. Ils serviront d'abord à la formation des chauffeurs et à leur initiation sur l'itinéraire. Les 10 trams-bus suivants sont attendus début 2019.

AMÉLIORER LA VIABILITÉ EN PÉRIPHÉRIE NORD DE LA CAPITALE

Les trams-bus seront donc engagés sur la ligne Ring tram-bus spécialement créée par De Lijn en périphérie nord de Bruxelles. Elle doit servir d'alternative au trafic automo-

bile toujours encombré dans cette région et vise à extraire des routes environ 10 000 véhicules par jour. Une ligne de transport public performante desservie par trams-bus devrait à elle seule réaliser la moitié de ce changement de mode de transport. Les améliorations des infrastructures cyclistes avec 23 km de pistes cyclables complémentaires le long du tracé du tram-bus devraient en outre attirer beaucoup d'usagers du vélo. De la sorte, la ligne Ring tram-bus devrait améliorer la viabilité dans le nord de Bruxelles. C'est important étant donné que de lourds travaux sont prévus sur cette portion du ring.

À l'instar des 66 autobus hybrides commandés par De Lijn fin octobre, les trams-bus pourront circuler sur alimentation entièrement électrique ou hybride. Celle-ci fait appel aux batteries et au moteur Diesel. La première est utilisée pour les (re)démarrages aux arrêts et feux de circulation. La combinaison des deux permet au tram-bus d'économiser quelque 25 l de carburant par 100 km. Ces véhicules pourraient également rouler en mode 100 % électrique, à condition d'avoir été transformés et de bénéficier d'installations de recharge rapide le long de l'itinéraire. ▲





Les gammes DAF XF et CF sont "International Truck of the Year 2018"

Les nouvelles gammes DAF CF et XF ont été élues «International Truck of the Year» par un jury composé de 23 membres journalistes reconnus dans le monde des Véhicules Industriels, représentant 23 magazines de camions à travers l'Europe.

La prestigieuse récompense a été remise à Preston Feight, le Président de DAF Trucks, pendant la journée presse du salon du Véhicule Industriel Solutrans à Lyon.

Avec un score de 104 votes, la nouvelle gamme du constructeur Hollandais remporte ce trophée très disputé cette année. L'Iveco Stralis NP, un modèle fonctionnant avec un moteur au Gaz Naturel qui affiche 460 chevaux, est arrivé

second au classement et enfin, ce podium est complété par la gamme construction Scania XT. Conformément aux règles du trophée du camion de l'année (IToy), la récompense annuelle est attribuée à un véhicule ou bien une gamme de véhicules, présenté sur le marché dans les 12 mois. Ce trophée récompense la plus grande contribution à l'efficacité du transport routier dont plusieurs critères importants sont pris en compte, tels que l'innovation tech-



nologique, le confort du conducteur, la sécurité routière, la maniabilité, l'économie de carburant, l'empreinte environnementale et le coût total de propriété (TCO).

Les nouvelles chaînes cinématiques des XF/CF, basées sur les moteurs 6 cylindres en ligne MX-11 et MX-13 optimisés, bien intégrées avec les nouvelles boîtes de vitesses ZX Taxon à 12 rapports et enfin sur les nouveaux essieux arrière DAF, ont considérablement améliorées les performances de conduite et l'efficacité en termes de consommation de carburant, notamment grâce à des changements de rapports homogènes.

Le jury du Truck Of the Year a particulièrement apprécié les améliorations sur l'efficacité des gammes CF et XF: combustion améliorée, réduction des forces de frottement dans le moteur, réduction du régime moteur, nouvelle architecture électronique permettant bon



La prestigieuse récompense a été remise à Preston Feight, le Président de DAF Trucks



Le jury est composé de 23 membres journalistes reconnus dans le monde des véhicules industriels, représentant 23 magazines de camions à travers l'Europe.



nombre d'améliorations dont de nouveaux modes pour les changements de rapports ou bien encore l'adaptation d'auxiliaires intelligents. De plus, la réduction du poids sur certains organes dont le système d'échappement, apporte encore des avantages.

Toutes ces avancées ont été particulièrement appréciées lors d'un test prolongé en Belgique et en Hollande. Ce dernier, spécialement organisé à l'attention des membres du jury, a réellement permis de se rendre compte des améliorations et des gains apportés par cette nouvelle génération de camions. L'intégration accrue au niveau du moteur et de la boîte de vitesse permet une utilisation plus fréquente du mode Eco Roll, le tout associé au guidage GPS à reconnaissance de parcours optimal.

Pour résumer le vote du Jury, le président de l'ITTOY Gianenrico Griffini: «avec l'arrivée de cette nouvelle série XF/CF, DAF met sur le marché une nouvelle gamme de camions qui optimise au maximum la chaîne cinématique et la performance globale des véhicules.» ▲

Avec un score de 104 votes, la nouvelle gamme du constructeur Hollandais remporte ce trophée très disputé cette année.

Solutrans 2017 bat des records de fréquentation

Solutrans, le salon international des solutions de Transport Routier et Urbain, qui s'est tenu du 21 au 25 novembre 2017, a enregistré une hausse record de son visitorat. Durant 5 jours, le salon a reçu 48 240 visites, soit une progression de 34 % vs. 2015. Le nombre de sociétés représentées par les visiteurs progresse de 20 % cette année.

Avec 610 exposants et sociétés représentées, soit une croissance de 30 % par rapport à l'édition 2015, 45 % de nouveaux exposants et 24 % d'internationaux en provenance de 18 pays, l'édition 2017 de SOLUTRANS remporte un franc succès, fruit d'un travail de fond entamé depuis plusieurs années par la FFC, la Fédération Française de Carrosserie. Le salon se positionne plus que jamais comme le salon réunissant l'ensemble des acteurs de la filière du transport routier et urbain.

Le salon a été inauguré le mardi 21 novembre par Madame Elisabeth Borne, Ministre française chargée des Transports, et Monsieur Tomas Eneroth, Ministre suédois des Infrastructures. Lors de sa visite, Madame Elisabeth Borne a confirmé le soutien du gouvernement à la filière et a retenu "la prise de conscience des enjeux environnementaux et l'implication de la filière dans la transition énergétique et la révolution digitale". À cette occasion, Madame Elisabeth Borne s'est vue remettre le livre blanc "Le gaz naturel pour la filière des véhicules industriels", conçu par la Fédération Française de Carrosserie (FFC) et l'Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules (AFGNV) dans le cadre des travaux de la PFA - Filière Automobile et Mobilités.

Iveco Stralis NP 460 : une gamme complète de camions au gaz naturel

Iveco a lancé son nouveau Stralis NP 460, seule offre complète de poids lourds fonctionnant au gaz naturel spécifiquement conçue pour couvrir une gamme complète de missions, du transport régional au transport international, du transport au volume aux applications de caisses mobiles, jusqu'à l'ADR, mais aussi la logistique et l'approche chantier. Le camion le plus écologique jamais conçu est encore plus puissant et plus économique, permettant ainsi aux transporteurs d'être plus compétitifs et de répondre à la demande croissante du secteur logistique « vert ».

Le Stralis NP 460 est le camion idéal pour l'activité de transport long-courrier : il offre un TCO exceptionnel et un confort, une charge utile, une performance et une polyvalence équivalents ou supérieurs à ceux d'un camion diesel. Le nouveau Stralis NP 460 réduit de 9 % le coût total de détention par rapport à un véhicule diesel, en offrant une meilleure performance dynamique. Il s'agit d'une amélioration par rapport celle déjà réalisée avec le Stralis NP 400 lancé l'année dernière, qui était de 7 %. Le rendement énergétique du Stralis NP 460, qui utilise 15 % de carburant en moins, et le coût limité du gaz naturel par rapport au diesel, permettent d'économiser de façon significative sur le coût total de détention. Cette économie peut encore être améliorée avec les nouveaux

services TCO2 « Live fuel consultancy services » exclusifs d'Iveco, qui incluent les Smart Reports avec le score de l'évaluation du style de conduite (DSE), la consommation de carburant et le contrôle de la pression des pneus ; le service de conseil en matière d'économie de carburant « TCO2 ADVISING » ; les cours « TCO2 DRIVING » eux-aussi axés sur les économies à réaliser pendant la conduite ; et la garantie Up-time, une exclusivité Iveco.

Le coût total de détention est également limité grâce à l'espacement des intervalles d'entretien : déjà considérés comme les plus étendus du secteur sur la version précédente, ils atteignent désormais 90 000 km ; les véhicules Iveco sont ainsi ceux qui restent le plus longtemps sur la route en proposant les coûts d'entretien les plus bas. L'absence de systèmes complexes de post-traitement, de filtres à particules ou de régénération active contribue encore à baisser les coûts d'entretien du Stralis NP 460. ▲



Le véhicule peut être alimenté au CNG, au CNG et LNG combinés, ou au LNG uniquement.

Le nouveau Stralis NP 460 réduit de 9 % le coût total de détention par rapport à un véhicule diesel





Une magnifique journée de juin, un soleil radieux, peu de vent... Il n'en fallait pas davantage au Renault T440 Optifuel pour enregistrer d'excellents résultats. Il faut dire que la marque au losange a de l'ambition : pour que chacun de ses camions puise le maximum de chaque goutte de Diesel, il faut nécessairement veiller au moindre détail. Nous l'avons fait aussi, à notre niveau, durant notre parcours d'essai en Ardenne.

Test : Renault T 440 Optifuel

Suédois de cœur, français

Difficile de passer inaperçu au volant d'un tel bahut : une magnifique peinture rouge, certes, mais surtout beaucoup d'allure, par la forme des optiques et le concept de la calandre. Le camion a l'air robuste et costaud, mais sans se montrer agressif. De toute façon, rien de mal à ce qu'un poids lourd impose un minimum de respect aux autres usagers de la route. L'inscription

T-Range apporte la touche finale. Pas de pare-soleil extérieur en revanche, pour éviter de nuire à l'aérodynamique du véhicule. Car les ingénieurs Renault se sont efforcés de la maximiser. La cabine, par exemple, mesure 230 cm de largeur à l'avant, et 20 de plus à l'arrière. Mais sans mètre ruban, difficile de se rendre compte de quoi que ce soit. Elle est un peu plus compacte qu'autrefois, mais



l'importance des remous vers les roues avant. Le gain est double : cela diminue d'une part la consommation de carburant, et évite d'autre part les éclaboussures intempestives d'eau sur les rétroviseurs et les flancs du véhicule. Les boîtiers des rétros de ce Renault sont minces, ce qui favorise l'aérodynamique et la visibilité périmétrique : à l'abord des carrefours, le chauffeur garde une vue dégagée sur la situation. On observe encore un détail sur ce Renault : les plaquettes métalliques indiquant de quel modèle de poids lourd il s'agit. La montée à bord de ce représentant de la nouvelle série T est très facile : les échelons

sont bien disposés, la poignée est placée dans un endroit logique. À bord, on apprécie la possibilité de déplacer ou d'intervertir les interrupteurs, sans outillage spécial. Les sièges procurent partout un soutien correct, mais dans mon cas, il m'a fallu chercher quelque peu malgré tout. Une fois la configuration terminée, on ne le regrette pas, car le confort est vraiment bon.

CHAÎNE DE TRACTION

Renault a développé un moteur 11 litres assez fabuleux, mais le poids lourd testé pour l'occasion avait une cylindrée de 13 litres. Il

Le poids lourd a reçu un système de contrôle de pression des pneus.



Une grande attention a été apportée aux détails aérodynamiques.



dans l'âme

conserve bien assez de place pour les longs déplacements. Un frigo, aisément accessible en roulant, est disposé sous la couchette.

Il suffit de faire le tour du tracteur pour se rendre compte à quel point ses concepteurs ont accordé beaucoup d'attention et d'intérêt à l'aérodynamique. Des déflecteurs à l'avant sont installés à côté des phares, pour limiter



Les jupettes latérales contribuent à améliorer le coefficient aérodynamique.



Un chouette détail, cette plaquette indiquant le modèle.



Les rétroviseurs sont suffisamment étroits pour ne pas entraver la visibilité dans les carrefours.

Le climatiseur d'air, un équipement standard, contribue grandement au confort.



est capable de libérer jusque 440 chevaux, entièrement à disposition entre 1404 (SIC) et 1800 tours/minute. Le couple est relativement élevé par rapport à ce niveau de puissance, puisqu'il est de 2200 Nm entre 900 et 1404 tpm. On aura noté que couple et puissance se rejoignent bien, gage d'une grande souplesse du moteur. Le bloc et tous les organes mécaniques ou en fonte sont communs à Volvo, qui a également fourni la boîte de vitesses Optidriver. Mais cela ne signifie nullement que les ingénieurs Renault n'ont pas eu leur mot à dire ou se sont contentés de faire leur shopping en Suède pour intégrer ces éléments dans leur poids lourd. Ils ont totalement retravaillé le logiciel, ce qui explique pourquoi la différence avec une chaîne cinématique suédoise est nettement plus grande qu'on pourrait le croire de prime abord. Bref, nous avons là un bel exemple de musculation suédoise, mais de réflexes français, pour parler en termes sportifs. La boîte de vitesses Optidriver avait également besoin d'un sérieux travail d'adaptation afin d'assurer une collaboration bien huilée avec



Le capteur de lumière se commande par une molette. On apprécie la finition alu.

le moteur. Enfin, signalons que le rapport de pont de l'arbre arrière était de 1 sur 2,64. C'est assez long, surtout pour arpenter le tracé ardennais avec un train de 40 t. Naturellement, l'avantage réside dans un régime moindre du moteur, ce qui se traduit par une consommation plus faible de carburant. Renault assure qu'à 90 km/h, son moteur tourne seulement à 1280 tr/m. À de tels régimes, on utilise évidemment au mieux le couple disponible.

EN ROUTE

Multipliez ces bas régimes par une cabine très aérodynamique, et vous obtenez un camion fort silencieux. Cela se remarque dès les premiers mètres sur autoroute : les seuls bruits audibles sont le ronflement du propulseur, fortement réprimé, la légère friction des pneumatiques et le faible sifflement du vent à hauteur des rétroviseurs. Le combiné pesait 40 t au total, et malgré cette masse considérable, il était capable d'accélération énergiques (au vu de la puissance disponible). Il faut moins d'une minute pour atteindre les 85 km/h, une



allure que le T maintient avec aisance. Ce qui surprend également dès les premiers mètres, c'est la logique de commande adoptée par Renault, pour la boîte de vitesses et le cruise control adaptatif notamment. L'Optidriver se pilote par un levier à droite de la colonne de direction, ce qui s'avère résolument pratique. Mais sur la plupart des autres marques, lever la manette revient à passer la vitesse supérieure, et l'abaisser à rétrograder ; chez Renault, cela a pour effet de basculer entre le mode automatique et manuel. Pour le chauffeur attiré d'un tel bahut, ce n'est qu'une question d'habitude,

certes ; mais pour celui qui change régulièrement de tracteur, comme moi par exemple, c'est assez perturbant au début. Le réglage du cruise control adaptatif s'opère lui aussi au moyen de boutons et de manettes au volant. Ce qui semble pratique à première vue, sauf que certains commutateurs rotatifs se trouvent sur la face inférieure du volant. Une fois encore, lorsque l'habitude est prise, on ne doit même plus y penser, mais au début, il faut du temps pour s'y accoutumer. Cela dit, l'ACC fonctionne parfaitement et adapte la vitesse du combiné en fonction de celle du véhicule qui le précède,



Les marches sont intelligemment intégrées et disposées.

Force suédoise, esprit français : c'est le Renault T 440 Optifuel!





Le réfrigérateur est volumineux et aisément accessible, même en conduisant.



Les ceintures de sécurité rouges joignent la sportivité à la nécessité.

sans heurt ni choc. La boîte de vitesses Optidriver présente encore un autre aspect particulier : elle choisit automatiquement le rapport de vitesse consommant le moins de carburant. Pour cela, elle tient compte de la topographie de l'itinéraire emprunté – ce qui ne fonctionne qu'à partir du second parcours. Cela signifie que la boîte de vitesses reconnaît les côtes et descentes sur les itinéraires habituels et se permet, au bas d'une rampe, de rétrograder d'un rapport afin d'amorcer la montée avec plus de mordant. À l'approche du sommet, elle évite aussi de rétrograder inutilement.

Un élément important de la chaîne cinématique, surtout dans les longues descentes comme la N4, est l'Optibrake+. Il génère une puissance de freinage de 382 kW à 2.300 tpm, soit 520 ch obtenus par un mélange d'un frein d'échappement et d'un timing révisé des soupapes. Plus qu'il n'en faut pour garder la maîtrise du poids lourd et épargner les freins d'exploitation, qui gardent leur plein potentiel pour exécuter une éventuelle manœuvre de freinage. Le Renault était également muni d'un retardeur hydraulique Voith en option, qui libère à son tour 450 kW et 3.250 Nm en freinage. Autrement dit, aucun souci à se faire en Ardenne : le bahut dispose à tout moment d'une puissance de freinage largement suffisante pour garder le contrôle des opérations.

L'ascension la plus sérieuse du parcours est la célèbre rampe de Barchon ; je l'ai franchie en 9e rapport à une vitesse de 45 km/h. C'est un rythme plus que raisonnable pour cette motorisation, et de toute façon, le Renault T ne semblait pas capable de la vaincre à vitesse normale. Le reste du parcours se tint à une allure assez élevée, sans être retardée par un embouteillage sur le ring de Bruxelles. Oui, vous avez bien lu : pas de bouchon à Bruxelles en fin d'après-midi ! Par "chance", il y en avait un autre un peu plus loin, sur le ring d'Anvers, sans quoi j'aurais pu penser m'être égaré...

CONCLUSION

Avec ce T 440 Optifuel, Renault tient sa promesse : un camion économe, une aérodynamique performante et une chaîne cinématique savamment pensée. Le chauffeur n'a pas de compromis à craindre : le véhicule est rapide et très confortable. Et en outre, il a beaucoup d'allure : Renault Trucks a un bel étalon dans son écurie. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

FICHE TECHNIQUE

Renault Trucks T 440 Optifuel

Date de l'essai	12 juin
Température	au départ, 16 °C, à l'arrivée 26 °C
Conditions météorologiques	ensoleillé, léger vent du sud
Distance parcourue	434 km en test
Résultats du test	
Vitesse moyenne, avec facteur de correction	73 km/h
Consommation entre Anvers et Barchon (tronçon relativement plat)	27,2 l/100, vitesse moyenne 76 km/h
Consommation totale du test	29,05 l/100 km
Consommation totale d'AdBlue	10,6 l
Accélérations	0 – 50 km/h : 22,3 s 0 – 60 km/h : 29,13 s 0 – 85 km/h : 59,93 s
Mesures du bruit	Stationnaire : 59 dB(A) À 85 km/h : 74 dB(A) Maximal : 81 dB(A)
Fiche technique	
Marque	Renault Trucks
Type	T 440 4 x 2 T Optifuel E6
Cabine	standard
Empattement	3.800 mm
Moteur	DTI 13
Puissance	440 ch (323 kW) de 1.404 (SIC) à 1.800 tpm
Couple	2.200 Nm de 900 à 1.404 tpm
Alésage x couple	131 x 158 mm
Alésage x couple	pas précisé
Boîte de vitesse	GRS0925R
Rapport de pont	AT 2412F (14,94 - 1)
Retardeur hydraulique Voith	3.250 Nm
Contenance du réservoir (réservoir de test avec purge)	450 litres
Réservoir AdBlue	44 litres



Mercedes-Benz Arocs : le bon à tout faire

Les camions de chantier assument aujourd'hui des tâches de plus en plus variées – et leur emploi connaît de sérieuses évolutions. Bien conscient de cette tendance, Mercedes-Benz a retravaillé son Arocs pour l'adapter aux exigences d'une clientèle toujours plus nombreuse.

Tous les grands constructeurs d'utilitaires lourds lorgnent avec avidité le secteur du bâtiment. La raison ? Les poids lourds utilisés y sont, pour beaucoup, dotés d'équipements à haute valeur ajoutée : prise de force, carrosserie, essieux ou châssis renforcés... Pour d'autres, c'est le contraire : la tare doit être aussi faible que possible. Mais l'intérêt des fabricants dépasse cette valeur ajoutée : les camions de chantier ou du bâtiment passent la totalité de leur carrière dans la région de leurs clients. Pour les concessionnaires de la marque, c'est l'assurance d'une quantité de travail récurrente, et donc d'un gagne-pain régulier. Certes, les petits travaux de maintenance et les réparations de menus dégâts sont souvent exécutés et résolus par les propriétaires eux-mêmes, mais lorsqu'il s'agit de

structures techniquement complexes, il faut nécessairement passer par des ateliers spécialisés et du personnel hautement qualifié.

Constatant une concurrence toujours plus aiguë dans le segment des camions de chantier et du bâtiment, Mercedes-Benz redouble donc d'ardeur pour tenir son rang. Ses parts de marché dans ce créneau sont impressionnantes, mais pour les conserver, innover continuellement est indispensable. La preuve encore récemment par les améliorations apportées avec brio à l'Arocs.

CHAÎNE CINÉMATIQUE RÉVISÉE

Avant toute chose, rappelons que la très grande majorité des poids lourds passent l'essentiel de leur existence sur les routes asphaltées – plus

L'Arocs peut être commandé dans toutes les configurations d'essieux possibles, comme ce 6 x 2.



de 90 % du kilométrage. Mais ce sont évidemment les derniers kilomètres, voire les derniers hectomètres sur revêtements instables, chemins et voies privées, qui sont décisifs. Aucun chauffeur n'envisage de s'embourber avec une cargaison urgente d'éléments en béton, et a fortiori un mixeur. Garantir la mobilité sur revêtements instables, et encore plus en tout terrain est évidemment difficile à associer à un certain niveau de confort sur voirie asphaltée, certes, mais Mercedes-Benz a pu trouver un compromis très flatteur. Car sur route, sa nouvelle génération Arocs est plus que confortable. Lors d'un premier essai matinal organisé à l'occasion de la présentation de presse du modèle à Ötigheim, dans l'État allemand du Baden-Württemberg, Mercedes-Benz nous a proposé d'arpenter divers pistes et chemins. Le hasard voulut que lorsque vint mon tour, il ne restât que le modèle le plus léger et le plus petit de la série, un Arocs de 19 t – le véhicule au complet en pesait une de moins – avec structure porte-conteneur. Dès les premiers kilomètres, j'ai constaté que l'Arocs était devenu plus silencieux qu'autrefois et que les réactions du frein moteur, qui utilise désormais une soupape disposée devant le turbo asymétrique, étaient assez promptes et surtout efficaces. Lors des décélérations, le frein auxiliaire accumule presque automatiquement une contre-pression, ce qui s'avère nommément pratique à l'approche d'un feu rouge. La boîte de vitesses automatisée s'adapte avec fluidité à la perte de vitesse progressive du poids lourd.

À l'intérieur de la cabine, on constate que l'Arocs est de la même famille que l'Actros : les interrupteurs disposés avec logique, les cadres et bouches d'aération soignés et le volant agréable en main sont identiques. Les matériaux et garnissages sont aisés à nettoyer, ce qui s'avère bien nécessaire vu la mission de ces utilitaires.

L'Arocs profite d'une grande partie des perfectionnements apportés à l'Actros, dont nous avons longuement parlé dans le précédent numéro de Transporama. Ils lui avaient permis de réduire de 7 % sa consommation de carburant ; dans le cas présent, en l'absence d'organes aérodynamiques, le gain se limite à 3 %. La chaîne cinématique est assemblée à partir des moteurs et boîtes de vitesses du catalogue Mercedes-Benz : l'OM 936 de 7,7 litres est le propulseur le plus léger ; avec 11 litres et une tare réduite, l'OM 470 semble le plus intéressant vu le niveau maximum de couple et de puissance généré. Pour les tâches ardues, il reste les OM 471 et 473 (voir encadré). Ces



Ce 8 x 8 avec TRK est ici photographié en marche arrière avec un train de 32 t, sur une rampe de 60° (SIC).

deux groupes sont accouplés de série à la boîte de vitesses automatisée Mercedes PowerShift 3, dotée d'un programme off-road ou power et même d'un mode destiné à extirper le véhicule d'un éventuel enlèvement.

TRK

Le TRK, ou Turbo Retarder Kupplung, est un développement spécialement réalisé par Voith pour Mercedes-Benz. Il regroupe un retardeur, un embrayage à sec et un convertisseur de couple. Ce dernier est utilisé pour mettre en branle de très lourds véhicules sans exercer

d'effort excessif sur l'embrayage à sec, qui prend le relais sitôt une certaine vitesse atteinte. Selon certains dires de Mercedes-Benz, la durée de vie de l'embrayage à sec devrait être aussi longue que celle du camion. L'un des atouts du convertisseur de couple du TRK est de permettre des manœuvres à très faible vitesse. Effectivement, j'ai pu tester un Arocs 8 x 8 avec une masse totale au sol de 32 t pour un démarrage en côte jusqu'à 60° (SIC) : il suffit de jouer avec l'accélérateur pour adapter l'allure du poids lourd et obtenir une conduite d'une précision (quasi) millimétrique.

Ce 8 x 4 n'a éprouvé aucune difficulté même en terrains lourds et très lourds. Qui plus est, son rayon de braquage est relativement court.





Ce 8 x 6 est le gage d'une très bonne mobilité en tout terrain.



Il est même possible, alors qu'un rapport de boîte vers l'avant est enclenché, de laisser le poids lourd reculer de lui-même par la force de gravité, de neutraliser l'effet de descente et de repartir vers l'avant. Le retardeur s'avère particulièrement efficace, même à des vitesses relativement basses.

TRACTION

Vu qu'un véhicule de chantier devra probablement franchir un jour ou l'autre des zones boueuses ou à tout le moins glissantes, il est utile que la puissance et le couple nominaux du moteur puissent être totalement affectés à maintenir le poids lourd en mouvement. Le catalogue Mercedes-Benz propose trois variantes de traction. La première est bien connue : HAD,

par laquelle les roues avant sont mues par des moteurs Poclairn jusqu'à une vitesse approximative de 30 km à l'heure. Il s'agit donc surtout d'une assistance au démarrage : si l'engin risque de s'enliser, l'essieu avant hydraulique intervient pour fournir le surcroît d'énergie suffisant pour se sortir d'une situation périlleuse. Lors d'un test effectué sur l'ancien terrain d'essai Unimog à Ötigheim, le système HAD a montré sa pertinence et son efficacité, mais n'est évidemment pas une alternative complète à la traction intégrale permanente à vitesse réduite. Néanmoins, ses avantages sont nombreux : la tare, la résistance interne et donc évidemment la consommation sur piste sont moindres. Mercedes a en outre sérieusement retravaillé son système, dès la phase de

conception du nouvel Arocs, et prétend que le dispositif HAD est exempt d'entretien.

Le deuxième mode de traction proposé par Mercedes-Benz est une propulsion avec essieu avant activable. J'ai testé une version 8 x 6 pesant un peu moins de 32 t. Principale différence avec un Arocs équipé du HAD : le rayon de braquage est beaucoup plus grand, puisque l'essieu avant est motorisé. Il faut donc anticiper avant les virages. Juste après, j'ai eu l'occasion de parcourir à nouveau le même circuit d'essai au volant d'un Arocs en configuration 8 x 4. Eh bien, il s'est senti aussi à l'aise dans la gadoue que son équivalent 8 x 6. Or le terrain d'essai d'Ötigheim était cette fois particulièrement glissant et boueux. En fait, on peut en



La version Loader de l'Arocs avec mixeur à béton se distingue par sa tare très faible.



Ce modèle est chaque jour testé en conditions très difficiles, afin de vérifier la longévité de la suspension.



Le HAD est une précieuse assistance au démarrage, aux nombreuses vertus.

conclure que les modèles 8 x 6 et 8 x 8 ne sont aujourd'hui vraiment indispensables que dans les circonstances extrêmes. Suite aux améliorations apportées à la suspension, aux pneumatiques et aux chaînes de traction, on risque nettement moins de s'embourber qu'autrefois. Mais ce n'est évidemment jamais exclu non plus.

SÉCURITÉ RENFORCÉE

Mercedes-Benz n'a pas compté son temps ni ses efforts pour accroître la sécurité de ses engins. Une sage décision, car l'augmentation du trafic routier en Europe ne facilite certainement pas la tâche d'un chauffeur de poids lourd. Sur les engins de chantier en particulier, avec leur construction haute sur pattes, éprouvant sou-

FICHE TECHNIQUE

OM 936, cylindrée de 7,7 litres

Puissance

175 kW (238 ch) à 2200 tpm
200 kW (272 ch) à 2200 tpm
220 kW (299 ch) à 2200 tpm
235 kW (320 ch) à 2200 tpm
260 kW (354 ch) à 2200 tpm

Couple

1000 Nm à 1200 - 1600 tpm
1100 Nm à 1200 - 1600 tpm
1200 Nm à 1200 - 1600 tpm
1300 Nm à 1200 - 1600 tpm
1400 Nm à 1200 - 1600 tpm

OM 470, cylindrée de 10,7 litres

Puissance

240 kW (326 ch) à 1600 tpm
265 kW (360 ch) à 1600 tpm
290 kW (394 ch) à 1600 tpm
315 kW (428 ch) à 1600 tpm
335 kW (456 ch) à 1600 tpm

Couple

1700 Nm à 1100 tpm
1800 Nm à 1100 tpm
1900 Nm à 1100 tpm
2100 Nm à 1100 tpm
2200 Nm à 1100 tpm

OM 471, cylindrée de 12,8 litres

Puissance

310 kW (421 ch) à 1600 tpm
330 kW (449 ch) à 1600 tpm
350 kW (476 ch) à 1600 tpm
375 kW (510 ch) à 1600 tpm
390 kW (530 ch) à 1600 tpm

Couple

2100 Nm à 1100 tpm
2200 Nm à 1100 tpm
2300 Nm à 1100 tpm
2500 Nm à 1100 tpm
2600 Nm à 1100 tpm

OM 473, cylindrée de 15,6 litres

Puissance

380 kW (517 ch) à 1600 tpm
425 kW (578 ch) à 1600 tpm
460 kW (625 ch) à 1600 tpm

Couple

2600 Nm à 1100 tpm
2800 Nm à 1100 tpm
3000 Nm à 1100 tpm

vent des problèmes d'angle mort, des anges gardiens électroniques complémentaires ne sont pas vains. Les variantes à trois essieux de l'Arocs ont droit à l'Active Brake Assist 4, un système en mesure d'identifier la présence de piétons et de forcer l'arrêt du véhicule pour éviter un accident. En option, le catalogue

propose également un dispositif de contrôle de pression des pneumatiques, qui indique la pression requise en fonction de la température extérieure. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



Observez la finition du tableau de bord, elle est excellente.



Test : Iveco Stralis Hi-Way XP 480 Qu'il pleuve, qu'il vente...

Il suffit qu'un poids lourd d'essai nous soit envoyé depuis le sud de l'Europe pour qu'une tempête se déchaîne sous nos latitudes. Dans de telles conditions, pas évident d'enregistrer une consommation de carburant raisonnable, car la résistance au vent est nettement plus forte que par conditions météo ordinaires. Mais cela n'a pas suffi pour mettre ce Stralis de mauvaise humeur.

Notre itinéraire ardennais à la réputation d'être exigeant pour les poids lourds d'essai, et c'est encore pire par mauvais temps. Dès le départ à l'aube, avec 14 °C, de fortes bourrasques et une pluie presque horizontale, j'ai dû tenir fermement la portière au moment d'embarquer. Et le pire était à venir...

Sous son physique engageant et désormais bien connu, l'Iveco Stralis a changé beaucoup plus qu'on ne le croirait. L'évolution qu'il a connue est parallèle à d'autres marques d'utilitaires lourds : elles ont d'abord investi les sommes nécessaires pour atteindre la norme Euro 6, avant de dégager des moyens

pour affiner la mécanique et grappiller encore quelques gouttes de mazout. Les transformations apportées au Stralis sont conséquentes, en particulier en ce qui concerne la chaîne cinématique, qui fait désormais appel à la transmission Traxon de ZF, appelée Hi-Tronix chez Iveco. C'est un secret de polichinelle que la division développement moteur d'Iveco et le département R&D de ZF sont tous deux implantés non loin l'une de l'autre en Allemagne, dans la même région. Et cela se remarque dès les premiers mètres au volant de ce Stralis : l'intégration entre le moteur et la boîte de transmission est tout bonnement parfaite. Les changements de vitesse sont si souples et si aisés qu'on a l'impression de commander une



Les 480 chevaux sont bien présents.



Les commandes de la transmission Traxon de ZF, appelée Hi-Tronix chez Iveco.

cavalerie supérieure à 500 chevaux.

Les ingénieurs se sont également attelés à revoir l'essieu arrière et sa suspension, pour les alléger de 45 kg. Ils en ont profité pour allonger le rapport de pont (à 1 sur 2,64), visant ainsi à diminuer le régime des moteurs et la consommation de Diesel.

La conception du châssis a également fait l'objet d'une refonte, en particulier avec le tout nouveau système Hi-Mux, une architecture électronique qui permet d'envoyer des données deux fois plus vite que par le passé. L'électronique de bord parle le même langage informatique, de sorte que tous réagissent avec célérité. Cela dit, la seule chose qui importe

vraiment pour le chauffeur, c'est de disposer d'un poids lourd réagissant à ses commandes rapidement et avec précision. Je signalerai également qu'Iveco s'est efforcé de clarifier l'infrastructure du châssis, afin de simplifier considérablement les tâches de maintenance et les éventuelles réparations ultérieures.

Au volant, on se rend bien compte de la vivacité de réaction de l'électronique, mais les

menus donnant accès à certaines fonctions sont trop complexes à mon goût. Cela dit, les couleurs sont vives et les moniteurs bien lisibles, ce qui donne une impression globale de gaieté. J'ai aussi constaté que le fabricant paneuropéen propose désormais plusieurs options qui jusque récemment ne se trouvaient que sur les voitures de tourisme : phares LED, verrouillage centralisé avec télécommande, al-



Les moniteurs sont bien lisibles, ce qui donne une impression globale de gaieté.



Les boutons sont aisément accessibles et regroupés avec logique.



Les marches sont bien placés.



Les rétros sont facilement adaptables, grâce aux commandes sur la portière.

lumage automatique des feux de détresse en cas d'arrêt d'urgence, sièges chauffés et/ou ventilés. C'est une nouvelle philosophie chez Iveco. Le matelas sur sommier à lattes mesure 80 cm de large pour 200 de long. Le réfrigérateur présente une contenance de 50 litres et est aisément accessible en roulant.

MODÈLE TESTÉ

Le Stralis fourni par Iveco pesait 39 320 kg. C'est pratiquement 700 kg de moins que la masse habituelle pour les parcours d'essai sur le tracé ardennais, mais que pouvions-nous y faire ?

Le Stralis testé était un modèle XP 480, en qui les connaisseurs reconnaîtront la plus puissante version du Cursor 11 pour ce tracteur. Avec 353 kW ou 480 ch et un couple de 2300 Nm, ce propulseur peut assumer une grande partie des tâches de transport aux quatre coins de notre continent. Rappelons que les moteurs Cursor étaient des pionniers lors de leur lancement : une cylindrée réduite, mais performante, ce qui a suscité à l'époque quelques rires (moqueurs). Mais Iveco avait raison : aujourd'hui, plus aucune marque de poids lourd

ne peut se permettre l'absence de motorisations de 10 ou 11 litres. Le moteur a naturellement bénéficié d'une belle cure de jouvence, d'ailleurs les Cursor 11 de 420 et 460 ch n'ont plus besoin d'EGR : l'injection d'AdBlue ou le SCR suffisent pour respecter la norme Euro 6. Les avantages sont conséquents : intervalles espacés pour les vidanges d'huile (parce qu'il n'y a plus de retour de gaz dans les cylindres), diminution de la quantité d'huile, et donc du poids du moteur. Dans sa version de 480 ch, testée pour Transporama, une toute petite partie des gaz d'échappement est encore renvoyée vers les cylindres. Grâce à cela, la température des émissions demeure élevée, ce qui évite de devoir régénérer les filtres.

De l'extérieur, le Stralis a beaucoup d'allure, avec ses jolis blocs optiques et le masque noir mat. On apprécie également la silhouette générale de la cabine, et notamment le pare-brise légèrement incliné et la ligne de toit fuyante.

La montée à bord est aisée, les marches sont parfaitement disposées. Un bémol toutefois pour un soutien au milieu de la poignée. Pour

FICHE TECHNIQUE

Iveco AS440S48 T/P Stralis XP 480

Date de l'essai 6 juin

Température au départ, 14 °C,
à l'arrivée 22 °C

Conditions météorologiques
grosses averses, tempêtes

Distance parcourue
429,7 km en conditions d'essai

Résultats du test

Vitesse moyenne,
avec facteur de correction 70,7 km/h

Consommation entre Anvers et Barchon
(tronçon relativement plat)
28,7 l/100, vitesse moyenne 76 km/h

Consommation totale du test
31,3 l/100 km

Consommation totale d'AdBlue 10,14 l

Accélération 0 - 50 km/h : 25,12 s
0 - 60 km/h : 33,13 s
0 - 85 km/h : 1'02,74

Mesures du bruit Stationnaire : 65 dB(A)
À 85 km/h : 74 dB(A)
Maximal : 81 dB(A)

Iveco T 440 4 x 2 T Optifuel E6

Cabine standard

Empattement 3.800 mm

Moteur Cursor 11

Puissance 480 ch (353 kW)
de 1.550 à 1.900 tpm

Couple 2.500 Nm de 950 à 1.350 tpm

Alésage x couple 128 x 144 mm

Compression pas de données

Boîte de vitesse ZF Traxon 12 TX 2210 TD

Rapport de pont 1 sur 2,64

Contenance du réservoir
290 litres (réservoir de test avec purge)

Réservoir AdBlue 50 litres



l'une ou l'autre raison, je m'y suis chaque fois cogné les doigts. Qui disait qu'un âne ne butait jamais deux fois sur la même pierre ?

L'assise dans les sièges Recaro est correcte, mais selon moi elle aurait pu être un peu plus

longue (il est vrai que je suis assez grand). Le réglage du volant est facile, les boutons sont aisément accessibles et regroupés avec logique. Moins logiques en revanche sont les menus de l'ordinateur de bord, je vous en ai

déjà touché un mot. C'est dommage, parce qu'Iveco propose de nombreuses fonctions utiles accessibles par un bel écran couleur. D'accord, une fois qu'on en a assimilé la logique, tout se trouve aisément, mais il faut pas mal de temps avant d'y parvenir.

EN ROUTE

Dès le démarrage, il est clair qu'Iveco a longuement étudié la chaîne cinématique. Le poids lourd est nerveux et n'a jamais semblé en manque de couple. Autrement dit, je n'ai pas un seul instant regretté un moteur de 13 litres. La nouvelle transmission Traxon est suffisamment alimentée en couple (2300 Nm) pour vaincre les rampes ardennaises. Dans la sévère côte de Liège à Barchon, j'ai malheureusement été gêné par le trafic, mais ce Stralis n'a pas à rougir de ses capacités d'ascension. La boîte de vitesse et le moteur fonctionnent en totale synergie. On observe aussi que la fonction Eco-roll est sollicitée plus rapidement, et parfois plus longuement, ce qui permet d'exploiter la masse du véhicule pour prendre des descentes légères, à régime stationnaire. Ceci vise naturellement une économie de carburant supplémentaire.

Une multitude de rangements dans la cabine.



Un des détails pratiques dans l'habitacle.

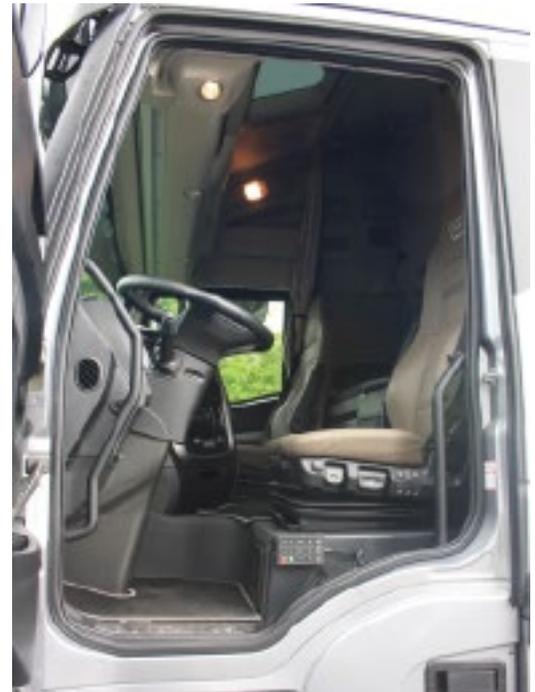




Les blocs optiques donnent un beau contraste avec le masque noir mat.



Des raffinements aérodynamiques au niveau du pare-soleil.



Des sièges Recaro, comme dans des voitures de sport.

Je l'ai déjà dit, les conditions météorologiques n'ont fait qu'empirer au fil des kilomètres. La consommation doit donc être examinée

en tenant compte de ce paramètre : par beau temps, j'aurais probablement consommé moins. Et pourtant, une moyenne de

31,3 /100 km est parfaitement acceptable. C'est un bon résultat pour le Stralis XP 480. ▲

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



On était couplés avec une semi aérodynamique.



On n'a pas tous les jours la chance de s'asseoir à la table de deux CEO de grandes entreprises. Alors, lorsque l'opportunité s'est présentée, nous en avons profité pour adresser nos questions à Bruno Blin, patron de Renault Trucks, et Martin Lundstedt, son homologue chez Volvo Trucks.

Entretien avec les CEO de Volvo et Renault Trucks : les clients prennent le volant

Martin Lundstedt s'est vu confier une tâche non banale : augmenter le rendement de Volvo Trucks. Son entreprise a connu plusieurs phases au cours de la décennie écoulée : consolidation par l'achat de marques tierces (notamment Renault Trucks), puis fusion des différentes branches en une seule et même société. Celle-ci doit aujourd'hui apporter une plus-value suffisante

aux actionnaires, souligne M. Lundstedt : "Nous avons quatre grandes marques actives dans le monde, chacune capable de présenter des atouts spécifiques sur son marché ou créneau respectif. Nous devons mettre en valeur les caractéristiques et atouts de chaque marque. Pour l'instant, Renault Trucks détient par exemple la plate-forme la plus moderne, ce qui lui permet de jouer sur de nombreux



Martin Lundstedt a pour mission d'augmenter le rendement des actionnaires de Volvo Trucks.



Avec la gamme Renault T, Bruno Blin peut compter sur la plate-forme la plus moderne actuellement disponible en Europe.

points forts envers les clients. La gamme T connaît un franc succès parce que nous suivons une stratégie spécifique."

LES MARQUES, MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT

"Chez Volvo Trucks et Renault Trucks, c'est au niveau des marques que s'impriment les développements. Nous nous rendons régulièrement en clientèle, pour essayer de cerner ce que souhaite précisément le client, voir comment il prospère avec nos poids lourds et comment nous pouvons contribuer à améliorer ses résultats financiers ou opérationnels. Pour nous, la croissance de Renault Trucks sur le marché est bien plus importante que ses parts au regard de Volvo Trucks. Car nous voulons plébisciter les atouts de chaque marque, nous ne sommes pas des concurrents directs".

Bruno Blin, le big boss de Renault Trucks, confirme : "Nous nous efforçons toujours de cerner au mieux les tâches opérationnelles de nos clients. Ce qui n'est évidemment possible qu'en entretenant avec eux des contacts étroits. Car chez eux aussi, la situation évolue vite, et constamment. Nous devons donc parvenir à convaincre les transporteurs d'opter pour nos véhicules. Une consommation réduite est évidemment importante, mais l'ensemble des services dont peuvent bénéficier le chauffeur et le gestionnaire de flotte ne le sont pas moins. Et puis, il va sans dire que le chauffeur doit être ravi, enchanté même, de son poids lourd. Le confort, les performances et l'allure des Renault T rendent les chauffeurs fiers de leur engin. Mieux encore : ils en sont tellement satisfaits qu'ils n'ont guère envie de changer d'employeur. Un chauffeur à qui l'on confie les clés d'un camion de qualité aura moins vite

tendance à penser que l'herbe est plus verte ailleurs."

UN MARCHÉ TRÈS FLUCTUANT

"Les conditions de travail des chauffeurs de poids lourds sont de plus en plus changeantes. Cela nous oblige à analyser les demandes des clients dans le détail. Celui qui veut un camion hyper robuste peut se tourner vers Renault Trucks pour un K Xtrem. Beaucoup d'entre eux effectuent des services opérationnels dans l'industrie minière de plusieurs pays tropicaux, où les conditions d'exploitation sont atroces. Ils sont en surcharge constante, sur des pistes scabreuses, et roulent pourtant sans relâche, car les équipes de conduite se relayent jour et nuit. Pas évident pour la mécanique, qui souffre beaucoup. Comme les clients comptent sur leurs engins, nous sommes obligés d'opter systématiquement pour la meilleure qualité possible", complète M. Blin.

DONNER LE VOLANT AUX CLIENTS

"Figurez-vous que nous proposons régulièrement aux clients de prendre le volant de nos poids lourds. L'objectif est naturellement de nouer avec eux une relation à long terme", explique M. Lundstedt. "Nous devons à chaque étape les convaincre que nous sommes le meilleur choix. Déployer des efforts pour inciter une entreprise à acheter un Renault ou un Volvo, et voir ensuite les relations commerciales tourner en eau de boudin ne nous intéresse pas. Notre façon d'appréhender le marché belge en est d'ailleurs un bon exemple. Le secteur du transport y est terriblement exigeant : il y a une pénurie constante de chauffeurs, la congestion routière est légendaire, la densité d'activités logistiques est énorme grâce aux ports de haute mer, sans parler du trafic

en transit sur les autoroutes. Les chauffeurs et transporteurs belges ont donc beaucoup d'attentes envers les poids lourds : ils doivent être économes en carburant, sûrs et confortables. Volvo Trucks peut s'appuyer sur un réseau particulièrement développé de concessionnaires, avec du personnel bien formé. Chaque année, nous organisons une compétition européenne réservée aux techniciens de nos enseignes. Les participants belges atteignent chaque fois la finale."

En Belgique, Renault Trucks applique la même stratégie : en attirant plusieurs concessionnaires hautement réputés, la marque renforcera ses parts de marché dans les prochaines années. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



Au salon Busworld le VDL Citea SLFA-181 Electric a remporté le prix Sustainable Urban Bus 2018.

VDL Bus & Coach gagne le Sustainable Urban Bus 2018 Award

Au premier jour du salon Busworld 2018, le VDL Citea SLFA-181 Electric a remporté le prix Sustainable Urban Bus 2018. Ce prix souligne le niveau atteint entre-temps par le Citea électrique, leader sur le marché européen des transports publics électriques.

Le vaste choix de longueurs de véhicules et la capacité importante de passagers de la variante articulée de 18 mètres font en sorte que des alternatives durables pour les transports publics en autobus sont déjà disponibles aujourd'hui. De plus, le fait que VDL, en fonction des possibilités opérationnelles, dispose de plusieurs solutions pour la recharge tant rapide que lente est aussi considéré comme un important atout supplémentaire. L'attribution de ce prix met en exergue le choix qu'a fait VDL de miser sur des transports publics à zéro émission. Grâce à leur confiance et à leur collaboration, nos clients partagent ce prix avec nous et démontrent que la durabilité reçoit aussi toute l'attention

voulue au niveau opérationnel. De ce fait, le développement d'un système de transports publics durable tourne à plein régime et VDL Bus & Coach est fier de jouer un rôle de pionnier dans cette transition.

VDL CITEA ELECTRIC

La gamme VDL Citea Electric comprend divers autobus de transports en commun dotés d'une chaîne cinématique électrique. Ces autobus silencieux et efficaces permettent de réaliser dès aujourd'hui des transports publics à zéro émission. La gamme se compose des variantes de longueur de 9,9 mètres Low Entry, de 12 mètres Low Floor et de l'autobus articulé de 18 mètres. Au niveau des systèmes de batterie,

le choix entre des capacités allant de 85 kWh à 248 kWh permet de réaliser toute mise en service électrique souhaitée. Des solutions ingénieuses pour les systèmes de climatisation, avec un large choix de pompes à chaleur et de chauffages auxiliaires, assurent un niveau élevé de confort. Diverses solutions pour la recharge des batteries, avec l'accent sur le chargement rapide, autorisent une mise en service sur plus de 400 km par jour. L'expérience accumulée avec l'intégration des systèmes, de l'application réseau au déploiement des autobus, permet à VDL de proposer des solutions complètes pour assurer la transition d'une opération au gasoil vers une mise en service avec zéro émission. Avec une expérience de plus de 4,5 millions de kilomètres et plus de 200 autobus électriques en opération chaque jour à la fin 2017, la gamme Citea Electric est dès aujourd'hui prête pour l'avenir.

PRIX SUSTAINABLE BUS OF THE YEAR

Ce prix, parrainé par le magazine italien *Autobus* en coopération avec Politecnico University of Milan (en la personne du professeur Giulio Ceppi), est réparti en trois catégories : Urbain, Intercité et Autocars. Lancé en 2016, c'est le premier et le seul prix européen qui reconnaît la durabilité dans le domaine des autobus/autocars. SBY en est à sa deuxième édition, enrichi par une vitrine prestigieuse et un jury international composé de Jean-Philippe Pastre (magazine français *Mobilités Magazine*), Wolfgang Tschakaert (bureau d'édition allemand Ntt, qui organise également la compétition International Bus & Coach) et Ernst Müller (magazine autrichien 1BUS).

COMMANDE DE 5 VDL CITEA'S ELECTRIC SUPPLÉMENTAIRES POUR STADTWERKE MÜNSTER

Le mardi 10 octobre 2017, VDL Bus & Coach a reçu une commande supplémentaire de 5 Citea's SLF-120 Electric pour Stadtwerke Münster (les services municipaux de la ville de Münster). VDL Bus & Coach est particulièrement fier de cette commande, car elle prouve que les autobus électriques peuvent faire leurs preuves dans une utilisation quotidienne. Après presque deux ans de phase de test des 5 premiers véhicules électriques dans le cadre des projets subventionnés SEB (systèmes de chargement rapide pour les autobus électriques dans les services de transports publics) et ZeEUS (Zero Emission Urban Bus System), les services municipaux de la ville de Münster, ainsi que VDL, ont pu collecter des informations et des expériences pratiques sur l'utilisation d'autobus électriques en milieu urbain. Jusqu'à



Le mardi 10 octobre 2017, VDL Bus & Coach a reçu une commande supplémentaire de 5 Citea's SLF-120 Electric pour Stadtwerke Münster.

ce jour, VDL Bus & Coach a parcouru plus de 4.500.000 Km avec des véhicules électriques en fonctionnement réel sur la voie publique. La mobilité électrique est un développement important pour les transports publics. Les autobus électriques dans les grandes villes contribuent à un environnement plus propre, à une moindre consommation d'énergie et à un espace de vie plus silencieux et plus sain.

LE VDL CITEA SLF ELECTRIC REMPORTE LE BUSWORLD ECOLOGY LABEL

Le VDL Citea SLF-120 Electric a reçu le Busworld Ecology Label pendant la cérémonie de remise des prix Busworld. Cette récompense indique clairement que les autobus électriques constituent la solution ultime pour la mobilité urbaine. Les autobus à recharge rapide de VDL scorent très bien dans le domaine des performances environnementales globales. Les petits kits de batteries réduisent considérablement le carbone par rapport à des autobus équipés de batteries plus grandes. ▲

Le VDL Citea SLF-120 Electric a reçu le Busworld Ecology Label pendant la cérémonie de remise des prix Busworld.





Le K-Force HD est une innovation que l'on doit à la société néerlandaise Kraker Trailers, basée à Axel (NL). Cette semi-remorque à fond mouvant et châssis soudé, qui se décline en de nombreuses options, convient très bien pour les tâches les plus difficiles. La firme Kraker a par ailleurs annoncé la fourniture de cinq remorques CF-ISO en Biélorussie.

Kraker : présentation du K-Force HD

et exportation de 5 CF-ISO en Biélorussie

Kraker Trailers a introduit le K-Force en 2016, inaugurant ainsi une nouvelle génération de remorques à fond mouvant. Le K-Force a d'abord suscité la surprise, puis fait sensation dans le secteur du transport routier. Car depuis, Kraker Trailers a écou-

lé plusieurs centaines de remorques de ce type dans et hors de l'Europe. La firme – qui se qualifie de "Masters in Moving Floor Trailers" – vient d'enrichir sa gamme d'un nouveau modèle : le Kraker Trailers HD, pour les tâches de type "heavy-duty off-road". D'où le suffixe HD.

La semi-remorque K-Force HD a été conçue pour les tâches les plus ardues.



K-FORCE HD À CHÂSSIS SOUDÉ

Dans certains secteurs d'activité, comme les filières agricoles, forestières ou des déchets, le matériel remorqué est exploité dans des conditions extrêmes. Pour y être mieux préparée, la clientèle de Kraker peut désormais se tourner vers le modèle K-Force HD, à châssis soudé. Avec ce type d'engin, Kraker Trailers donne une nouvelle envergure à la fabrication de modèles selon les spécifications du client. Il se décline en plusieurs variantes, par exemple empattement divergent, essieux dirigés ou supportant 10 tonnes. Les délais de livraison sont également plus courts, si le client le souhaite.

Caractéristiques du K-Force "ordinaire" :

- Châssis boulonné
- Conteneur boulonné
- Dimensions standardisées
- Nombre d'options réduit
- Tare réduite : 7.350 kg

Les caractéristiques du K-Force HD sont très différentes :

- Châssis soudé
- Parois soudées, portes, haussettes de bout et longerons boulonnés les uns aux autres
- Différentes longueurs, hauteurs de sellette d'attelage et tailles de pneumatiques
- Plus grand nombre d'options disponibles
- Tare majorée de 200 kg

5 MODÈLES CF-ISO VENDUS À BELTRANSWAYS EN BIÉLORUSSIE

Rico Koops, manager à l'exportation de Kraker Trailers, a géré le projet CF-ISO, qui a duré plusieurs mois. "Plusieurs parties étaient concernées, pas seulement Beltransways, mais également le fournisseur de moteurs réfrigérants. Beltransways avait une préférence pour un moteur réfrigérant particulier, nous avons donc entamé des négociations avec son constructeur."

Les semi-remorques CF-ISO sont tractées par 5 Scania neufs, sortis de l'usine Scania néerlandaise de Zwolle.

ISOLATION DES PAROIS, PORTES ET HAUSSETTES DE BOUT

Les cinq remorques réfrigérantes de Beltransways sont dotées de portes, parois et haussettes de bout isolées. Cela ne suffit pas pour les produits congelés, certes, mais c'est parfait pour le transport réfrigéré, les produits sensibles au gel et les marchandises susceptibles de geler dans les régions où le mercure tombe largement sous zéro. Beltransways utilisera les remorques pour le transport de produits frais dans des contrées très chaudes en été et très froides en hiver. Les moteurs réfrigérants garantissent en effet une température constante, en toutes saisons. Sous le nom de CF-ISO Full, Kraker propose également une version avec plancher isolé, capable, elle, de

Les semi-remorques Kraker HD peuvent également être dotées d'essieux de 10 tonnes.





Contrairement aux autres remorques K-Force, le châssis de la variante HD est soudé, et non plus boulonné.



Kraker Trailers a introduit le K-Force en 2016, inaugurant ainsi une nouvelle génération de remorques à fond mouvant.

transporter des produits surgelés. Elle est livrée avec le certificat FNA (0,50 W/m²). Comme toutes les autres semi-remorques à fond mouvant de la marque Kraker, les CF-ISO et CF-ISO Full peuvent être utilisées de façon très souple : elles ne sont pas exclusivement réservées au transport frigorifique, mais peuvent également véhiculer d'autres types de marchandises.

AGRÉMENT

L'obtention d'un certificat d'agrément pour la livraison de matériel remorqué dans les pays ne faisant pas partie de l'Union Européenne représente un parcours d'obstacles. Mais le fabricant néerlandais a obtenu cet agrément pour la quasi-totalité de ses modèles, ce qui facilite l'obtention du sésame.

BELTRANSWAYS

Beltransways est une importante société qui exploite une flotte d'un peu moins de 150 combinaisons de véhicules. Depuis la Russie, la

Biélorussie et le Kazakhstan, elle dessert plusieurs pays européens, en particulier les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse. L'achat de cinq remorques Kraker à fond mouvant lui permet

de faire de nets progrès en matière de polyvalence et de rendement. ▲

Les cinq remorques réfrigérées pour Beltransways ont des parois, portes et haussettes de bout isolées.



Les véhicules conviennent pour le transport réfrigéré, à l'exception des produits surgelés.



La tare demeure modique.

DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- ▶ **Essai: Scania R450 nextgen**
- ▶ **Essai: Volvo FE**
- ▶ **Peach State Freightliner**

AGENDA

- ▶ *Salon auto/moto Bruxelles,
12 à 21 janvier 2018*
- ▶ *IAA Hannover,
20 à 27 september*

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



ABONNEMENTS

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

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

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



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



KÖGEL

Le nouvel essieu KTA de Kögel :
Fiable, même quand c'est du lourd.



Un essieu avec une double suspension unique en son genre ✓

Plus de sécurité et de stabilité directionnelle, moins d'usure –
le secret de la rentabilité aujourd'hui dans le transport !

Une seule et même origine, et l'exceptionnelle qualité Kögel ✓

Remorque et essieu : idéalement conçus l'un pour l'autre –
durabilité, peu de maintenance et une fiabilité qui vous facilite
l'activité de transport routier !

**Commandez maintenant une remorque avec
essieu KTA – et la route devient plus roulante.**

**Faites vite pour bénéficier du
bonus de première commande
jusqu'au 31.01.2018 !**

www.koegel.fr