

TRANSPORAMA

€ 4,99 - N° 386/387 - AVRIL/MAI 2018 - BIMENSUELS



ESSAI 1000 POINTS

CAMION | FOURGONETTE | REMORQUE | BUS | CAR





DAILY BLUE POWER LIVRAISONS ILLIMITÉES CHAMPION DU TRANSPORT DURABLE



DAILY ELECTRIC

Véhicule zéro émission,
jusqu'à 200 km d'autonomie
et mode de recharge rapide en 2 heures

DAILY HI-MATIC NATURAL POWER

Première boîte automatique à 8 vitesses
couplée à un moteur 3,0 litres
au Gaz Naturel

DAILY EURO 6 RDE 2020 READY

Prêt pour les réglementations de 2020
sur les émissions en conditions réelles
de conduite, jusqu'à 7 % de carburant
en moins dans des missions urbaines réelles

Le jury était particulièrement impressionné par les innovations techniques de la nouvelle gamme IVECO et du fait d'avoir " présenté maintenant le nouveau moteur diesel Real Driving Emission - trois ans avant que la nouvelle norme européenne RDE soit obligatoire pour les utilitaires légers - et bien avant les concurrents " et également par le plaisir de conduite absolu du Daily HI-MATIC Natural Power. Le prestigieux prix est la reconnaissance du focus de la marque qui utilise de la technologie en vue d'améliorer la durabilité, les jurés considérant que le Daily Blue Power " rassemble les solutions les plus viables pour réduire l'impact des utilitaires en ville et en périphérie. IVECO possède les véhicules durables que le marché requiert " et que les gammes " Electric, Natural Gas et SCR sont toutes des technologies éprouvées développées par IVECO ".

" IVECO a toujours été à l'avant-garde en matière de durabilité dans le segment des utilitaires légers. La gamme Daily Blue Power confirme cette position. "

Jarlath Sweeney, Président du Jury " International Van of the Year "

IVECO

Votre partenaire pour un transport durable



11



22



32



38



44

Mercedes X-Class **6**

Mercedes-Benz Sprinter **11**

Volvo Trucks **20**

Scania winterdrive **22**

Dossier **26**

Essai: Scania R 450 **32**

Essai: Volvo FH **38**

Essai 1000 points **44**

Carrier **58**

Van Hool **60**

Nooteboom Manoovr **62**

Agenda **66**

NOUVEAUX VOLVO FH ET FM LNG



Performances identiques. Moins d'émissions.

Nos nouveaux Volvo FH LNG et Volvo FM LNG roulant au gaz offrent des propriétés de conduite et performances identiques à celles des camions roulant au diesel que vous connaissez, mais avec une empreinte de CO₂ réduite de 20 %*. Bénéfique pour votre portefeuille et l'environnement.

* Cela concerne les émissions du véhicule pendant son exploitation, « du réservoir à la roue ».

www.volvotrucks.be

CAMIONS VOLVO ROULANT AU LNG

Volvo Trucks. Driving Progress





TRANSPORAMA

35^{ème} année - 386/387 - avril/mai 2018 - €4,99

Limning Benett sprl
 Stekensbergstraat 8, 2390 Westmalle
 Tel.: +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

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

ET DIRE QU'ON MANQUAIT DE CHAUFFEURS...

La conjoncture économique est au beau fixe en Europe. De quoi s'en réjouir? Assurément. Mais pas partout. Car plusieurs chargeurs sont confrontés à des conséquences inattendues : ils se retrouvent "soudainement" à court de chauffeurs de poids lourds. Cause du problème, selon les sources officielles : les départs à la retraite et les arrivées insuffisantes de jeunes recrues.

Métier en pénurie? C'est le jargon technique des autorités. En fait, les jeunes se détournent de la profession de routier. À vrai dire, ce n'est guère étonnant. Un permis de conduire poids lourd coûte une petite fortune. À cause des temps de conduite et de repos à respecter et des embouteillages imprévisibles, il est fréquent de devoir passer la nuit dans sa cabine alors qu'on n'est qu'à quelques bornes de sa base ou du domicile. Les salaires n'ont pratiquement pas augmenté, contrairement à la charge de travail et au stress. Bref, comme dirait Obélix, "ils sont fous ces routiers"!

Cette pénurie de chauffeurs ouvre toutefois des horizons insoupçonnés pour le secteur du transport. Car en Europe de l'Est aussi, les chauffeurs sont devenus une denrée rare. Du coup, les entrepreneurs spécialisés dans le transport sont moins vite enclins à délocaliser leur flotte, et ont des arguments pour faire comprendre aux chargeurs et aux clients que le transport est un service qui mérite un prix correct lorsqu'il est exécuté de façon sûre, efficace et peu polluante. Des tarifs plus honnêtes signifient aussi davantage d'opportunités de croissance, un meilleur salaire pour les chauffeurs et un avenir pour le secteur dans notre pays. C'est la première fois que cette chance se produit depuis 1995. À nous de la saisir!



Mercedes Vans fait son entrée dans un nouveau segment : celui des pick-up d'une tonne. Mais le constructeur allemand n'est pas parti de rien : son partenaire en affaires, Renault, lui a permis d'exploiter la longue expérience de son associé Nissan. Le X-Class doit donc beaucoup, dès sa naissance, au savoir-faire nippon, en particulier en ce qui concerne le châssis et la transmission. Et en termes d'allure générale, le X-Class ressemble certes au Nissan Navara, mais aucun centimètre carré du tôleage n'est identique. Et à l'intérieur, c'est du (quasiment) 100 % Mercedes.

Test: Mercedes X-Class Premium pick-up

Les deux moteurs actuels proviennent eux aussi de Nissan, en l'occurrence un Diesel 4 cylindres de 2,3 litres à turbo simple développant 120 kW, pour le X 220d, et le même moteur, mais à turbo double, développant 20 kW de plus sur la variante X 250d. En ce qui concerne les transmissions, nous avons le choix entre la boîte manuelle à 6 vitesses de Nissan ou une automatique à 7 rapports. Avant l'été devrait également être commercialisée une variante haut de gamme du X-Class, avec V6 Mercedes développant 190kW/258 pk et 550 Nm de couple, transmission 4MATIC permanente, boîte auto-

matique avec palettes au volant et dispositif start/stop.

INTÉRIEUR

La cabine du pick-up Mercedes a gagné environ 5 cm en largeur et 3 cm en hauteur sur le Nissan Navara et l'équivalent français Renault Alaskan. Mais à l'intérieur, le X-Class est un pur produit Mercedes. Il ressemble d'ailleurs très fort au GLC, avec toutefois des matériaux un peu moins luxueux.

Le tableau de bord compte deux cadrans circulaires légèrement inclinés vers le centre. Au milieu trône l'écran couleur de l'ordinateur central,



La calandre étoilée a 2 éléments horizontaux. La variante Power, plus luxueuse, a droit à des pare-chocs chromés. Le modèle intermédiaire Progressive dispose de pare-chocs en teinte de caisse, et la version d'entrée de gamme, de pare-chocs simple non peints.



L'intérieur se distingue directement par de nombreux éléments typiquement Mercedes, dont le volant. La boîte de vitesses automatique est encore pilotée à l'aide d'un pommeau central, au lieu d'une petite palette à droite du volant.

et au-dessus du tableau de bord, un moniteur inspiré de l'iPad en pur style Mercedes. Sur la console centrale, on retrouve le bouton de navigation typique de Mercedes servant à manier le moniteur central, un pour choisir entre le mode 4x2, 4x4H et 4x4L, un autre pour basculer en mode tout terrain et en option, pour le blocage du différentiel arrière. Le véhicule est assez bien fourni en prises électriques : 12 V entre les molettes précitées, 2 ports USB et une prise 12 V dans le (trop petit) coffret central de rangement entre les sièges avant, ainsi qu'une fente pour une carte SD. Juste devant se trouvent deux porte-gobelets, un plus profond que l'autre. Sans oublier la place pour une bouteille dans chacune des 4 portes.

Le X-Class testé était également doté d'un contrôle périmétrique par caméra à 360°. C'est une option, mais la caméra de recul est quant à elle installée de série. La planche de bord est équipée de 6 bouches d'aération rondes, avec sur le côté droit une plaque en aluminium brossé réservée à la variante Power, plus luxueuse. En parlant d'options, la liste est d'une longueur étourdissante. Où est l'époque où le prix cumulé de toutes les options équivalait celui d'une Mercedes standard ? De l'extérieur, ce modèle haut de gamme se reconnaît au pare-chocs chromé. Il en existe 2 variantes un peu moins bien équipées : 'Progressive' pour le milieu de gamme et 'Pure' comme modèle de base.

BAC DE CHARGEMENT

Le pare-chocs arrière est équipé d'un marche-pied. Le hayon s'ouvre à plat, donc à 90°, mais une option permet de le rabattre totalement à 180° – mais alors, il n'y a évidemment plus de pare-chocs. La cabine du X-Class étant plus longue, le bac a été raccourci de 3 cm par rapport à celui du Nissan Navara. Plus étrange, il est également 2 cm moins large, mais en compte 3 de plus au niveau des passages aux roues (en version dépouillée). Le bac de chargement est doté de série d'une prise 12 V et de l'éclairage, avec des LED intégrés au 3e feu-stop du bord de la toiture de la cabine. Par contre, on regrette que le siège arrière soit inamovible. Chez certains concurrents, il peut être soit replié, soit le dossier rabattu, ce qui s'avère souvent fort pratique.

EN ROUTE

La suspension est à ressorts hélicoïdaux, avec roues avant indépendantes et essieu arrière rigide avec système multilink, similaire au Nissan. La voie du véhicule a été élargie de quelques centimètres par rapport aux modèles Nissan/Renault. Les freins sont à disques ventilés. Mercedes s'est tout spécialement efforcé de réprimer les vibrations et les bruits de roulement, et il est clairement parvenu à ses fins. En revanche, les amortisseurs sont très fermes, trop sans doute : sur routes dégradées,

FICHES TECHNIQUES

Mercedes X250d 4MATIC

Places assises	5
Empattement (mm)	3150
Longueur x largeur du véhicule (mm)	5340 x 1920 x 1819
Rayon de braquage (m)	13,4
Volume de chargement (m³)	-
Longueur x L x H maximales (mm)	1587 x 1560 x 480
Largeur entre logements de roue (mm)	1210
Masse maximale autorisée (kg)	3250
Masse maximale du train (kg)	6130
Masse maximale remorquée (kg)	3500
Masse à vide (kg)	2234
Charge utile maximale (kg) avec MMA	1042
Masse maximale sur le toit (kg)	-
Taille des pneumatiques	255/55R19
Ouverture des portes arrière L x H (mm)	-
Ouvertures des portières latérales (mm)	-
Hauteur de chargement à l'arrière (mm)	820
Moteur	
Entraînement	4x2/4x4
Norme d'émission	Euro 6
Nombre de cylindres et configuration	4 en ligne
Cylindrée (cm³)	2.298
Puissance maximale (kW)	140
À régime (t/mn)	3.750
Couple maximal (Nm)	450
À régime (t/mn)	1.500-2.500
Boîte de vitesses	7 (automatique)
Carburant	Diesel
Réservoir de carburant (litres)	
Consommation et émissions polluantes	
En ville (l/100 km)	9.6
Hors agglomération (l/100 km)	6.9
Cycle mixte (l/100 km)	7.9
Émissions de CO2 mixtes (g/km)	207
Consommation du test (l/100 km)	9,0



De l'avant, le X-Class ressemble assez fort au Renault Alaskan ou Nissan Navara... Et pourtant, aucun panneau de carrosserie n'est identique. Même les dimensions diffèrent.

la moindre aspérité est durement ressentie. Côté consommation, je tournais autour de 9 litres aux cent, c'est assez élevé, même s'il faut préciser que la voiture était encore en rodage, avec à peine 1500 bornes au compteur. Lors de l'élection du Pick-Up Award en Roumanie, quelques semaines plus tôt, la consommation moyenne mesurée au terme des essais (avec motorisation et boîte de vitesse identiques) était déjà plus raisonnable, à savoir 8,45 l/100 km. Mais les déplacements se faisaient alors

essentiellement sur des routes secondaires, à une vitesse moyenne moindre.

Cela fait belle lurette que les pick-up ne sont plus uniquement des chevaux de trait. Ils connaissent un intérêt croissant auprès des automobilistes ordinaires, ce qui pousse les constructeurs à les rendre toujours plus confortables et à les équiper plus luxueusement. Mercedes estime être la première marque "Premium" à y répondre avec doigté. C'est ou-

blier un peu vite que le Volkswagen Amarok rend de bons offices depuis plusieurs années, et s'est même offert le luxe de se placer devant le X-Class lors de l'International Pick-Up Award. Faudra-t-il attendre le V6 de Stuttgart, annoncé prochainement, pour remettre de l'ordre dans les affaires ? ▲

LEO VAN HOORICK
MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL PICK-UP AWARD

Lors des tests réalisés en Roumanie pour l'International Pick-Up Award, le X-Class a perdu de précieux points en tout terrain. En cause : le panneau de protection du soubassement qui lui fait perdre quelques centimètres de garde au sol.

Le bac de chargement permet de loger une europalette entre les roues.





Vos machines n'ont pas de secret pour vous ?

Nous gérons votre parc automobile dans les moindres détails.

Chaque entreprise est unique et a des besoins spécifiques, auxquels Alphabet peut répondre en proposant des solutions sur mesure. Vous pouvez consacrer tout votre temps à votre activité pendant que nous gérons votre parc automobile, même lorsqu'il s'agit d'une flotte de véhicules utilitaires. Nous concevons des solutions économiques et durables de A à Z, allant des systèmes de rangement aux outils de traçage.



Sur la route du futur avec www.alphabet.be

Alphabet

L'AWV en Flandre achète 45 Opel Combo CNG

Le parc automobile de l'Agence des routes et autoroutes en Flandre (Agentschap Wegen en Verkeer – AWV) parcourt annuellement quelque 10,3 millions de kilomètres. Afin de réduire l'impact de son activité sur l'environnement, l'AWV a décidé d'acquérir désormais, quand c'était possible, des véhicules fonctionnant au CNG (Compressed Natural Gas, ou gaz naturel comprimé). AWV a ainsi procédé à un premier achat de 45 Opel Combo CNG ; ce qui représente environ 10% de sa flotte de petits utilitaires.

La majorité des véhicules de la flotte AWV est utilisé dans l'inspection des routes de Flandre. L'agence choisit de rendre son parc automobile plus écoresponsable en acquérant 45 véhicules Opel Combo CNG en remplace-

ment de véhicules plus anciens fonctionnant à l'essence. Ces Opel parcourront quelque 15.000 km par an, soit un kilométrage total de 675.000 km. Ces nouveaux véhicules bénéficient d'un écoscore de 75 ; sensiblement plus favorable que le chiffre que la région flamande s'est fixée pour objectif. L'objectif est d'atteindre un écoscore moyen de 67 pour les utilitaires en 2020.

« Nous sommes le plus important utilisateur de véhicules au sein de l'administration flamande », confirme Ben Weyts, Ministre de la mobilité du gouvernement flamand. « L'AWV utilise 22% du parc roulant. Grâce à cette achat, 10% de la flotte des petits utilitaires est désormais constituée de véhicules très propres ».

Chez Opel Belgium, Guy Van Gaever, Manager B2B se réjouit lui aussi de ce choix. « Les avantages du gaz naturel pour véhicule sont évidents. Le carburant est sensiblement moins cher que l'essence à la pompe. En outre, les véhicules CNG émettent moins de CO2 que les moteurs à essence comparables ». En Flandre, les pouvoirs publics soutiennent l'achat des véhicules CNG par une exemption de la taxe de mise en circulation et de la taxe de roulage annuelle jusqu'en 2020. Deux facteurs qui permettent d'expliquer un valeur TCO (Total Cost of Ownership) inférieure dans bien des cas. Dans toutes les régions cette fois, le nombre de station CNG est en croissance constante. ▲



Un tout nouveau Sprinter, la 3^e génération depuis 1995.

La 3^e génération Sprinter a officiellement été lancée par Mercedes-Benz à Duisbourg, dans le bassin allemand de la Ruhr, à l'occasion d'un événement qui a connu une grande affluence. Une fois de plus, Mercedes-Benz a repoussé les limites, surtout en matière d'électronique de bord.

Le nouveau Sprinter

En ce qui concerne l'allure générale du nouveau Sprinter, si vous suivez les réseaux sociaux, vous savez que les différences avec la génération précédente ne sont pas spectaculaires. Et c'est paradoxal, car le véhicule a été entièrement retravaillé et d'ailleurs enrichi d'innovations techniques suffisamment percutantes pour convaincre la clientèle. La version de base de cette grande camionnette est désormais mue par les roues avant, ce qui se traduit par un plancher abaissé de 80 mm et un gain d'environ 50 kg en charge utile. L'avantage de ne pas changer radicalement de silhouette, c'est que les modèles de la précédente génération ne semblent pas directement désuets. Ce n'est pas sans importance lorsque vous exploitez une flotte de véhicules... ni pour la valeur de revente du Sprinter de la seconde génération. C'est souvent un puissant argument de vente chez Mercedes. Et ce qui l'incite à opter pour une évolution continue et mesurée.

LANCEMENT

L'action de lancement témoigne à l'envi à quel point le Sprinter est important pour la marque allemande. C'est en effet Dieter Zetsche, le CEO de Daimler en personne, qui s'en est chargé. Avoir comparé le Sprinter à la Classe S, notamment, ou rappelé les chiffres de vente des deux premières générations (3,4 millions d'exemplaires écoulés dans 130 pays) montre à quel point la camionnette contribue depuis 1995 à la bonne santé financière du groupe. Une valeur sûre pour la marque à l'étoile. Et aux dires de Monsieur Zetsche, les débuts de la 3^e génération sont particulièrement prometteurs.

Le client pourra immédiatement choisir parmi 1700 variantes, se déclinant en propulsion, traction avant ou intégrale, camionnette tôle, minibus jusqu'à 19 passagers, avec une grande diversité de portes, empattements, hauteurs de toit... Les modèles destinés aux conver-

En théorie, on peut assembler 1700 variantes différentes.



Vues de l'extérieur, les différences avec la précédente génération ne sont pas énormes. Mais dedans, tout est neuf !



Le Sprinter peut dorénavant être alimenté par les roues avant.

sions et motor-homes sont uniquement livrés avec une cabine à traction avant, alors que c'était impossible naguère. Le Sprinter peut également recevoir l'excellente boîte de vitesses automatique à 9 rapports de fabrication Mercedes-Benz. Et après quelques entretiens avec les porte-paroles, on se rend compte que nombre d'adaptations introduites au cours des dernières années dans les voitures de tourisme de la marque allemande se sont immiscées sur le Sprinter. Surtout en matière de sécurité : des équipements comme la caméra de recul, avec visibilité périmétrique, le capteur de pluie et le wet wiper (qui ne nécessite plus de gicleur

de lave-glace, puisqu'ils sont directement intégrés aux balais d'essuie-glaces) sont pratiques et contribuent à la sécurité.

CONNECTIVITÉ

Le nouveau Sprinter est doté de l'impressionnant système MBUX (Mercedes-Benz User Experience), qui a récemment fait ses débuts dans la nouvelle génération Classe A. Il permet de donner des ordres vocaux au véhicule, de proposer un autre itinéraire lorsque la chaussée est encombrée, de reconnaître les préférences du chauffeur et de s'y adapter. Ce MBUX peut être mis à jour par une connexion

en ligne – plus besoin de se rendre chez le concessionnaire. Mais ce n'est pas tout : le Mercedes PRO Connect permet de commander en usine 8 modules différents assurant un support de flotte, du véhicule, du chauffeur ou sur site. Cela inclut par exemple la surveillance du véhicule, le carnet de route, la communication, la gestion de la maintenance, l'alerte en cas d'accident, etc.

MARCHÉ BELGE

Lors de l'événement de lancement à Duisburg, nous nous sommes entretenus avec Geert Jaeken, responsable des utilitaires légers de



La version minibus peut transporter jusqu'à 19 passagers.

Mercedes-Benz pour le marché belgo-luxembourgeois. "Avec le nouveau Sprinter, nous approchons la clientèle de façon diamétralement neuve. Autrefois, nous partions de véhicules de base que nous adaptions en concertation avec le client. Eh bien, nous avons inversé cette tendance : le client choisit un Sprinter déjà très bien équipé, que nous complétons en fonction de ses attentes et de ses besoins. Les camionnettes ont une boîte de vitesse automatique, la climatisation d'air et une foule d'équipements de sécurité, généralement en option. Car nous avons constaté que bon nombre de clients choisissent systématiquement ces op-

tions. Le client typique du Sprinter est sensible à la sécurité et au confort. Bien sûr, on peut également opter pour une version de base, plus dépouillée. C'est souvent le cas dans les plus grandes flottes. Il faut dire que la nouvelle génération Sprinter est distribuée à un prix de base fort intéressant, à partir de 20 990 €. Les commandes peuvent déjà se prendre, car la production commence ce mois de mai, et la présentation dans les show-rooms de Belgique se tiendra en juin."

"Aux Pays-Bas, le Sprinter est l'incontestable leader du marché, car il représente environ un

tiers des ventes de grosses camionnettes. Ce n'est pas le cas en Belgique, où la concurrence est rude. Mais nous avons pratiquement 16 % de parts de marché, c'est donc une base solide. Par sa traction avant, la nouvelle génération Sprinter a l'opportunité de gagner de nouveaux clients. Sa plate-forme a été entièrement développée par nos soins, contrairement au Vito, qui a requis une collaboration avec Renault (Mercedes-Benz, Renault, Nissan et Mitsubishi sont regroupés dans une alliance stratégique, NDLR). Les moteurs sont estampillés Mercedes-Benz, eux aussi. La traction avant peut être mariée à une boîte automatique à 9



Toutes les options courantes sur les voitures de tourisme, comme les phares LED, peuvent dorénavant être installées sur le Sprinter.

rappports, la propulsion à une automatique à 7 rapports. La transmission d'entrée de gamme est manuelle à 6 vitesses."

COÛTS RÉDUITS

Le Sprinter a évidemment bénéficié de nombreuses innovations techniques, qui lui permettent d'allonger l'intervalle de maintenance

à 60 000 km pour les modèles à propulsion, et un toujours respectable 40 000 bornes pour les tractions avant. Mais les progrès concernent également d'autres domaines auxquels on ne pense pas nécessairement. Le carénage des roues dans le fourgon a été renforcé, afin de pouvoir supporter tout le poids d'un chargement. Les sièges ont une forme ergonomique,

pour éviter les douleurs au dos et diminuer l'absentéisme pour cause de maladie.

L'une des innovations les plus frappantes sera le modèle eSprinter, entièrement électrique et annoncé pour un peu plus tard dans l'année. Il permettra aux fournisseurs d'assurer des livraisons jusque dans les centres-villes qui interdisent tout type de véhicules à moteur à combustion. Question consommation, c'est une variante très économique à l'emploi, surtout si le courant est fourni par des panneaux solaires.

Pour ce qui est des moteurs, le nouveau Sprinter ne connaît pas d'avancée majeure, mais l'électronique de bord et le confort en net progrès imposent de nouvelles balises. Nous y reviendrons probablement dans la prochaine édition de Transporama. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR.

L'eSprinter apparaîtra plus tard dans l'année.

La 3^e génération repousse les limites en matière d'électronique de bord.



4x4 de l'Année 2018



Au temps où les premières élections du 4x4 de l'Année furent organisées par nos confrères de 4x4 Plus, le choix se limitait à quelques véhicules tout terrain et à une poignée de pick-up, dont la part de marché était négligeable par rapport à l'ensemble du marché automobile.

A présent, 25 ans plus tard, les SUV sont omniprésents sur nos routes. Dans certains segments, ils obtiennent une part de marché qui dépasse les 30% et il n'y a plus aucun segment, depuis les plus petites citadines jusqu'aux limousines les plus luxueuses, où aucun SUV ne se mêlerait à la bataille.

OFFROAD

La catégorie par laquelle tout a commencé il y a 25 ans: des voitures montrant encore

des aptitudes indéniables sur le terrain, mais qui au fil des ans ont évolué de chevaux de labour rudimentaires en dévoreurs de terrain confortables voire même luxueux.

Trois voitures ont franchi l'arrivée avec une différence de points respectable:

Le troisième est le tout nouveau Ssangyong Rexton, probablement handicapé par le fait qu'il s'agissait d'un exemplaire de présérie qui ne répondait pas entièrement aux spécifications belges, mais qui a néanmoins obtenu 69,51% des points. Le second est le Toyota Landcruiser qui vient tout juste de recevoir un lifting, avec 74,65% des points, et la victoire dans cette catégorie est revenue avec panache au Land Rover Discovery qui, avec 81,13% des points, a aussi obtenu le score général le plus élevé au cours de cette élection.

PICK-UP

Les pick-up aussi sont de très vieilles connaissances, tant dans cette élection que dans le paysage routier. Alors que de nombreuses nouveautés sont en cours d'élaboration dans d'autres marques, et deux protagonistes – la Volkswagen Amarok et la Mercedes X-Class - n'étaient pas encore disponibles, la lutte cette année s'est résu- mée à un duel entre demi-frères, le Nissan Navara et le Renault Alaskan.

Des demi-frères sont supposés se détester cordialement, mais le plus jeune des deux, le Renault Alaskan, a dû s'incliner à l'issue d'une lutte serrée avec 72,47% des points contre les 73,95% du modèle original, le Nissan Navara. ▲

*Commandée récemment et
déjà sur les routes d'Europe.
DKV peut le faire !*

Guillaume E.,
Transporteur international



**Peut être
commandée
à partir de Mai
2018!**

Nous faisons ce que d'autres promettent !
La DKV BOX EUROPE est là – 100% conforme
au SET.

dkv-euroservice.com/peage-europe



You drive, we care.



Deux semi-remorques MultiMAX avec PA-X pour Stex

La société Stex de Châteauneuf-sur-Loire vient d'acquérir ses deux nouvelles semi-remorques MultiMAX 5 et 6 essieux. Ces véhicules sont équipés avec des essieux pendulaires à faible hauteur PA-X de Faymonville.

Les remorques PA-X multiplient considérablement les possibilités de transport. Ils permettent une hauteur de chargement minimale de 790mm sur toute la longueur de la plateforme. En outre, les essieux PA-X offrent une manœuvrabilité optimale grâce un angle de braquage de 60° et une course impressionnante de 600mm. Ainsi, les routes sinueuses sont faciles à maîtriser et des charges particulièrement longues peuvent être transportées de manière efficace.

Le débattement de la suspension hydraulique au niveau du col de cygne permet de franchir des obstacles que l'on rencontre souvent aux endroits névralgiques. Beaucoup de parcs éoliens sont édifiés sur des terrains dont l'accès est compliqué par l'exiguïté des chemins. Un moyen de transport aussi agile comme les véhicules PA-X est donc incontournable pour STEX qui est très actif dans le domaine de l'éolien.

Créée en 1986, la STEX (synonyme pour spécialiste du transport exceptionnel) exerce son savoir-faire dans le transport national et international de matériel industriel, agricole et de travaux publics. La société française est un client fidèle de Faymonville et possède déjà toute une série de remorques plateau TeleMAX dans son parc de véhicules. ▲





LA NOUVELLE GÉNÉRATION SCANIA N'A JAMAIS PERDU UN DÉFI DE CONSOMMATION

Quelle que soit la compétition, Scania a toujours été au top, à chaque test et chaque défi. Donc, lorsque nous déclarons que nous vous permettons d'économiser 5 % de carburant par rapport à la génération précédente Scania, vous n'avez pas à nous croire sur parole. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.
En savoir plus sur la consommation de carburant sur scania.be.

A close-up, low-angle shot of the front of a white Scania truck. The truck's grille is prominent, featuring a vertical stack of red mesh sections. The word 'SCANIA' is embossed in red on the upper part of the grille. The truck's headlights are illuminated, and the background shows a snowy, mountainous landscape under a clear sky.

SCANIA



Les chaînes de traction électriques seront, dans un avenir proche, clairement appelées à jouer un rôle de plus en plus grand, plus personne ne le conteste. Pourtant, les constructeurs et surtout les utilisateurs des véhicules utilitaires électriques se posent encore beaucoup de questions, auxquelles seule la pratique quotidienne peut répondre.

Fuso eCarter

Bien que l'invention du moteur électrique alimenté sur batterie soit antérieure à celle du moteur à combustion, personne ne l'a exploité en conditions opérationnelles sur de longues périodes. Les clients et utilisateurs s'interrogent dès lors : peut-on envisager une distribution urbaine fine à l'aide d'utilitaires électriques ? Les batteries coûtant une fortune, est-ce une solution financièrement rentable pour les transporteurs ou prestataires logistiques ? Et comment réagira le personnel de conduite aux handicaps inhérents à ce mode alternatif ? La seule façon d'obtenir des réponses claires à ces questions consiste à procéder à des essais grandeur nature. Dans le cas qui nous concerne, des Fuso eCarter ont été lancés dans plusieurs villes allemandes, pour rouler pour le compte des sociétés Dachser, DB Schenker, DHL et Rhenus Logistics. Pour résoudre les éventuels problèmes, il faut d'abord détecter les faiblesses.

SOUS LE CAPOT

Les eCarter ont une charge utile de 4,5 tonnes, ils sont alimentés par un moteur de 129 kW (180 ch) développant 285 Nm. Ce couple peut sembler modeste, mais il est immédiatement

disponible pour le moteur électrique. Les batteries, d'une capacité de 13,8 kWh, ont une autonomie d'environ 100 km et pèsent 600 kg. La vitesse maximale est plafonnée à 80 km/h. J'ai pu prendre le volant de ce véhicule pour un bref parcours routier, sur des chaussées berlinoises assez encombrées.

Première impression : la camionnette est étonnamment silencieuse. Revers de la médaille : les moindres bruits parasites deviennent audibles, alors qu'ils ne le sont pas avec un moteur Diesel ordinaire, plus bruyant. Second constat : les accélérations sont spectaculaires. En démarrant au feu vert, ce petit utilitaire pourrait damer le pion à certaines voitures de sport. Mais ne répétez pas trop souvent cette prouesse, les batteries s'épuiseraient trop vite. Dernier constat : il est parfaitement possible de rouler sans recourir au frein. En lâchant l'accélérateur, le moteur récupère l'énergie des décélérations et en profite pour recharger les batteries. Sitôt habituée au système, la conduite se révèle fort agréable. Même plus besoin de changer de vitesse, c'est un vrai régal en agglomération. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR.



Pas de moteur Diesel, mais un groupe électrique silencieux et souple.

Le Fuso eCarter est exploité en Allemagne pour des tests grandeur nature dans quatre entreprises logistiques différentes.

Michelin CrossClimate : Pneu tous-temps pour véhicules utilitaires

Michelin élargit sa gamme primée CrossClimate aux camionnettes et aux véhicules utilitaires en lançant Agilis CrossClimate, un pneu été parfaitement compatible avec une utilisation en conditions hivernales. Agilis CrossClimate annonce une nouvelle génération de pneumatiques à haute performance pour les camionnettes et véhicules utilitaires.

Il offre une grande longévité et un faible TCO, et sa robustesse assure une grande résistance aux dommages et la sécurité par tous les temps.

Le nouveau pneu est conçu à partir du retour d'informations des utilisateurs finaux, pour qui deux facteurs principaux étaient :

Un seul pneu à grande longévité, apportant une excellente adhérence et une fiabilité en toutes saisons, dans toutes les conditions météorologiques et sur tous les revêtements routiers ;

La solidité et la résistance aux dommages, en particulier dans les environnements urbains, en cas de chocs fréquents avec des bordures de trottoir et autres objets.

Le pneu Agilis CrossClimate, marqué 3PMSF, est certifié pour la neige, mais son comportement, son freinage et sa durée de vie sont identiques sur route sèche et mouillée à celles d'un pneu été, grâce au mélange de gomme de toute dernière technologie. Les composés utilisés apportent de la souplesse à la gomme et à la bande de roulement, même lorsqu'il gèle, et les multiples couches de la bande de roulement et la composition de ce mélange particulièrement innovant permet de réduire le transfert de chaleur vers l'intérieur du pneu.

L'accroissement de la résistance aux dommages découle de l'ajout de pavés trapézoïdaux de 1,5 mm d'épaisseur autour des épaules et de

la partie supérieure des flancs. Ces pavés, et la gomme qui les compose, proviennent de la gamme de pneus Michelin tout-terrain pour camions militaires ; ils renforcent la protection du pneu sans porter atteinte à la flexibilité de la carcasse.

Le pneu Michelin Agilis CrossClimate n'est pas qu'un simple pneu toutes saisons. Il offre tous les avantages d'un pneu été concernant la longévité, l'économie de carburant et le freinage sur sol mouillé et sur sol sec, et les avantages d'un pneu hiver en adhérence et en freinage pour les clients roulant par temps froid sur sol mouillé ou enneigé.

Cette nouvelle gamme couvre 95% du marché des camionnettes et véhicules utilitaires en Europe. ▲



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



Une efficacité unique.

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



The Trailer Company.

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



La conférence de presse annuelle de Volvo Trucks Belux s'est tenue à la brasserie Van Steenberghe.

Comme le veut la tradition, Volvo Trucks organisa une conférence de presse en janvier dernier afin de détailler les résultats du groupe pour 2017 et annoncer ses prévisions pour 2018. Volvo a conservé sa place de leader du marché en 2017 dans le segment des plus de 16 tonnes. Pour les prochaines années, il mise surtout sur le gaz naturel liquéfié (GNL en abrégé, ou LNG en anglais) et la numérisation.

Volvo Trucks confiant dans le GNL

“Les résultats de Volvo Group en 2017 furent excellents”, explique Peter Himpe, Vice President de Volvo Trucks Belux. “Après une longue période de réorganisation, amorcée en 1999 et conclue en 2016, nous ne pouvons que nous réjouir de nos résultats dans le monde. Ils seraient encore meilleurs si nos fournisseurs parvenaient à suivre le rythme des commandes, car l’assemblage est parfois perturbé par une pénurie de pièces détachées.” Le groupe est confiant pour 2018, et ce n’est pas l’acquisition de 8,2 % des actions par le chinois Geely Holding Group qui viendra ternir cet enthousiasme. “Étant donné l’indépendance qu’a conservée Volvo Cars, nous ne nous faisons aucun souci envers une trop profonde ingérence de Geely, qui détient désormais 15,6 % des droits de vote d’AB Volvo”, souligne

Peter Himpe. Le groupe chinois a racheté Volvo Cars à Ford en 2010, mais n’a aucun projet de fusionner à nouveau les 2 entreprises Volvo.

NUMÉRISATION

Les constructeurs de véhicules utilitaires seraient-ils menacés par des entreprises n’ayant pas d’expertise dans le secteur routier, par exemple Charge, Otto, Nicola, Eirride ou Tesla? “Nous devons dans tous les cas en tenir compte et prendre le train, rapide, de la numérisation. Celle-ci a lieu à 2 niveaux : d’une part, le service avec les ventes en ligne, le commerce multi-sites et les ventes from assets to service ; d’autre part, l’innovation : surveillance à distance du poids lourd, conduite en peloton, hackathon et communauté de routiers. Bref, pour Volvo, cela se traduit par 3 axes majeurs : connectivity, automation et electro mobility.”



Volvo investit beaucoup dans les poids lourds alimentés par gaz naturel liquéfié (GNL en abrégé), qui devrait représenter, estime-t-il, environ 15 % de ses ventes d'ici 2020.

Le fil conducteur commun est CAST (Common Architecture Same Technology), par exemple dans l'emploi de mêmes moteurs pour les poids lourds, autobus, grues, applications maritimes et matériel de terrassement. Volvo Trucks compte dans le monde plus de 600 000 véhicules et engins connectés. Volvo 2.0 est conçu pour le développement de nouveaux modèles d'affaires et le Digital Lab pour leur réalisation.

RÉSULTATS AU BENELUX

8337 utilitaires de plus de 16 t ont été immatriculés en Belgique en 2017, soit 3,86 % de plus qu'en 2016. Volvo demeure leader de marché avec 22,1 % de parts. Dans le segment allant de 6 à 15,9 t, le FE/FL détient 12,3 % de parts de marché, soit la 5e place au classement. Sur le marché de plus de 16 t, qui a progressé de 18 % en un an, Volvo est leader avec 23,3 %, devant MAN. Du côté des tracteurs, la situation est légèrement différente. Ce marché a reculé de 2 % en 2017, et Volvo a dû céder sa première place, à 21,5 %, à DAF.

L'une des conclusions assez singulières que révèlent les statistiques en Belgique, c'est que Volvo est surtout plus populaire auprès des petites flottes et entreprises. En moyenne, chaque vente porte sur 1,4 véhicule, c'est le niveau le plus bas en Belgique pour l'ensemble des constructeurs impliqués.

Au Luxembourg, Volvo a représenté 13,7 % du marché des engins de plus de 16 t, un résultat qui le place dans le ventre mou du classement. Jusqu'en 2009, Volvo distribuait encore de nombreux châssis (souvent avec une superstructure VDL). Depuis 2010, il ne s'agit plus que d'autobus complets à alimentation par Diesel, hybride ou entièrement électrique. En Belgique, on recense déjà 101 bus hybrides électriques (Tec Namur) et 79 au Grand-Duché de Luxembourg. Volvo Group s'intéresse clairement à ce segment, il a d'ailleurs déjà vendu 3791 autobus hybrides, hybrides électriques ou entièrement électriques dans le monde.

SOLUTIONS PLUS PROPRES

En 2018, plusieurs solutions seront testées en pratique auprès d'entreprises sélectionnées pour des FL et FE électriques. Car une variante électrique est censée rejoindre le catalogue l'an prochain.

Mais Volvo attend encore plus du gaz naturel liquéfié. L'introduction de nouveaux moteurs à technique LNG/Diesel est un point charnière pour la marque. Cela lui permet également de proposer une solution pour le marché des dessertes régionales et internationales. L'emploi du GNL permet de rejeter jusque 20 % de CO₂ de moins (même 100 % avec du bio-LNG) ou 33 % avec un mélange de LNG et bio-LNG. Volvo considère que ses véhicules sont une solution réelle et non pas un marché de niche, parce que leurs performances sont comparables à celles des véhicules conventionnels alimentés par moteur Diesel. Entre 40

et 50 véhicules GNL devraient être vendus en 2018, le double en 2019, et Volvo espère que les variantes GNL représenteront 15 % de ses ventes en 2020.

Pour leurs moteurs GNL, la stratégie appliquée par Volvo n'est pas la même que celle, par exemple, d'Iveco et de Scania. Ces derniers convertissent le moteur Diesel selon le principe Otto (avec bougies d'allumage, donc) pour aboutir à un moteur au gaz liquéfié; Volvo demeure quant à lui fidèle au principe du Diesel, par lequel l'allumage se fait au Diesel tandis que la combustion principale emploie du gaz. C'est donc plus une solution dual fuel, ce qui oblige les poids lourds Volvo GNL d'être équipés d'un réservoir de Diesel et d'AdBlue.

Mais revenons un instant sur quelques statistiques dévoilées par Volvo Bus à propos des autobus :

Hybrides :

- Entre 30 et 40 % plus économes à la pompe
- 40 % de rejets polluants en moins

Hybrides électriques :

- 75 % de carburant en moins
- 60 % d'énergie en moins
- 75 % de rejets polluants en moins

Entièrement électriques :

- 80 % d'énergie en moins
- 90 % de CO₂ en moins
- Pas de pollution au niveau local ▲

HENDRIK DE SPIEGELAERE

Volvo Bus joue totalement la carte des solutions écologiques.





Winterdrive Scania : de la glisse en veux-tu en voilà

La moindre des choses que l'on puisse attendre d'un poids lourd provenant de Scandinavie, c'est qu'il soit capable de se tirer d'affaire même lorsque la chaussée a vêtu son blanc manteau. Et une bonne façon d'en juger, c'est – par exemple – de mettre le cap sur la Norvège en janvier. Non sans avoir fourré dans sa valise un bonnet, des gants et un gros chandail.

En ce qui concerne les conditions météorologiques, ce déplacement n'a pas été exempt de surprises. Quelques jours avant mon arrivée à Oslo, la température descendait encore jusque -16 °C. Ce qui, selon les normes norvégiennes, est malgré tout assez froid. Mais lorsque je suis arrivé sur place, le mercure flirtait avec le point de congélation, rendant superflu le gros pull en laine que j'avais emporté. Le problème concernait plutôt la neige. Et pas qu'un peu : dans les 3 jours qui ont précédé ce Winterdrive, les nuages avaient déversé sur la chaussée une couche d'un peu plus d'un mètre de neige. Même pour un Viking, c'est trop. Les équipes de dé-

neigements, pourtant aguerries, éprouvaient toutes les peines du monde à dégager les routes. Bref, le test eut lieu sur des chaussées (très) enneigées. Lorsque les conditions climatiques sont normales – lisez : bien froides –, le niveau d'adhérence est suffisant, grâce aux excellents pneus hiver qui équipent les véhicules motorisés en Scandinavie. L'adhérence est même assez comparable à nos normes à nous lorsque l'asphalte est mouillé. Mais au 2e jour de mon périple, la neige est retombée sous forme de pluie. De toute ma carrière, je n'ai jamais dû conduire de poids lourd dans des conditions routières aussi glissantes. Même les accompagnateurs norvégiens

*Plus d'un mètre de neige en l'espace de 3 jours.
Même au pays des Vikings, c'est trop...*



et suédois, qui en ont pourtant vu d'autres, étaient plus que circonspects.

Ironie du sort : à peine rentré en Belgique que les températures dans le Grand Nord replongeaient. La vie pouvait y reprendre son cours normal.

LE XT EN VEDETTE

Avec le XT, Scania veut couvrir un large spectre d'applications, sur et vers les chantiers, pour les transports lourds. Ce véhicule a été longuement décortiqué dans le précédent numéro de Transporama. À l'occasion de ce Winterdrive, plusieurs versions purent être mises à l'épreuve : tracteur, transport de bois, chasse-neige, etc.

Mais le premier parcours de la journée se fit avec le fleuron de la gamme : le S730 en version 6x4. Selon le chauffeur pilote, le combiné affichait "environ 50 tonnes". En mettant le contact, alors qu'il pleuvait à verse, je me suis souvenu de ne surtout pas enclencher le retardeur sur son niveau maximum dans la longue descente. Le chauffeur-pilote remarqua bien vite la prudence avec laquelle je sollicitais



Chaînes et graviers furent bien nécessaires à un collègue pour se tirer d'une passe difficile sur cette chaussée norvégienne trop glissante.



La famille XT de Scania forme une gamme étendue et polyvalente.



Léger dégel, pluie et neige fondante : un cocktail redoutable.

l'accélérateur et les freins. Dans des conditions routières aussi incroyablement glissantes, le couple élevé du V8 est plus un handicap qu'un atout.

La pluie abondante a enduit la neige d'une couche de glace, elle-même recouverte d'eau. Ne cherchez pas, vous ne trouverez pas plus glissant. Même sur le parking, il était presque impossible de passer d'un camion à l'autre sans se casser la pipe. Ce n'est que durant l'après-midi, lorsqu'il fit un peu plus froid et que la pluie redevint neige, que les conditions de circulation s'améliorèrent un (tout petit) peu.

Le tableau du lendemain était différent : averses de neige fondante, parce que le mercure remontait de nouveau. Au programme : un G410 en version 6×2. Cela donna la possibilité de relever l'essieu traîné, pour que l'essieu



La conduite de ce poids lourd est étonnamment précise, malgré la suspension entièrement pneumatique.

moteur arrière puisse diffuser sa puissance sur la route. Tous les essieux du poids lourd étaient dotés de la suspension pneumatique. Sur un essieu avant, cela procure en général une sensation indirecte assez nébuleuse, mais dans le cas présent, on ressentait très bien le travail des roues avant. Et ce n'était pas un luxe, en raison des routes trop glissantes. En Norvège, personne ne s'inquiète de relever l'essieu traîné, même si cela conduit l'essieu moteur à diffuser une puissance excessive.

Au menu du 3e jour figurait un R580, à nouveau un V8, cette fois en configuration 6x2. Ici aussi, j'ai d'abord dû relever l'essieu traîné, pour parvenir à quitter la place de stationnement. Mais la météo s'était améliorée : à cause d'un regain de froid, la neige avait remplacé la pluie, permettant aux pneus hiver de regagner en adhérence. Cela dit, il fallait toujours faire montre d'une grande prudence dans l'emploi de l'accélérateur et des freins, car un dérapage, dans de telles conditions, était parfaitement plausible.

Le R580 testé était en version XT, ce qui impliquait une configuration plus haute sur pattes. Mais hormis l'assise surélevée, il est difficile de distinguer les différences entre les modèles XT et leurs équivalents destinés à la distribution ou aux dessertes internationales. Le confort à bord est identique, mais la cabine du XT accueille davantage de matériaux faciles à entretenir.

La récompense de tous ces efforts vint en quelque sorte du dernier parcours d'essai. D'après moi, le nouveau S650 présente la meilleure version du Scania V8. Ce moteur regorge de puissance, est très généreux en couple dans les bas régimes et réagit avec promptitude aux sollicitations de l'accélérateur. Le S730 est évi-



Mon "champion" : le XT alimenté par le V8 de 650 ch.

demment plus prestigieux et Scania prévoit de relever encore un peu le seuil de puissance de son moteur haut de gamme.

Lors du test de ce S650, les conditions de circulation étaient normales pour un hiver scandinave : obscurité, neige et routes un peu moins glissantes que plus tôt dans la matinée.

ATTENTES

Scania a défini une vision claire sur les développements futurs du secteur du transport. Les tendances perceptibles dans la société y auront évidemment des répercussions. L'urbanisation et le respect de l'environnement sont deux évolutions importantes, auxquelles vient se joindre l'influence croissante d'Internet sur notre vie quotidienne. Scania est persuadé que la conduite autonome, les véhicules connectés et les chaînes de traction électriques joueront un rôle important à l'ave-

nir. Mais pour coordonner tous ces éléments, il convient que toutes les parties concernées collaborent ensemble : fabricants, chargeurs, transporteurs et gestionnaires de voiries. Pour l'instant, 300 000 poids lourds de Scania transmettent en continu des données lors de leurs pérégrinations. L'analyse et l'exploitation de ces données permettent d'éviter les pannes et de programmer une séance de maintenance exactement au bon moment. Mais Scania veut aller encore plus loin, petit à petit : imaginons qu'un chauffeur doive patienter longtemps auprès d'un chargeur pour les opérations de manutention de ses marchandises. Eh bien, le système informatique pourra l'en avertir. Un meilleur planning de maintenance, qui prévient le concessionnaire des pièces de rechange dont il a besoin avant même que le camion n'accède au garage, évitera tout délai d'immobilisation inutile. L'électronique permet également d'allonger au maximum les intervalles d'entretien.

En ce qui concerne la conduite autonome et l'électrification, deux aspects qui ont été abordés au début de la présentation par les porte-parole de Scania, les journalistes n'ont pas eu droit à des scoops ni à des annonces spectaculaires. Chez Scania, le chauffeur continue d'occuper une place essentielle même dans le cadre de la conduite autonome des poids lourds. Des expériences sont en cours, certes, mais ce n'est pas chez Scania que l'on trouvera prochainement des camions à conduite autonome. Cela dit, il ne faut pas sous-estimer la mesure par laquelle la pénurie de routiers en Europe (y compris d'Europe de l'Est) peut inciter les constructeurs à imaginer des solutions appropriées. ▲

Dans de telles conditions de circulation, 730 chevaux, c'était beaucoup. Trop même.



JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR.



MAN TRUCK & BUS

Adresse

MAN Truck & Bus nv/sa
Brusselsesteenweg 406
1730 Kobbegem (Asse)
Tél. 02 453 01 04
mtb@man.eu
www.man.be

Personnes de contacte/management

Marc De Baerdemaeker

Managing Director, marc.debaerdemaeker@man.eu

Jean-Paul Ameys

Director Finance, jeanpaul.ameys@man.eu

Stijn Tielens

Sales Director Truck, stijn.tielens@man.eu

Geert Van Impe

Sales Director Bus & Coach, geert.vanimpe@man.eu

Bram Philips

Director After Sales, bram.philips@man.eu

Lieven Verheule

Marketing Director, lieven.verheule@man.eu

Gamme de véhicules/services

MAN Truck & Bus est l'importateur belge de véhicules industriels à partir de 3 Tonnes, autocars et autobus des marques MAN et Neoplan. MAN Truck & Bus prend en charge l'importation, la vente, le marketing et l'après-vente. Une large palette de services est à la disposition des clients avec des formules de leasing et de financement via MAN Financial Services et des contrats d'entretien sur mesure, service 24h, pièces de rechange et composants via MAN Service. En plus, MAN offre également des formations chauffeur MAN ProfiDrive, RIO gestion de flottes et des véhicules d'occasion certifiés MAN TopUsed.

L'importateur travaille en étroite collaboration avec un réseau composé de cinq filiales propres (Anvers, Bruxelles, Hainaut, Tournai et Luxembourg) et 24 partenaires de vente et de service indépendants.



UN MAN PLEIN DE RESSOURCES.

That's no Van. That's a MAN.
Le nouveau MAN TGE.

www.man.be





UTILITAIRES VOLKSWAGEN : LA RÉFÉRENCE DEPUIS PLUS DE 70 ANS

Le Transporter. Pas deux comme lui.

Grâce au grand nombre de déclinaisons (camionnette, combi, double cabine, pick-up, châssis-cabine), le VW Transporter est parfaitement adapté aux besoins des professionnels. La nouvelle génération de moteurs TDI est équipée en usine de la technologie BlueMotion. Certaines variantes peuvent se targuer d'équipements uniques pour ce créneau, comme la traction intégrale 4MOTION associée à la boîte de vitesses automatique DSG à double embrayage.

Le nouveau Crafter. 100 % VW.

Son design innovant et sa capacité à dompter la route, avec une grosse quinzaine de systèmes d'assistance à la conduite et un bel éventail de chaînes de traction, ont convaincu les experts originaires de 24 pays. Grâce à une hauteur de chargement maximale de 2.196 mm et un volume utile nominal de 18,4 m³, la nouvelle génération Crafter peut relever n'importe quel challenge. Elle existe en camionnette, double cabine, pick-up, châssis-cabine, et prochainement combi.

De Amarok V6. International pick-up of the year 2018.

Lui aussi peut relever n'importe quel défi ou presque. L'Amarok est alimenté par un V6 qui génère 550 Nm de couple nominal, alimentant la traction intégrale 4MOTION via, en option, une boîte automatique à 8 rapports. Son robuste châssis laisse 122 cm de passage entre les logements de roue. Même sur terrain difficile, par exemple en rampe de 12 %, l'Amarok peut tracter une remorque allant jusqu'à 3,5 t (freinée).*

* Amarok, moteur 3.0 TDI de 150 ou 165 kW, avec traction intégrale permanente 4MOTION, boîte automatique à 8 vitesses, 2+1 ressorts à lames et poids à vide de 2.360 kg.

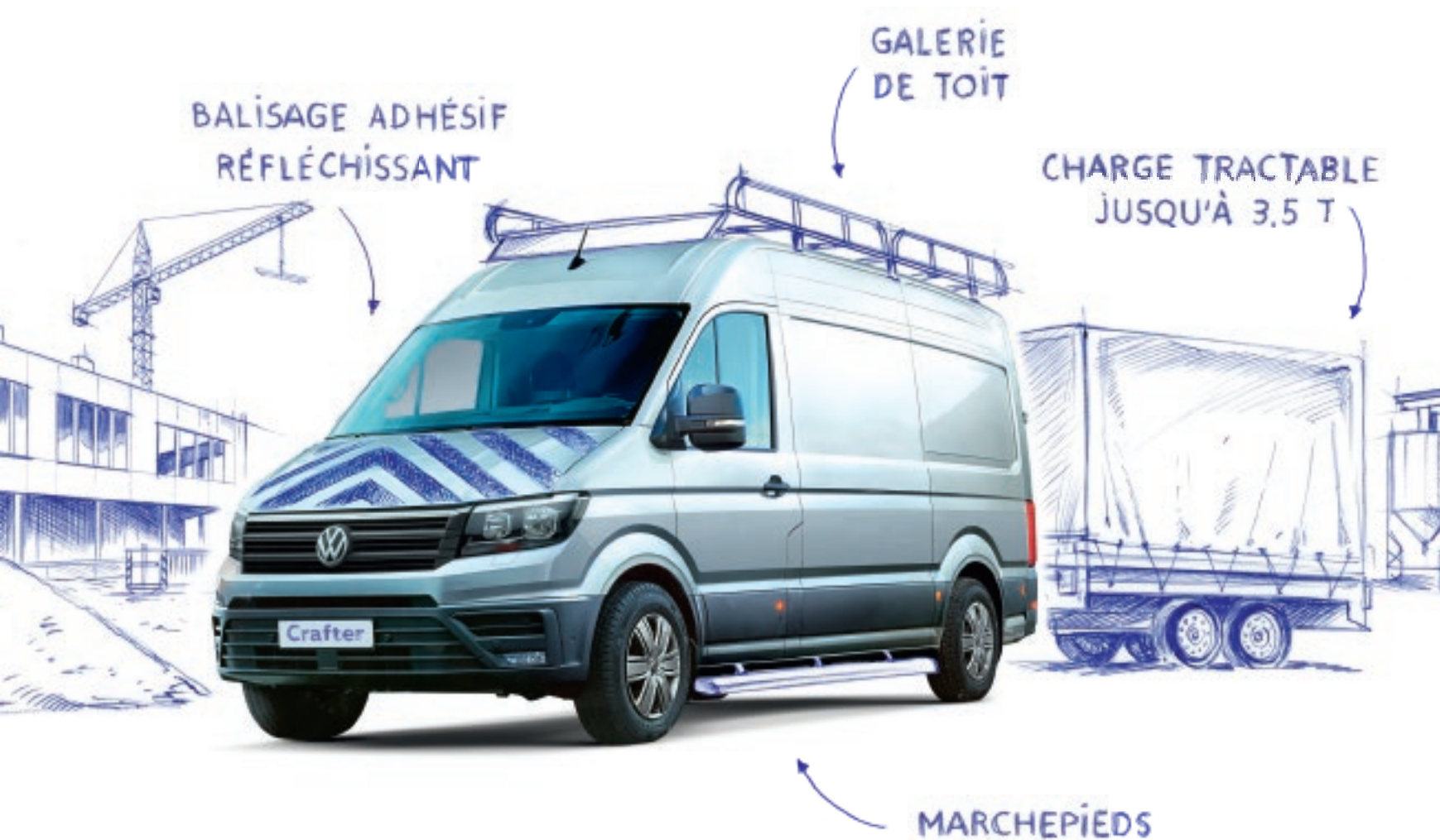


De Caddy Van & Maxi Van. Deux experts à tous les niveaux.

Le Caddy Van existe en version courte, avec un volume de chargement jusque 3,7 m³*, et variante Caddy Maxi Van, agrandie de 47 cm et 1 m³ *. Les moteurs séduisent par leur silence opérationnel et leur sobriété à la pompe. Le Caddy a le choix entre plusieurs moteurs essence ou Diesel, mais également au gaz naturel (TGI).

*Avec module Flex Plus.

Votre métier, votre Crafter.



Le nouveau Crafter, dessiné pour votre activité.

Le nouveau Crafter vous facilite la vie professionnelle en s'adaptant à vos besoins : modularité des éléments intérieurs et extérieurs, 15 systèmes d'aide à la conduite, une charge tractable jusqu'à 3,5 tonnes et une large gamme de transmissions: 4MOTION, traction ou propulsion (disponibles en boîte manuelle 6 rapports et boîte automatique 8 rapports). Autant d'atouts qui font du nouveau Crafter, le meilleur de votre secteur.

Votre nouveau collègue vous attend pour un essai chez votre concessionnaire Volkswagen Utilitaires.



**Commercial
Vehicles**



Go Further

FORD MOTOR COMPANY

Adresse

Ford Motor Company (Belgium) SA
Avenue du Hunderenveld 10
1082 Bruxelles

Personne de contacte

Patrick van der Aa

Commercial Vehicles Sales & Marketing Director
Tél: 0473/ 540 427
E-mail: pvander2@ford.com

Le nouveau Transit Custom sera bientôt disponible.

Ce modèle regorge d'améliorations et de raffinement – ce qui en fait un choix exceptionnel. Un exemple ? Grâce à son nouveau moteur 2.0 litres Ford EcoBlue, son efficacité est accrue et les intervalles entre les entretiens allongés. Même son nouveau design extérieur présente des avantages commerciaux pratiques, tels qu'une valeur résiduelle plus élevée.

Un aspect extérieur plus audacieux et plus modern

Une calandre redessinée, un avant travaillé de manière plus prononcée, un nouveau design des antibrouillards et une gamme d'options de phares caractéristiques confèrent au nouveau Transit Custom une allure plus audacieuse, plus affirmée. Une nouvelle ligne d'épaulement latéral dynamique et un rail de porte latérale dissimulé ajoutent également à sa forte présence, contemporaine et puissante.

Plus confortable, mieux connecté

L'habitacle du nouveau Transit Custom est à la fois confortable et fonctionnel, avec de nouveaux tissus de sièges, un porte gobelet rétractable et de nombreux rangements. Il est équipé du nouveau SYNC 3, permettant à vos collègues de garder le contact ainsi que le contrôle, et de se divertir en toute sécurité. Les conducteurs peuvent téléphoner, contrôler la musique et la navigation par satellite en utilisant les commandes vocales ou par tapotement, pincement et glissement sur l'écran tactile. SYNC 3 est également compatible avec AppLink, Apple CarPlay™ et Android Auto™.

Une gamme de nouvelles technologies d'aide à la conduite

Le système de détection des angles morts du nouveau Transit Custom vous avertit si un véhicule se trouve dans l'un de vos angles morts (il comprend également l'avertissement de circulation transversale lorsque vous sortez d'un emplacement en marche arrière).



La caméra de reconnaissance des panneaux de signalisation routière identifie ces derniers et les limites de vitesse, et les affiche sous forme d'icônes sur le tableau de bord, tandis que l'assistant de vitesse intelligent maintient l'allure maximale du véhicule sous la limite fixée.

La meilleure capacité de chargement de sa catégorie

Ford Transit est renommé pour son côté pratique et le nouveau Transit Custom ne fait pas exception à la règle. Celui-ci peut facilement transporter des planches standard de 8'x4' sur leur tranche ou à plat sur le sol. Il peut également accueillir trois euro palettes et objets mesurant jusqu'à 3 m de long (grâce à sa cloison de chargement flexible). Sa capacité de chargement est de 6 mètres cubes, la meilleure de la catégorie des véhicules de 1 tonne.

Tourneo Custom

Avec davantage d'espace et 30 configurations de sièges différentes, le nouveau Tourneo Custom est plus convivial, tant pour le travail que pour les passagers, et plus flexible que jamais.

Sa conception intelligente et son style contemporain traduisent aussi tout le professionnalisme qui caractérise ce véhicule.

Le nouveau Tourneo Custom peut accueillir jusqu'à neuf places assises dans le plus grand confort. La nouvelle configuration 'conférence' réversible crée un espace de travail flexible et professionnel pour ses passagers.

Restez connecté(e)

Pour la commodité des passagers, le compartiment arrière du Tourneo Custom est équipé de série d'un total de 6 ports USB, placés à des endroits aisément accessibles pour permettre aux passagers de recharger leurs appareils mobiles durant le voyage. La cabine avant dispose également de deux ports USB.

Nouveau Transit Custom: Une bonne réputation se construit ensemble.




Découvrez le nouveau Transit Custom

Une bonne impression dès le début ! Et c'est parti avec le Nouveau Transit Custom ! Sa ligne extérieure et son intérieur entièrement renouvelés, son équipement standard complet et l'introduction de nouvelles technologies de connectivité et de sécurité mettent la barre toujours plus haut. Découvrez comment le Nouveau Transit Custom contribuera à votre bonne réputation.



Go Further

 6,2-7,2 L/100 KM.  161-187 G/KM CO₂. (NEDC)

Les chiffres de consommation et d'émission s'appliquent aux véhicules avec les pneus de série, comme décrit dans les équipements de série. Des pneus optionnels peuvent engendrer d'autres valeurs d'émission de CO₂ et de consommation. Pour plus d'informations, renseignez-vous auprès de votre distributeur Ford ou rendez-vous sur notre site www.fr.ford.be.  **Donnons la priorité à la sécurité.** Informations environnementales [AR 19/03/2004]: www.fr.ford.be/environnement. **ford.be**



Avec cette nouvelle génération de tracteurs, Scania a littéralement tapé dans le mille. Ses usines de Södertälje éprouvent bien des difficultés à suivre le rythme effréné des commandes. Pas mal pour un poids lourd qui, lors de son lancement, fut pris à partie sur les réseaux sociaux. Des critiques injustifiées, comme l'a révélé ce parcours d'essai sous le ciel ardennais.

Test Scania R450 A4x2NB

Ce test s'est déroulé sous une météo véritablement estivale. Avec des pointes de 28 °C en journée, inutile de dire que ce tracteur Scania en peinture bleu ciel métallisé et remorque carénée a dû solliciter la climatisation d'air. Cependant, les conditions de test n'étaient pas idéales, car le vent était fort, ce qui eut évidemment un effet défavorable sur la consommation. Un domaine dans lequel Scania s'était déjà forgé une solide réputation au cours des précédents essais.

MODÈLE TESTÉ

Passé sur la balance, le R450 affichait un poids net de 39,7 tonnes avant de mettre le cap sur la lointaine Ardenne. Il était alimenté par un moteur récent, un bloc 6 cylindres de 13 l développant jusque 450 ch, et qui pour respec-

ter la norme Euro 6, ne se contente que du système SCR de traitement des gaz d'échappement. Chez Scania, cet équipement est la norme depuis l'an dernier, sur tous les modèles culminant à 500 ch. Autrefois, l'EGR renvoyait une partie des gaz d'échappement dans les cylindres, ce qui provoquait une hausse considérable des températures dans la culasse, qui à leur tour, pouvaient en principe entraîner des effets négatifs sur la qualité du lubrifiant et éprouver davantage le système de refroidissement. Plusieurs transformations conséquentes furent nécessaires pour se passer d'EGR. Il a d'abord fallu revoir la forme des chambres de combustion et les munir de nouveaux modèles d'injecteurs. Ceux-ci ont été perfectionnés pour diminuer les besoins en mazout entre 0,2 et 0,5 %. La température de fonctionnement

ayant augmenté, le lubrifiant est refroidi à l'aide d'un thermostat; il garde désormais toujours une température correcte, ce qui donne un niveau de résistance interne dans le moteur aussi faible que possible, quelles que soient les circonstances. Ces améliorations se révèlent surtout utiles lorsque les températures sont plus basses.

Un autre perfectionnement concerne le ventilateur, qui dispose dorénavant d'un entraînement direct, sans transmission. Avec à la clé, 1 % d'économie sur le carburant.

Avec ses 450 chevaux et un couple nominal de 2350 Nm, ce Scania R450 peut se targuer de niveaux de puissance et d'élasticité suffisants pour assurer la plupart des tâches de transport habituelles en Europe, et a fortiori dans nos plats pays. Le moteur diffuse proprement sa puissance vers la boîte de vitesses automatisée Scania Opticruise, rénovée l'an dernier, et qui a reçu des Suédois l'appellation peu sexy de GRS905R. Sur le modèle d'essai, cette transmission était encore dotée d'un retardeur Scania, un frein auxiliaire qui libère s'il le faut jusque 4100 Nm de puissance de freinage en continu. Scania a aussi équipé cet Opticruise d'un frein sur l'axe tertiaire de la boîte de transmission, ce qui permet des changements de vitesse très prompts grâce à l'association avec un syncromesh conventionnel. Le frein réduit la vitesse des roues crantées de façon à sauter rapidement vers le rapport de boîtes suivant. Autrefois, il fallait encore agir sur le régime du moteur à l'aide d'une soupape qui neutralisait la pression du turbo, avant de devoir la rétablir après chaque changement de vitesse. Fini tout cela : le turbo remplit désormais son office sans discontinuer. Et dans les longues rampes, on peut profiter bien davantage du généreux couple disponible.

Les ingénieurs Scania ont également révisé le Cruise Control avec module Active Prediction. Ce CCAP, c'est son nom, est équipé d'une fonction baptisée "pulse and glide". Le principe est simple, en voici un exemple : si vous fixez la vitesse à 87 km/h, le poids lourd la dépassera pour atteindre les 89 km/h, avant de se laisser aller par inertie jusqu'à 83 km/h. Il repartira ensuite jusque 89 km/h, et ainsi de suite. Bon, personnellement, il ne m'a pas fallu 5 minutes pour pester contre ce système que je trouvais vraiment trop intrusif. L'accompagnateur de Scania a dû user de subterfuges pour me convaincre de ne pas désactiver immédiatement ce "pulse and glide". Après 8 minutes supplémentaires, je suis arrivé à la conclusion que j'avais assez joué avec les nerfs des routiers qui me suivaient – contraints et forcés, eux aussi, à cet incessant va-et-vient entre 83



Les projecteurs sur le pare-brise ? Un équipement bien pensé !



Grâce à la trappe de toit, l'intérieur de la cabine est inondé de lumière naturelle.

et 89 km/h – et je me suis permis de déterminer une vitesse uniforme sur le tronçon plat du tracé ardennais. Économiser du carburant, c'est bien, mais il y a des limites à tout...

PARCOURS D'ESSAI

Le gouvernement wallon ayant – enfin – délié les cordons de la bourse pour restaurer son réseau autoroutier, les automobilistes et chauffeurs professionnels ont dû endurer une kyrielle de chantiers durant plusieurs années. Mais le bout du tunnel est en vue, heureu-

sement. Le jour de sortie vers l'Ardenne, la densité de circulation était correcte et surtout, dépourvue d'embouteillage. Cela dit, il y a bien pire dans la vie que de se retrouver au volant d'un tel Scania, à tracer sous un soleil radieux par monts et par vaux (ardennais).

Une chose m'a assez étonné : le comportement des autres usagers de la route peut s'avérer perturbant. Lorsqu'il fait très chaud, les automobilistes ont tendance à perdre en concentration, voire à rêvasser. Beaucoup utilisent la clim' à tort et surtout à travers dans



Les marches sont vraiment bien positionnées.



Plus besoin d'escalader la calandre pour remplir le réservoir de liquide lave-glace. C'est toujours ça de pris !



Rien à redire à propos des rétroviseurs.



Non, le plancher n'est pas plat. Mais cela n'est absolument pas gênant.

leur voiture particulière, et commettent des erreurs d'appréciation (de distance et de vitesses). Pour éviter le drame, j'ai été obligé à plusieurs reprises d'exécuter des manœuvres de freinage.

Le parcours lui-même s'est révélé fort agréable, avec la climatisation d'air qui turbinaut pour maintenir une température de travail agréable dans la cabine, sans que cela se répercute sur la consommation de carburant. Une belle performance de la marque au griffon. Grâce aux correctifs appliqués au moteur et à la boîte de vitesses, la nouvelle génération de poids lourds Scania donne toujours l'impression de disposer d'une cavalerie plus fournie que celle officiellement annoncée sur la fiche technique (ou indiquée à l'avant sur la calandre). Le R450 est un bahut énergique qui n'a guère éprouvé de peine à vaincre les rampes sévères de Barchon et de Theux. Sur la N4, l'emploi du retardeur est un régal, parce qu'il permet de prendre les descentes en conservant précisément la vitesse désirée. Effleurer simplement la pédale de frein suffit même pour le faire glisser à une vitesse déterminée. Les 4100 Nm de freinage furent en tout cas largement suffisants pour maintenir la bride sur le train de 39,7 tonnes.



Un grand moniteur central sur le tableau d'instruments de bord; les renseignements additionnels sont affichés sur de petits écrans au milieu du tachymètre et du compte-tours.

Scania a équipé son retardeur, par ailleurs facile à doser, d'un système freewheel. Le principe est similaire au mécanisme équipant les bicyclettes : en bloquant les pédales, la bécane poursuit sa route en laissant entendre un léger cliquetis - sauf sur les anciens vélos équipés du

frein à rétropédalage, également appelé frein torpédo dans mon coin, actionné en pédalant en arrière., que l'on appelait torpédo. Le retardeur est uniquement raccordé sur l'axe de sortie de la boîte de vitesses, et activé seulement si une capacité de freinage est réelle-



La finition de la planche de bord est impeccable, avec un grand moniteur pour la radio et le système de navigation par satellite.



Cette cabine offre vraiment beaucoup d'espaces de rangement. Pour ne pas entraver la liberté de mouvement, les clapets s'ouvrent vers le haut.



Le marchepied, qui peut également servir de banquette, est un équipement habituel bien connu.

ment réclamée. Sinon, il est découplé et passe en roue libre, ou freewheel en anglais, ce qui évite toute résistance inutile sur la chaîne de traction.

RÉGULATEUR DE VITESSE

Scania a consenti de gros efforts pour rendre ses poids lourds encore plus économes et plus confortables. On en trouve un bel exemple dans le régulateur de vitesse, qui veillait au grain sur mon Scania. L'objectif est de donner au chauffeur un contrôle accru sur le fonction-

nement du régulateur. Il peut fixer une limite inférieure jusqu'où le poids lourd peut descendre; le mode Économie peut aller jusque -8 %, alors que le mode Standard n'autorise qu'un écart maximum de -2 %. Mais la principale amélioration tient dans le fonctionnement du dispositif Active Prediction, grâce auquel le poids lourd exploite avec plus de souplesse l'énergie accumulée dans les descentes. Autrefois, sur les autres régulateurs de vitesse avec Active Prediction, certains chauffeurs très expérimentés parvenaient occasion-

nellement à enregistrer de meilleurs résultats que ceux du dispositif, de l'ordre de quelques pour cent. Mais pour le commun des mortels, il est à mon sens impossible de faire mieux que ce système. Sur la N4, un tronçon parfait pour ce genre de test, le R450 a attaqué les côtes exactement comme il le fallait. Même une vitesse légèrement excédentaire dans les descentes était brièvement maintenue de façon à pouvoir gravir la rampe suivante en profitant de l'allure maximale, et cela bien sûr sans que le tachygraphe puisse enregistrer la moindre infraction légalement punissable. En conséquence, R450 diffuse vers les injecteurs encore moins de Diesel qu'autrefois. Ce Scania a enregistré une consommation moyenne particulièrement basse sur ce tronçon, surtout par rapport aux autres camions de cette même catégorie, celle des 450 ch.

EN ROUTE

La cabine R a été entièrement rénovée par Scania; c'est la "petite sœur" de la cabine S. Enfin, petite sœur... il faut le prendre au figuré, car ce n'est pas la place qui manque. La principale différence, c'est que la cabine S peut se targuer d'un plancher parfaitement plat, alors que sur la cabine R, les pieds du chauffeur et du convoyeur sont 155 mm plus bas que la partie centrale de la cabine. Est-ce perturbant? En fait, absolument pas. Au contraire, cela signifie qu'il faut franchir une marche de moins pour accéder au tracteur, et encore faut-il signaler que les marches et les poignées sont parfait-

FICHES TECHNIQUES

Scania R 450

Température au départ 26 °C,
à l'arrivée 34 °C

Conditions météorologiques
vague de chaleur

Distance parcourue
426 km en conditions d'essai

Résultats du test

Vitesse moyenne,
avec facteur de correction 71 km/h

Consommation entre Anvers et Barchon
(tronçon relativement plat)
26,1 l/100 km, vitesse moyenne 72 km/h

Consommation totale du test
28,44 l/100 km

Consommation totale d'AdBlue +/- 10 l

Accélération 0 – 50 km/h : 22,83 s
0 – 60 km/h : 27 s
0 – 85 km/h : 54,7 s

Mesures sonores Stationnaire : 58 dB(A)
À 85 km/h : 72 dB(A)
Maximal : 83 dB(A)

Fiche technique

Marque Scania

Type R 450

Cabine CR20H

Empattement 3.750 mm

Moteur DC13 148 450

Puissance 450 ch (331 kW) à 1.900 tpm

Couple 2.350 Nm de 1.000 à 1.300 tpm

Alésage x couple 130 x 160 mm

Compression 19,4 sur 1

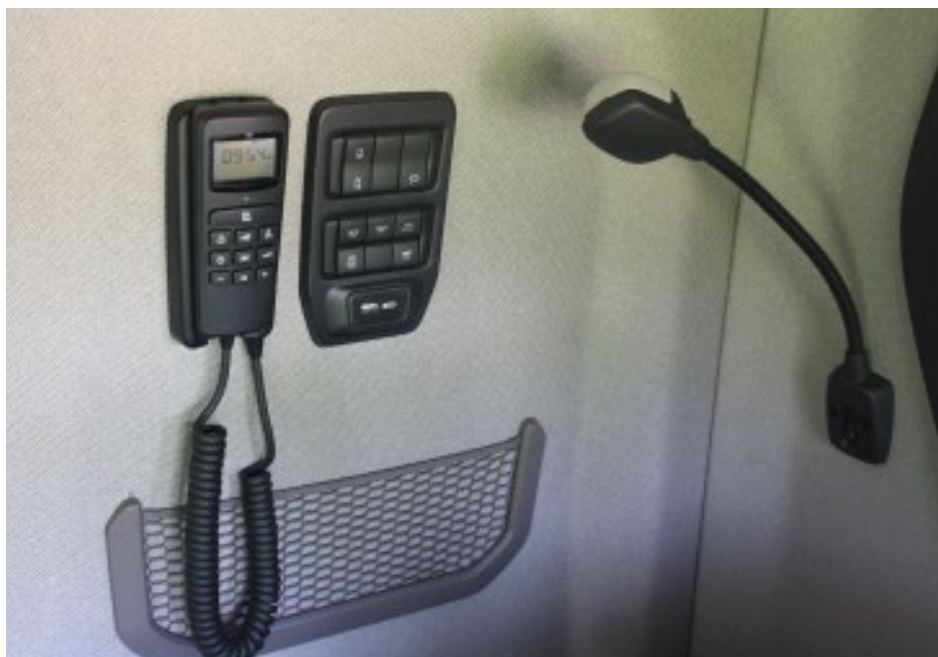
Boîte de vitesse Scania GRS905R

Rapport de pont 2,59 sur 1

Retardeur Scania, R4100, 4.100 Nm/500 kW

Contenance du réservoir
400 l (réservoir de test avec purge)

Réservoir AdBlue 47 l



Le module de maintenance à côté de la couchette comprend un bouton d'alarme.

tement disposées. Les sièges sont également sans reproche, mais il faut y voir une bonne habitude scandinave. La finition du tableau de bord est impeccable, toutes les fonctions sont à portée de main du chauffeur. Par rapport au précédent modèle, la partie centrale de la planche de bord pénètre un peu moins vers l'intérieur de la cabine, ce qui dégage davantage d'espace disponible sur le tunnel du moteur. C'est toujours ça de pris lorsqu'on veut se reposer ou changer de tenue.

On observe également un changement dans la position du siège du chauffeur. Sur les Scania d'autrefois, il était placé un peu plus à droite et vers l'arrière. Les chances de survie en cas d'accident étaient meilleures. Désormais, le siège a été avancé et légèrement décalé vers la gauche, mais les risques en cas d'accident

ont été compensés par une structure nettement plus solide de la cabine. Positionné plus dans l'angle, le chauffeur est également mieux à même d'évaluer la largeur de son engin et de mieux apprécier les ronds-points et les carrefours – à ce titre, il faut également saluer l'étroitesse des montants latéraux et des rétroviseurs.

CONCLUSION

Le Scania R450 fait d'une pierre 3 coups : c'est un tracteur silencieux, énergique et économe. Les routiers ne devraient guère s'en plaindre. Les transporteurs ou les patrons salueront une consommation modique et l'excellent service clientèle de Scania. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR.



Un poids lourd à la déco vraiment très léchée.



C'est un visage bien familier de nos routes, le Volvo FH. L'industriel scandinave a transféré dans l'usine gantoise la production de toutes les variantes FH, y compris les plus récentes, comme ce Lightweight destiné au transport exigeant une charge utile élevée.

Test Volvo FH 460 Lightweight

Le tracteur au volant duquel j'ai arpenté notre célèbre circuit ardennais admet en effet une charge utile complémentaire de 300 kg. Sur une masse totale d'un train de 40 tonnes, c'est toujours bon à prendre, entre autres pour le transport de boissons ou de produits chimiques. L'assemblage intelligent du poids lourd et le choix avisé d'embarquer ou pas des options permettent à Volvo de tailler ce FH à la mesure des besoins de chaque transporteur. Mais le chauffeur doit-il pour autant perdre en confort de travail? Après un parcours d'essai de 428 km, je suis en mesure de répondre à cette question sans aucun préjugé.

Le parcours s'est tenu sous un ciel azur, par des températures quasi estivales et un vent presque inexistant. La Région Wallonne a mené de front des chantiers de voirie importants, dont plusieurs sont clôturés. Cela m'a permis de franchir sans encombre la Meuse à Barchon.

La première chose qui m'a surpris en voyant ce mastodonte de la route, c'est moins la plaque d'immatriculation suédoise, pourtant une rareté chez nous, que la déco de la cabine. Elle peut être commandée telle quelle chez Volvo. Les lignes bleu foncé en coups de fouet sur fond gris métal sont du plus bel effet et valorisent même la silhouette générale de la cabine Globetrotter.





Le FH Lightweight avec sa remorque carénée fin prête pour le test.

Il n'y a pas si longtemps de cela, 460 chevaux représentaient la norme. Mais entre-temps, Volvo propose des versions bien plus puissantes de ce D13.

Le franchissement pour monter à bord de ce FH est important, mais heureusement, les marches et les poignées sont bien disposées. Volvo consacre beaucoup d'efforts à améliorer le confort du chauffeur, et cela se remarque dès le premier contact.

La cabine du modèle actuel est spacieuse, et j'apprécie tout particulièrement la grande fenêtre de toit, ce qui contribue à un environnement de travail lumineux en journée, sans être aveuglé par un excès de lumière même lorsque le soleil est au zénith. Vertu complémentaire, typique à Volvo : cette fenêtre de toit peut éventuellement faire office d'issue de secours, si le poids lourd devait malencontreusement basculer. Le pare-brise de la nouvelle génération est collé et peut difficilement être brisé en cas d'accident. La fenêtre de toit offre dès lors une échappatoire.

Un tracteur de type léger ne peut évidemment se marier à la cabine la plus volumineuse, mais la Globetrotter a tout le nécessaire pour un travail ordinaire : beaucoup de place, une





Raffinement aérodynamique : des nageoires qui gardent propres les rétroviseurs et les vitres latérales.



L'embarquement est haut, mais confortable.

hauteur suffisante pour se mouvoir, des couleurs claires qui rendent le travail et le séjour à l'intérieur plus agréables.

Le tunnel du moteur en cabine est bas, mais même en le chevauchant, il subsiste une garde de toit de 196 cm. Le pare-brise est surmonté de 3 petits coffrets, suffisants pour y ranger une foule d'effets personnels. Les autres espaces de rangement sont nombreux et volumineux.

Le tableau de bord est d'une finition parfaite, avec des instruments d'une grande clarté. Plusieurs détails sont bien pensés et facilitent considérablement la vie et le travail du routier. Prenons l'exemple d'interrupteurs qui clignotent lorsqu'une fonction est activée. Les sièges demeurent le point fort d'un tracteur Volvo : soutien efficace depuis les épaules jusqu'aux fesses et assise suffisamment longue pour un appui correct des jambes, même pour les grandes perches. Le volant étant aisément réglable, trouver une bonne assise n'a rien de compliqué. La visibilité est parfaite grâce aux montants latéraux avant et aux rétroviseurs étroits (surtout). Volvo a même poussé le luxe jusqu'à opérer une petite ouverture dans le collier des rétroviseurs, pour ne pas en gêner la vue. Ils ne sont d'ailleurs pas encapsulés dans de lourds boîtiers aérodynamiques, et c'est tant mieux.

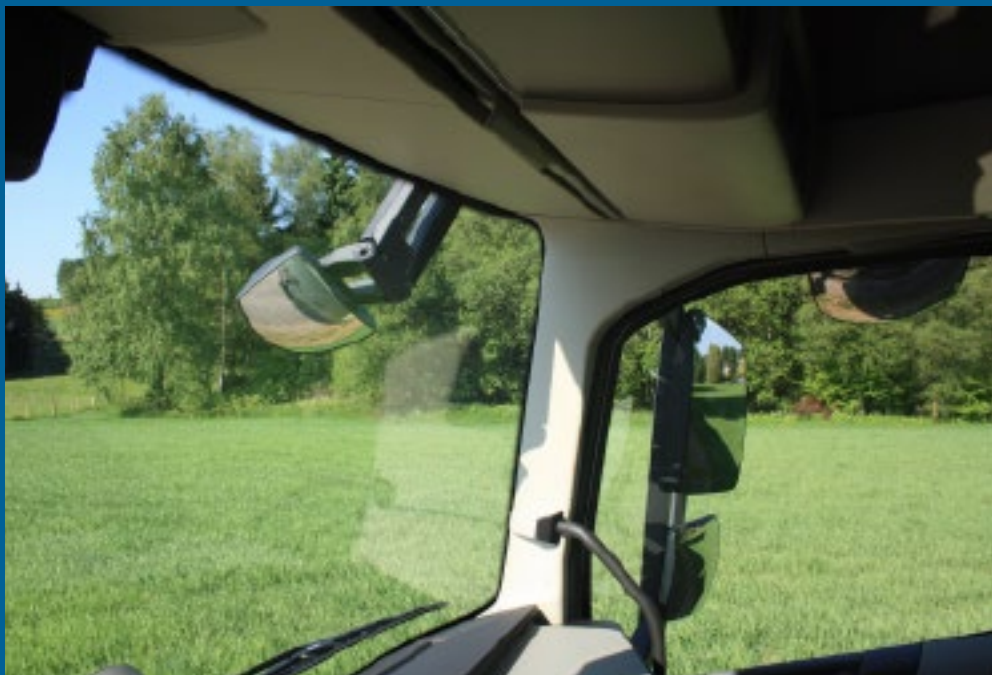
MODÈLE D'ESSAI

Pour économiser du poids, ce FH a bénéficié de plusieurs transformations dans le but d'en alléger la tare. Cela commence par de nombreux éléments en aluminium, les jantes évidemment. L'essieu avant est doté de ressorts à lames simples, moins lourds. Mais ne serait-ce

pas en faire un peu trop? On sait en effet que de tels ressorts simples sont souvent rigides et fermes. Ils répercutent directement les petites irrégularités du tarmac, et réagissent souvent avec dureté aux obstacles plus importants. Étrangement, ce n'est pas le cas sur ce Volvo. En plus, la sensation de conduite est précise

Un tableau d'instruments de bord lisible et esthétique.





Les rétroviseurs sont particulièrement efficaces.



et directe, ce qui est peut-être, d'ailleurs, la conséquence de l'allègement de la masse non suspendue de l'essieu avant.

À l'avant du modèle testé se trouvait le célèbre moteur D13K de Volvo, un bloc qui a prouvé au fil des ans sa capacité à conjuguer couple

et puissance avec une consommation réduite. Les 460 ch et 2300 Nm suffisaient autrefois à Volvo pour figurer tout à l'avant du peloton des concurrents, mais les années ayant passé, ce moteur peut aujourd'hui être commandé dans des variantes de puissances nettement supérieures. Je signale au passage qu'il respecte les

normes Euro 6 C et était doté du frein moteur Volvo VEB+, car dans le cadre de la réduction de poids, le fabricant nordique a préféré ne pas installer de retardeur. J'y reviendrai un peu plus loin. Quant à la transmission I-Shift, elle transmet joliment toute l'énergie sur l'arbre arrière hypôide.

Une cabine spacieuse et lumineuse, surtout grâce à la fenêtre de toit, qui peut également faire office d'issue de secours.



Le camion était pourvu de plusieurs auxiliaires de sécurité – Volvo jouit toujours d'une fameuse réputation en la matière, il doit tenir son rang. Je citerai un régulateur de vitesse adaptatif, une assistance en cas de freinage d'urgence, le dispositif de surveillance de bande de roulement, un système d'identification de la fatigue du chauffeur... Ce tracteur était moins fourni en options : système de navigation, radio numérique et haut-parleurs plus sophistiqués. Ah oui, il y avait aussi une connexion Internet. Cerise sur le gâteau : presque toutes les fonctions peuvent être appelées ou commandées à partir d'interrupteurs au volant.

Le cadran central du tableau de bord associe tachymètre et compte-tours. Les écrans de part et d'autre sont parfaitement lisibles. La logique d'emploi est facile à maîtriser, ce qui évite de perdre de longues minutes pour trouver des informations.



Derrière la tringle grise, le ressort à lame simple, qui permet d'économiser du poids



Le FH offre beaucoup de place, avec entre autres de très grands coffres fourre-tout.

PARCOURS D'ESSAI

Pour cet essai, les divinités météorologiques étaient de mon côté, mais j'ai surtout eu la chance d'arpenter des routes peu encombrées. Le tracteur démarre avec énergie, même

avec un train de 40 tonnes. Il lui faut juste un peu plus d'une minute pour passer du 0 à 85 km/h. Rien à reprocher, donc. Durant la première moitié du parcours entre Ranst et Liège, l'ACC s'est très bien débrouillé. L'interdiction

de dépassement pour poids lourds dont est frappée la E313 m'a constamment obligé à adapter mon allure aux véhicules accédant aux ou quittant les bretelles de l'autoroute. Mais heureusement, l'ACC a assumé une bonne

Avec une puissance de freinage continue de 375 kW, le VEB+ garde parfaitement le contrôle du poids lourd.





Pratique, cette télécommande pour la suspension.

partie du boulot. Après une pause en terres liégeoises, j'ai repris la route pour le tronçon le plus exigeant du circuit : les Ardennes. Et là, il m'est apparu que le VEB+ demandait que l'on s'y habitue dans les longues descentes : si l'on roule avec un retardeur, il faut laisser le bahun gagner de la vitesse jusqu'à ce que le camion doive être freiné. Avec un frein moteur, il est plus pratique de directement ralentir progressivement le tracteur dans une descente, pour éviter que la vitesse s'emballe trop vite. Et même si la différence entre les deux équipements ne se traduit pas par un écart significatif en termes de vitesse commerciale, je regrette tout de même d'avoir dû utiliser les freins de service dans les descentes les plus longues et les plus pentues afin d'éviter l'emballement du poids lourd.

Le moteur D13K associé à l'I-Shift n'a guère éprouvé de difficultés en montées. Mais malheureusement, le trafic à Barchon était beaucoup trop dense pour réaliser un chronométrage correct. Le FH ne m'a cependant pas vraiment laissé sur ma faim.

C'est au moment de quitter le tarmac de l'autoroute que la précision de la direction de ce FH Lightweight est appréciée à sa juste valeur. Avec son essieu avant léger, il a un châssis qui se conduit efficacement. Et c'est encore mieux si l'on fait installer le Volvo Dynamic Steering, une option dont ce FH n'était pas équipé pour une question de masses.

J'ai également remarqué à quel point le FH est un camion silencieux, y compris en montée. La cabine est un réel plaisir lorsque le soleil est de la partie : on a l'impression d'être bercé de

lumière, ce qui contribue évidemment à une agréable sensation d'espace et de volume. Dans la dernière partie du parcours, j'ai pour une fois eu de la chance avec un trafic routier bien dégagé, qui m'a permis de rejoindre le ring d'Anvers sans encombre. C'est rare !

Mais c'était me réjouir trop vite. À Anvers, je me suis retrouvé coincé dans un solide embouteillage. Ce qui m'a apparemment valu une hausse de la consommation de 0,4 l/100 km. Je l'ai déduite du résultat final, pour obtenir des statistiques comparables à celles des autres poids lourds.

CONCLUSION

Jadis, tracteur léger était synonyme de confort aléatoire. Volvo prouve aujourd'hui que ce n'est plus nécessairement le cas. Ce FH Lightweight dispose de 460 ch, une puissance suffisante, même si personnellement, j'opterais spontanément pour un moteur de 500 ch. Car il ne faut jamais oublier qu'une cavalerie plus fournie se traduit également par une valeur de revente supérieure...

La consommation du test était correcte : 31,9 l/100 km. En revanche, la consommation d'AdBlue était élevée, à savoir 10,9 l, mais heureusement, ce produit est nettement moins cher que le Diesel.

Bref, avec ce tracteur léger, Volvo parviendra à convaincre moult transporteurs spécialisés. Et les chauffeurs de ce FH auront bien peu de raisons de se plaindre. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR.

FICHES TECHNIQUES

Volvo Trucks FH 460 Lightweight

Température au départ 20 °C,
à l'arrivée 29 °C

Conditions météorologiques
léger vent du sud, ensoleillé

Distance parcourue
420 km en conditions d'essai

Résultats du test

Vitesse moyenne, avec facteur de correction 73 km/h

Consommation entre Anvers et Barchon (tronçon relativement plat)

27,2 l/100 km, vitesse moyenne : 73 km/h

Consommation totale du test
31,9 l/100 km

Consommation totale d'AdBlue 10,9 l

Accélération
0 - 50 km/h : 26,3
0 - 60 km/h : 33,08
0 - 85 km/h : 58,26

Mesures du bruit Stationnaire : 57 dB(A)
À 85 km/h : 71 dB(A)
Maximal : 79 dB(A)

Fiche technique

Marque Volvo Trucks

Type FH 460 4x2

Cabine Globetrotter

Empattement 3.800 mm

Moteur D13K

Puissance
460 pk (338 kW) de 1.400 à 1.800 tpm

Couple 2.300 Nm de 900 à 1.400 tpm

Alésage x couple 131 x 158 mm

Compression non connue

Boîte de vitesse I-Shift AT2612F

Rapport de pont non connu

VEB+ 375 kW à 2.300 tpm

Contenance du réservoir 405 litres
(réservoir de test avec purge)

Réservoir AdBlue 64 l



Une cabine de taille moyenne, un moteur développant environ 450 ch, assez pour se retrouver dans le ventre mou du peloton. Pourtant, c'est sur ce type de poids lourd, somme toute ordinaire, que s'appuie notre économie. Cela justifie manifestement un test comparatif.

Le test des 1000 points :

Bien bâti, mais sans fioritures : c'est ainsi que pourraient se résumer les caractéristiques de la "classe moyenne supérieure" des tracteurs en Belgique. De saines ambitions plutôt qu'une arrogance malvenue. Une prédilection pour des solutions robustes et éprouvées, fiables et efficaces. À une époque où l'on fanfaronne souvent sur les réseaux sociaux, c'est plutôt devenu une denrée rare. Dans le cas qui nous occupe, cela se traduit par une motorisation de 13 litres avoisinant les 450 chevaux et offrant un couple

élevé. La cabine cherche un compromis entre aérodynamisme et habitabilité : il faut suffisamment de place pour satisfaire le personnel de conduite, mais éviter de dépenser une fortune dans un équipement qui sera au final sous-utilisé.

Les modèles retenus pour ce test ont tous une cabine de taille moyenne : Streamline pour le Mercedes-Benz Actros, Highline CR20 pour le nouveau modèle Scania R, et la Globetrotter bien connue du Volvo FH.



loyaux serviteurs

Passons immédiatement à l'Actros, sur lequel nos testeurs se sont longuement interrogés. La cabine Streamline suffisait-elle? N'était-ce pas un choix audacieux, sinon téméraire? Apparemment pas, répondent les porte-parole de Mercedes. Car la cabine présente un plancher plat, ce qui lui donne un sérieux avantage sur les deux rivaux de ce test comparatif. Certes, le catalogue Scania propose également une cabine à plancher plat, mais uniquement sur la version S. Et Volvo? Absent à l'appel. Cela dit, un plancher plat a aussi des inconvénients

: l'embarquement est nettement plus haut, et la hauteur intérieure un peu moindre.

Ce serait aussi une erreur de croire que la cabine Streamline vit à l'ombre de ses grandes sœurs, les cabines GigaSpace ou BigSpace. Jusqu'à hauteur de ceinture, on ne remarque pratiquement aucune différence au sein de cette famille. Bien sûr, cette version Streamline n'a pas le joli module de placards à l'arrière, que propose le catalogue Volvo. Dans ce domaine aussi, Scania a viré de bord : on peut commander en usine ce placard accolé à la pa-

roi arrière sur la nouvelle génération de poids lourds. Pour pallier un peu ce handicap, Mercedes propose sur l'Actros un filet à bagages au-dessus de la couche supérieure. On peut y glisser pas mal d'effets personnels. Avec comme grand avantage de n'occuper pratiquement pas d'espace lorsqu'il n'est pas utilisé.

En ce qui concerne la finition de la cabine Streamline, il faut avouer qu'elle mérite le respect. Nous sommes élogieux, tant les raccords et les joints sont étroits et parfaits. Les tiroirs au milieu de la planche de bord sont un atout



Mesurer, c'est savoir. C'est depuis des années le slogan du test des 1000 points.

dont manquent ses deux rivaux. L'espace de rangement dans le meuble central est exemplaire, facile à accéder et très volumineux. Autre point fort de la cabine Streamline : le lit mesure 740 mm de large, et pourtant, le siège du chauffeur présente la plus grande capacité de réglage longitudinal. Chez Scania et Volvo par contre, il faut mordre un peu sur la largeur de la couchette, à hauteur du siège.

Globalement, l'intérieur de la cabine Streamline, présentée pourtant en 2011, parvient encore à tenir son rang malgré son âge. À l'avant de l'Actros 1845 tourne la seconde génération du moteur OM 471. Il diffuse sa puissance à une chaîne cinématique qui a été optimisée en profondeur. L'un des buts premiers, nous a-t-on souligné, consistait à économiser du carburant. On le voit depuis la lèvre du spoiler du pare-chocs avant jusqu'à l'essieu arrière. Dans le même temps, les ingénieurs de Mercedes-Benz se sont efforcés d'augmenter le couple à bas régime.

Le mode Éco de la boîte de vitesses automatisée PowerShift l'exploite à bon escient. Cela se traduit par la 2e place en consommation de Diesel, mais la première en AdBlue. Évidemment, la médaille de l'économie a aussi un revers, estiment nos testeurs : en mode Éco, le Mercedes-Benz Actros n'est plus aussi énergique.

Pour économiser autant que possible le trop cher mazout, on peut penser que la fin justifie



L'Actros est peut-être le doyen de cette lice, mais il réalise une jolie performance.

(tous) les moyens. Mais cela n'excuse pas que le bourdonnement du moteur OM 471 se diffuse à ce point à l'intérieur de la cabine. Notre équipe de tests a qualifié ce bruit d'assez désagréable. Les vibrations de la chaîne cinématique sont même perceptibles jusqu'au volant. Pire : le fait que la suspension avant, sous certaines conditions, vibre jusqu'au seuil de l'inconfort rend les déplacements désagréables.

L'ANCIEN ET LE NOUVEAU

Un lustre sépare le récent Scania, présenté en 2016, de l'Actros, dont l'actuelle et 4e génération a été lancée en 2011. On pourrait donc s'attendre à un monde de différence entre les 2 poids lourds, mais il n'en est rien. Lors de sa présentation, l'Actros a suscité de vifs applaudissements ; le Scania a fait de même, mais avec son propre caractère. Et à sa façon.

En ce qui concerne la chaîne cinématique, Scania, contrairement à Mercedes-Benz, a définitivement tourné le dos au système de renvoi des gaz d'échappement dans la culasse. Dès leur présentation, les moteurs de la nouvelle



MESURES COMPARATIVES

		MERCEDES-BENZ ACTROS 1845 LS STREAMSPACE	SCANIA R 450A4X2NA CR20H	VOLVO FH460 GLOBETROTTER
1^{re} séance	km/h	83,2	84,3	83,9
	l/100 km	31,2	29,6	31,5
2^e séance	km/h	83,5	84,1	83,9
	l/100 km	30,4	30,6	31,1
3^e séance	km/h	83,9	84,3	83,5
	l/100 km	30	29,9	31,3
Moyennes	km/h	83,7	84,2	83,7
	l/100 km	30,5	30	31,3
	l/100 km AdBlue	1,9	3,1	3,4
Consommation en pleine charge				
3 côtes à 5 %, moyenne	l/100 km	94,7	99,9	100,2
Changements de vitesse à cause des côtes	km/h	62,6	69,9	65,7
Capacité de franchissement en rapport de boîte le plus haut	%	2,60/2,84*	2,78	2,84
Régimes moteur à 85 km/h	tpm	1.161	1.187	1.209
Puissance à 85 km/h	ch	425	395	395
Puissance à 1300 tpm	ch	462	435	425
Dévers du couple	%	11,7/22*	41	28
Vitesse maximale en rapport arrière le plus haut	km/h - tpm	8,8/1.800	12,4/1.900	7,2/1.800
Frein moteur (chiffres du fabricant)	Kw Max à tpm	400/2.300	256/2.400	375/2.300
Accélération				
En secondes	0 - 85 km/h	66,4	57,1	60,6
En rapport le plus haut	70 - 85 km/h	19	17,8	17,5
Niveau de bruit en cabine				
En dB(A)	à 85 km/h	63,4	61,6	60,1
À plein régime en côte/au point mort		66/52,7	63,5/52	61,8/49
Entretien				
Vidange d'huile	Tonne/km	150.000	150.000	100.000
Masses				
À vide, opérationnel	kg	7.283	7.194	6.953
Charge utile	kg	10.717	10.806	11.047
Masse du test	kg	39.300	39.200	39.000
Coûts d'exploitation				
Prix catalogue	euros	109.000	109.000	106.000
Coût du carburant/km	centimes	29	29	30
Coût d'AdBlue/km	centimes	1	2	2
Réparations, entretien/km	centimes	8	9	9
Coûts variables totaux/km	centimes	42	43	44
Coûts fixes quotidiens	euros	201	201	197
Coûts fixes/km	centimes	32	32	32
Coût total/km	centimes	74	75	76

Parcours d'essai : A62/A1 : Kusel-Salmtal et retour

Véhicule avec équipement de cabine identique, sans roue de secours, jantes en métaux légers, 400 litres de Diesel, 60 litres d'AdBlue, spoiler de toit, déflecteurs, 2 couchettes, pneumatiques 315/70 R 22,5

Calcul des coûts pour le marché allemand, assurance RC et omnium, 150.000 km par an, emploi du véhicule pendant 4 ans



La finition de la cabine Mercedes-Benz est de haut vol.



Il y a beaucoup d'espace de rangement au-dessus du pare-brise de l'Actros.



Les meilleures possibilités de réglage du siège se trouvent chez Mercedes-Benz.



Ce filet est une alternative aux coffrets et placards sur la paroi arrière. Vide, il n'occupe pas d'espace.

génération ont abandonné l'EGR; depuis peu, c'est aussi le cas des moteurs V8, à l'exception de la variante la plus puissante développant 730 ch. Scania n'étant pas présent aux États-Unis, il n'a pas dû tenir compte des normes environnementales très sévères et peut plus facilement assembler des moteurs SCR sans EGR. Mercedes-Benz, lui, y distribue une version adaptée de l'OM 471, sous la marque DetroitDiesel, et n'a donc pas cet avantage. Scania optimise donc la combustion du Diesel pour laisser le traitement a posteriori aux filtres et au SCR. C'est une piste astucieuse, comme en témoignent les résultats du test : avec un demi-litre de moins que le Mercedes-Benz, le Scania atteint facilement les 30 l/100 km. Oui mais... il consomme également 3,1 l/100 km d'AdBlue, contre seulement 1,9 l/100 km pour l'Actros Streamline. Cela s'explique en raison des rejets supérieurs de NOx.

Côté performances, nous avons d'un côté 84,2 km/h de moyenne chez Scania, contre 83,7 km/h chez Mercedes. Cela semble dérisoire, mais croyez-nous, cela se sent au volant. D'abord parce que le Scania fonctionne avec un réglage standardisé de la chaîne cinématique, alors que l'Actros roule automatiquement en mode Éco. Le réglage standardisé réalisé par les ingénieurs de Södertälje est à la fois économe et énergique.

BON ÉQUILIBRE

À l'intérieur, Scania propose un rapport équilibré entre la hauteur du tunnel du moteur, de l'embarquement et de la garde de toit. Non seulement l'embarquement est le plus bas de tous, mais la hauteur intérieure est la plus grande! Quant au tunnel du moteur, il compte 17 cm de haut. Le chauffeur dispose de très volumineux placards au-dessus du pare-brise,

avec d'autres plus modestes sous la couchette, et surtout dans la petite armoire de la console centrale. La cabine Highline n'a pas l'air aussi spacieuse que sa concurrente Streamline. Cela s'explique par la forme, qui déborde un peu vers le haut. L'espace aux jambes est également assez réduit. Sans parler de la couchette, qui ne mesure que 67 cm juste derrière le siège. Pire, celui-ci ne coulisse d'avant en arrière que sur 29 cm. C'est assez peu.

Le cockpit du Scania est richement doté en interrupteurs et partiellement orienté vers le chauffeur. On apprécie les boutons installés sur la porte, en particulier l'accoudoir près de la fenêtre. Le tableau d'instruments de bord, avec ses 2 grands cadrans et un petit écran incrusté au cœur, est vraiment très lisible. Le volant est muni de touches, bien pensées.

Malheureusement, les chocs sont assez perceptibles jusque dans le volant. L'essieu avant,

DIMENSION DES CABINES

	MERCEDES-BENZ STREAMSPACE	SCANIA CR20H	VOLVO FH460 GLOBETROTTER
Largeur, longueur hors tout	2.500/2.300	2.470/2.270	2.495/2.225
Hauteur des marches	399/325/320/330/330	387/395/388/324	428/382/388/389
Hauteur totale d'embarquement	1.704	1.494	1.587
Distance entre pare-brise et paroi arrière	2.058	2.080	2.074
Distance entre vitres latérales	2.345	2.285	2.341
Distance entre portes	2.189	2.009	2.082
Largeur disponible aux pieds du chauffeur	676	587	680
Hauteur disponible devant le siège	1.843	2.017	1.958
Hauteur disponible au milieu de la cabine	1.853	1.935	1.924
Hauteur du tunnel moteur	plancher plat	196	99
Largeur de la couchette supérieure	pas de couchette	pas de couchette	pas de couchette
Largeur de la couchette inférieure	740	670-790	640-800
Surface du matelas (m ²)	1,60	1,59	1,43
Espace de rangement sous la couchette (en litres)	1.702	134	156
Espace de rangement extérieur à gauche (en litres)	239	221	198
Espace de rangement extérieur à droite (en litres)	239	231	198
Volume des placards avant/arrière (en litres)	83/-	244/375 (option à l'arrière)	145/180 (option à l'arrière)
Volume du grand tiroir à l'avant (en litres)	39	18	11
Volume total de rangement (en litres)*	770	848/1.223	708/888
Nombre de porte-bouteilles ou porte-gobelets	6	5	6
Volume interne de la cabine (m ³)	8	8,26	8,38
Réglage du cockpit	50	60	50
Réglage en longueur/hauteur du siège du chauffeur	305/130	290/100	280/90
Réglage du volant, angle/hauteur	30°/105mm	34°/75mm	40°/100mm

Sauf indication contraire, toutes les tailles sont indiquées en mm
*Indication sans et avec option

avec ses ressorts à double lame, pourrait vraiment être perfectionné.

UN DEUXIÈME SUÉDOIS

Selon nos testeurs, le lancement du Volvo FH en 2013 faisait preuve d'une certaine audace, car le tracteur innovait à plusieurs égards. Cela commence par de menus détails, par exemple la poignée des portières : non pas droite, mais inclinée. Cela a cassé une logique qui prévalait depuis des décennies, et qui voulait que la poignée soit parfaitement horizontale ou verticale. Mais Volvo s'était rendu compte qu'une poignée oblique tombait nettement mieux en main !

Cette philosophie, qui consiste à éviter les automatismes du passé, vaut pour l'ensemble du design du FH. Sa cabine Globetrotter laisse une impression d'espace et de luminosité, par son front large, séparé par la grande ca-

landre. Le tableau de bord présente des lignes claires et des formes simples et limpides. Ce minimalisme scandinave s'observe surtout sur le panneau d'instruments de bord, où tachymètre et compte-tours sont regroupés en un seul cadran central, flanqué de part et d'autre de moniteurs procurant des informations additionnelles. La cabine du FH est percée d'un gigantesque volet de toit qui laisse abondamment pénétrer la lumière. L'armoire centrale au-dessus du pare-brise a même été rectifiée pour ne pas entraver la luminosité. En cas de besoin, cette trappe de toit peut faire office d'issue de secours, car le pare-brise du FH a été collé avec tellement de force qu'il est difficile de le briser. Grâce à la grande ouverture, le chauffeur dispose de beaucoup de place pour se tenir debout et s'habiller ou se changer. Cela dit, la cabine du Volvo n'est pas parfaite non plus : sans cette trappe de toit, les grands

gabarits doivent se montrer prudents en se tenant debout. Et paradoxalement, même si la forme donne une impression de gain d'espace par rapport à la précédente génération, c'est l'inverse qui se produit, car la cabine a été raccourcie de quelques millimètres. On le remarque entre autres aux manettes du frein moteur et des balais d'essuie-glace, plus rapprochées. Les consoles centrales des Mercedes et Scania sont plus claires et synoptiques, celle du Volvo est plus élaborée. Le positionnement du joystick pilotant l'I-Shift, à droite du siège du chauffeur, entrave l'ouverture et l'emploi des glissières sous le lit. C'est la preuve que l'espace est tout de même compté.

Ce sentiment mitigé est également ressenti sur route. Au début, notre équipe de testeurs s'enthousiasma à plusieurs niveaux. Le silence dans la cabine notamment, vraiment exemplaire – ce tracteur est nettement plus



TEST DE POIDS LOURDS ►

discret que ses deux opposants. Mais le moteur pêche parfois par manque de puissance, qui porte préjudice au plaisir de conduite. Heureusement, il laisse une impression de grande précision.

Bien que les essieux avant à simple lame de ressort n'aient pas la meilleure réputation, il faut reconnaître que le Volvo FH y déroge – d'autant que cet essieu avant contribue précisément à l'océan d'espace dans la cabine Globetrotter. Avec comme vertu supplémentaire, une tare réduite. De ce fait, les deux rivaux sont à la traîne en ce qui concerne la charge utile : -300 kg pour l'Actros et -250 kg pour le Scania.

ASSOIFFÉ

La tentation du FH de boire toujours davantage que les Mercedes-Benz et Scania aux pompes Diesel et AdBlue laisse croire qu'il consomme systématiquement plus. En ce qui concerne l'AdBlue, cela s'explique par le choix des ingénieurs Volvo. Il renvoie juste assez de gaz d'échappement dans la culasse pour maintenir à bonne température l'installation de filtrage et de traitement des gaz d'échappement



Scania est le plus récent des 3 compétiteurs. Les attentes étaient énormes.

La cabine CR20 du Scania a beaucoup d'espace de rangement, par exemple ce coffret au-dessus du pare-brise.



Le placard accolé à la paroi arrière du Scania.





ÉQUIPEMENTS EN OPTION

	MERCEDES-BENZ	SCANIA	VOLVO
Affichage à l'écran			
Huile	#	#	#
Liquide de refroidissement	#	#	#
Liquide de lave-glace	#	0	#
Niveau d'huile de la servodirection	#	0	0
Contrôle des freins	#	#	#
Contrôle des phares	#	#	#
Console paroi arrière			
Éclairage intérieur	#	#	#
Réveil	#	#	#
Chauffage d'appoint	#	#	#
Toit ouvrant/portes	#/0	#/0	#/0
Éclairage intérieur			
Variable	#	#	#
Lumière rouge ou verte	#	#	#
Points lumineux supplémentaires	#	0	0
Raccordement dans la cabine			
12V/24V	1 + 5	8 + 6	2 + 4
ASB/Aux	3 + 2	3 + 1	3 + 1
Air comprimé	#	#	#
Module de porte			
Réglage rétroviseur gauche	#	#	#
Réglage rétroviseur droit	#	#	#
Dégivrage des rétroviseurs	#	#	#
Verrouillage des portes	#	#	#
Verrouillage séparé des portes	#	#	#
Éclairage du module des portes	#	#	#
Sécurité			
Capteur sur sellette d'accouplement	#	#	#
Assistant de dépassement	#	0	#
Éclairage dynamique en virages	0	0	#
Capteur de lumière	#	#	#
Phares avant H7	#	#	#
Phares avant au xénon	#	0	#
Phares avant LED	0	#	0
Installation de nettoyage des phares avant	#	#	#
Contrôle de la pression des pneumatiques	#	#	#
Module Hillhold	#	#	#
Contrôle des amortisseurs	#	0	0
Système de surveillance anti-endormissement	#	0	#
Alco-lock	#	#	#
Avertisseur de température	#	#	#
ACC avec Stop & Go	#	#	0
Capteur de pluie	#	#	#
Night Lock	0	#	0
Assistance au freinage pour objets mouvants	#	#	#
Assistance au freinage par identification des piétons	#	#	#
Airbags latéraux	0	#	0
# Disponible, standard ou option			
0 = non disponible			



FICHES TECHNIQUES

	MERCEDES-BENZ ACTROS 1845 LS	SCANIA R 450 A4X2NA
Moteur	6 cylindres en ligne, OM 471 LA, turbo 2e génération et intercooler, culasse en un bloc, 4 soupapes par cylindre, double arbre à cames en tête, SCR, EGR, DPF, Euro 6	6 cylindres en ligne, DC13 - 148, turbo et intercooler, culasse par cylindre, 4 soupapes par cylindre, arbre à cames simple, SCR, DPF, Euro 6
Alésage x couple en mm	132/156	130/160
Contenance	12.809 cm ³	12.742 cm ³
Pression de service	21,6 bars au couple maximal	23,18 bars au couple maximal
Puissance maximale	330 kW (449 ch) à 1.600 tpm	331 kW (450 ch) à 1.900 tpm
Couple maximal	2.200/2.400 Nm à 1.100 tpm	2.350 Nm à 1.000 - 1.300 tpm
Injection	Common rail, pression d'injection de 2700 bars, 8 orifices d'injection	Common rail, pression d'injection de 2100 bars, 8 orifices d'injection
Transmission		
Embrayage	Embrayage monodisque automatique à sec, 430 mm de diamètre	Embrayage monodisque automatique à sec, 430 mm de diamètre
Boîte de vitesse	Mercedes-Benz G211-12, boîte 3 vitesses avec boîte de relais intégrée et vitesses de manœuvres. 12 vitesses avant, 4 vitesses arrière, prise directe, changements de vitesse automatisés.	Scania GRS895F, boîte 3 vitesses avec boîte de relais intégrée et vitesses de manœuvres. 12 vitesses avant, 2 vitesses arrière, prise directe, changements de vitesse automatisés.
Pont arrière	Arbre arrière hypoïde avec blocage de différentiel, 2,53 sur 1 = 138 km/h à 1.800 tpm avec pneumatiques 315/70 R 22,5	Arbre arrière hypoïde avec blocage de différentiel, 2,59 sur 1 = 136,1 km/h à 1.900 tpm avec pneumatiques 315/70 R 22,5
Châssis	Profilés en U avant avec supports transversaux, ressorts avant à 2 lames, 4 soufflets pneumatiques à l'arrière. Servodirection ZF 8089, 17 à 20 sur 1, freins à disques ventilés, réservoir de Diesel de 1300 litres, sans roue de secours.	Profilés en U avant avec supports transversaux, ressorts avant à 2 lames, 4 soufflets pneumatiques à l'arrière. Servodirection ZF 8089, 17 à 20 sur 1, freins à disques ventilés, réservoir de Diesel de 1500 litres, sans roue de secours.
Empattement	3.700 mm	3.750 mm
Rayon de braquage	15.000 mm	15.868 mm
Cabine	Mercedes-Benz StreamSpace, toit surélevé, 4 soufflets pneumatiques, installation de basculement électro-hydraulique.	Scania CR20H, toit surélevé, 4 soufflets pneumatiques, installation de basculement électro-hydraulique avec télécommande

Dans la cabine à plancher plat, ces glissières sont un peu plus grandes.



VOLVO FH 460

6 cylindres en ligne 13DK460, turbo et intercooler, culasse en un bloc, 4 soupapes par cylindre, arbre à cames en tête, SCR, EGR, DPF, Euro 6

131/158

12.777 cm³

22,62 bars au couple maximal

338 kW (460 ch) à 1.400 - 1.800 tpm

2.300 Nm à 1.000 - 1.400 tpm

Common rail, pression d'injection de 2400 bars, 8 orifices d'injection

Embrayage monodisque automatique à sec, 430 mm de diamètre
Volvo I-Shift AT2612F, boîte 3 vitesses avec boîte de relais intégrée et vitesses de manœuvres. 12 vitesses avant, 4 vitesses arrière, prise directe, changements de vitesse automatisés.

Arbre arrière hypoloïde avec blocage de différentiel, 2,64 sur 1 = 126,5 km/h à 1.800 tpm avec pneumatiques 315/70 R 22,5

Profilés en U avant avec supports transversaux, ressorts avant à 2 lames, 4 soufflets pneumatiques à l'arrière. Servodirection Volvo, 17 à 20 sur 1, freins à disques ventilés, réservoir de Diesel de 1470 litres, sans roue de secours

3.700 mm

14.600 mm

Volvo Globetrotter, toit surélevé, 4 soufflets pneumatiques, installation de basculement électro-hydraulique avec télécommande

La planche de bord du Scania est très dépouillée.



Régler le spoiler de toit est un jeu d'enfant chez Scania.



La cabine est vraiment très lumineuse et semble hyper spacieuse.



La hauteur libre dans les 3 cabines est largement suffisante.



Le tableau de bord du Volvo suit la même logique de conception, assez inhabituelle, de l'extérieur.



Un concept hors du commun chez Volvo.



lorsque ceux provenant du moteur sont encore trop froids. Lorsqu'ils sont assez chauds, le Volvo bascule en mode "SCR only". Mais là où Volvo se plante, c'est qu'il consomme 1,3 l/100 km de Diesel de plus que le Scania et 0,8 l/100 km de plus que l'Actros. Passerait encore si les performances étaient meilleures, mais même pas. Autrement dit, Volvo doit de toute urgence revoir sa copie.

À UN CHEVEU PRÈS

Cette mini compétition entre 3 rivaux se dispute finalement sur des détails : le Scania peut l'emporter en ce qui concerne la consommation, mais pas pour l'équipement de sécurité. Tant le Mercedes que le Volvo sont mieux équipés et supplantent le griffon scandinave. Le champion en la matière vient de Stuttgart, car l'Actros présente un arsenal complet d'auxiliaires et d'anges gardiens électroniques. Le Volvo peut se targuer, certes, d'un dispositif de surveillance de bande de roulement et de l'assistance au dépassement, mais d'un système de surveillance des piétons (activant automatiquement les freins en cas d'urgence), point. Cette différence peut sembler mineure, mais pas lorsque des vies sont potentiellement en jeu.

Question cabine, les comparaisons sont rudes,

RÉPARTITION DES POINTS

	COTE MAXIMALE	MERCEDES- BENZ	SCANIA	VOLVO
Cabine				
Entretien/basculement	10	9,2	8,8	9,3
Montée à bord	15	11,6	14	13,5
Possibilités d'équipements	20	20	20	20
Rangements/placards	45	36,5	41	34
Espace intérieur	20	20	19,5	20
Confort chauffeur	50	47,7	45,9	43,4
Couchette	20	20	17,7	18
Finition	20	19,7	18,3	17
Total	200	184,7	185,2	175,2
Conduite				
Confort de conduite	65	55,3	60,6	64,3
Sensation de conduite	40	36,7	38,7	39,7
Freins	35	35	35	34,3
Changements de vitesse	50	48,3	48,5	47,8
Total	200	175,3	182,8	186,1
Chaîne cinématique/ performances				
Caractéristiques du moteur	25	22,5	25	24,5
Boîte de vitesse/retardeur	60	54,5	54	55
Rapport de pont arrière	25	24,5	24	25
Souplesse	40	39	39,5	40
Prestations	50	46,5	50	47,5
Total	200	186,8	192,5	192
Consommation				
En charge partielle	35	33	35	31,5
En pleine charge	15	15	14,5	14,3
AdBlue	10	10	8	7,8
Parcours de test	75	73	75	70
Total	135	131	132,5	123,6
Calcul coûts/bénéfices				
Charge utile	30	23,5	25	30
Entretiens périodiques	30	30	30	27
Amortissement	60	60	60	59
Équipement standard	30	30	30	29
Total	150	143,5	145	145
Sécurité				
Frein moteur	30	30	26	28
Équipement de sécurité	20	19,5	17	18
Lumière, visibilité, rétroviseur	60	57,5	58,5	59
Ceintures de sécurité	15	15	15	15
Total	125	122	159,5	120
Résultats	1000	943,3	954,5	941,9



TEST TRIO DE POIDS LOURDS ►

car les concepts des trois tracteurs sont chaque fois différents. Pourtant, le volume disponible est pratiquement similaire. À soupeser les avantages et les inconvénients des différentes versions, Scania et Mercedes-Benz se valent plus ou moins. Quant au FH Globetrotter, on se réjouit d'un concept qui fait preuve d'audace, mais au final, il faut accepter plusieurs compromis.

C'est pourquoi, d'après notre équipe de testeurs, le vainqueur est le plus récent du trio : Scania. Il est suivi par le doyen, mais toujours excellent Actros. Le FH arrive troisième, mais d'un fifrelin. ▲

EN COLLABORATION AVEC LASTAUTO OMNIBUS.



*Une victoire assez nette du Scania :
entre autres pour sa consommation basse,
mais également son niveau de confort élevé.*



C'est ici que sont mesurés les angles morts autour de la cabine.



Contrôle de la pression des pneumatiques, toujours importante pour la consommation.



Les chauffeurs témoins et membres du jury comparent leurs listes de points.



La consommation de carburant et d'AdBlue est mesurée avec grande précision.





MATÉRIEL TRACTÉ ►

Avec l'aide de Carrosserie Matthys et de Kant, Carrier Transicold a assemblé pour le compte de Lamberet un groupe réfrigérant entièrement électrique, le Vector 1950 MT-E. Accouplé à un Volvo FH, ce combiné a été acquis par la firme NorthFreeze pour sa nouvelle implantation à Evergem.

Groupe réfrigéré entièrement électrique : Carrier Vector 1950 MT "E"

La spécificité du Vector 1950 MT-E, c'est évidemment d'être alimenté par un moteur non pas Diesel, mais électrique. Sur la prise de force du tracteur se trouve un générateur, hydraulique, baptisé "Ecodrive", qui produit une puissance permanente de 400 V/50 Hz, indépendamment du régime du moteur du poids lourd. Par conséquent, la source de courant est toujours suffisante, même à régimes stationnaires de 600 tpm, par exemple. Cette technique est utilisée depuis des années

et s'avère, selon Carrier, vraiment très fiable. La cavalerie déviée de la prise de force et envoyée directement au groupe réfrigérant est comprise entre 10 et 15 chevaux, soit en gros, l'équivalent de la puissance nécessaire pour l'air conditionné dans la cabine. Mais l'absence de moteur Diesel spécifique et surtout de réservoir de Diesel pour le groupe réfrigérant permet vite de réaliser une économie d'environ 150 kg sur la tare du poids lourd. Autre avantage, et non des moindres : le silence de

Très silencieux, le nouveau groupe réfrigérant respecte la norme néerlandaise antibruit PIEK.





Le Vector 1950 MT-E servira quelques clients très exigeants.



Le module X-Steering diminue le rayon de braquage et l'usure des pneumatiques.

fonctionnement. Aux Pays-Bas, le Vector 1950 MT-E respecte facilement la norme PIEK de pollution sonore, très stricte.

La remorque de Lamberet est scindée en 2 zones thermiques et équipée d'un X-Steering. Ce système directionnel présente plusieurs avantages : un rayon de braquage court, une usure moindre des pneumatiques, et surtout moins de place nécessaire pour l'intégration.

Le véhicule a été commandé et livré à la firme NorthFreeze, qui marque clairement sa volonté de favoriser les transports moins polluants. Les chiffres montrent à quel point la société NorthFreeze se veut respectueuse de l'environne-

ment : 98 % de sa flotte respectent la norme Euro 6. Le patron Dirk Desoete le justifie : "Les clients et les chargeurs sont de plus en plus attentifs à ce respect de l'environnement. Nous réfléchissons également à des chaînes de traction alternatives, par exemple au gaz naturel. Or certains de nos clients sont très exigeants, notamment les organismes publics et la grande distribution. Il n'est pas rare qu'ils réclament de nos chauffeurs un certificat de bonne vie et mœurs. La pression subie par le secteur est de plus en plus forte, et les délais entre la production et la livraison toujours plus courts. Pour améliorer l'efficacité opérationnelle, le planning prévoit toujours un char-

gement maximum des bahuts. Pour l'instant, 98,5 % de nos livraisons sont parfaitement correctes. Cela veut dire : les bonnes marchandises sont acheminées dans les délais aux bonnes personnes, sans rupture de la chaîne de froid. Avec 3000 livraisons, c'est une performance dont nous pouvons être fiers. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR.

Le patron de NorthFreeze, Dirk Desoete (au milieu), constate que les chargeurs se tournent de plus en plus souvent vers des prestataires de transport moins polluants.

Ce Vector n'a pas besoin de moteur ni de réservoir de Diesel. C'est du poids de gagné !

La remorque peut être scindée en 2 zones thermiques à l'aide d'une paroi amovible.



Van Hool a signé un contrat particulièrement important avec RVK Cologne et WSW Wuppertal (Allemagne) pour la fourniture de 40 autobus à hydrogène de toute nouvelle génération. Cette commande, qui porte sur 30 bus hydrogène pour Cologne et 10 pour Wuppertal, est la plus importante commande de véhicules à hydrogène jamais passée en Europe. Ces véhicules de haute technologie seront construits à l'usine Van Hool de Koningshooikt. Les premiers autobus seront livrés au printemps 2019.

Van Hool construit 40 autobus à hydrogène pour Cologne et Wuppertal

Van Hool construit des autobus à hydrogène pour le marché américain depuis 2005 et pour le marché européen depuis 2007. Depuis, Van Hool a déjà construit 53 autobus à hydrogène, à destination de l'Amérique du Nord (21) et à destination de l'Europe (32). À quoi il faut ajouter les 8 tram-bus à hydrogène que Van Hool construit pour la ville de Pau (France), dont la livraison est prévue au second semestre 2019.

Les 40 bus à hydrogène pour Cologne (30) et Wuppertal (10) sont des véhicules hybrides (pile à combustible et batteries) de type Van Hool A330 à 2 essieux, d'une longueur de 12 m. Ils sont équipés du dernier module de pile à combustible FCvelocity-HD85 de Ballard Power Systems de Vancouver (Canada), et d'un moteur électrique Siemens PEM de 210 kW. Le bus offre 29 places assises, à quoi il faut ajouter 46 (Cologne) / 49 (Wuppertal) places debout. De l'espace est prévu pour 2 personnes en fauteuil roulant et un landau.

Grâce à la propulsion hybride, les bus, d'une capacité de réservoir de 38,2 kg d'hydrogène

embarqués, sont en mesure d'effectuer leur journée complète, soit les 350 km prévus.

Les piles à combustible constituent la base de la propulsion, avec les batteries au lithium et les moteurs électriques. La propulsion du bus est entièrement électrique. D'une part, l'hydrogène de la pile à combustible est converti en électricité, la vapeur d'eau étant la seule émission, et d'autre part, les batteries fournissent de l'énergie supplémentaire où et quand on en a besoin. Grâce à cette propulsion hybride et à la réutilisation de l'énergie de freinage, la consommation d'hydrogène est limitée à environ 8 kg par 100 km.

L'achat de véhicules neufs fait partie du programme national d'innovation technologique dans le domaine de l'hydrogène et des piles à combustible, qui est financé par le ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques (BMVI) en Allemagne et financé par "Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking" (FCH JU), le partenariat public-privé européen qui vise à accélérer l'introduction sur le marché des piles à combustible et de la technologie de l'hydrogène, et opère au titre du programme Horizon 2020 de l'UE. ▲





TCO at a glance: Find out more about the cost factors involved when operating a bus or coach <http://overall-economy.bus.mercedes-benz.com>

Different for everyone. Perfect for you.

The ideal choice for every business: The new Tourismo. Discover the unprecedented range of options in the new Tourismo. With four models, two engines at five performance levels, and many comfort features. Unmatched in its versatility, extremely economical, and with the most advanced safety technology, the new Tourismo is the perfect bus – for operators, drivers, and passengers. For more information visit www.mercedes-benz.com/buses

Mercedes-Benz

The standard for buses.





Pour le transport de contre-poids de grue dans la limite légale de 10 tonnes par essieu, Nootboom propose deux solutions idéales de transport : La Ballasttrailer à plateau avec contrebraquage et la dernière Manoovr Ballasttrailer. Depuis l'introduction de la Manoovr Ballasttrailer à 6 essieux au milieu de l'année dernière, un nombre croissant de sociétés de location de grues optent pour la Manoovr au lieu du traditionnel plateau Ballasttrailer.

Nootboom Manoovr, la solution de transport idéale pour la Liebherr LTM 1450-8.1

L'un des principaux critères de choix de la Ballasttrailer MPL-97-06 est la hauteur extra basse de chargement de 780 mm, qui rend les opérations plus sûres pendant les travaux en hauteur. Parmi les autres raisons importantes il y a la plus grande charge par essieu de 12 t/essieu, la course de suspension de 500 mm et le grand angle de braquage de 60 degrés, tous ces avantages étant liés aux essieux pendulaires.

UNE COMBINAISON PARFAITE

La Nootboom Manoovr Ballasttrailer est la solution de transport idéale pour le transport de contre-poids et de pièces de grue de la Liebherr LTM 1450. Ceci est principalement dû à la taille de la plaque de base (7,71 m) de

cette LTM1450, qui permet maintenant de positionner le contre-poids justement sous cette plaque de base.

C'est la raison pour laquelle la plupart des sociétés de location de grues qui ont récemment ajouté la LTM1450 à leur flotte ont choisi la Manoovr Ballasttrailer comme solution de transport pour leurs pièces de grues.

OVB-95-07 BALLASTTRAILER

Il y a quatre ans Nootboom a mis au point la nouvelle Ballasttrailer 7 essieux avec contrebraquage. En dépit du fait que les charges par essieu ont été réduites de 12 à 10 tonnes, Nootboom a réussi à conserver la capacité de charge de près de 70 tonnes qui était celle de la version précédente. En conséquence, la

capacité de charge peut être pleinement exploitée dans la catégorie des 100 tonnes qui est entrée en vigueur aux Pays-Bas.

Au cours des dernières années des dizaines de sociétés de location de grues dans toute l'Europe ont ajouté cette Ballasttrailer à leur flotte en raison de sa capacité de charge élevée, des faibles coûts de maintenance et de sa maniabilité exceptionnelle grâce à un système de contrebraquage unique.

Avec son plancher de chargement surbaissé et ses essieux pendulaires de 12 tonnes, c'est la Manoovr Ballasttrailer qui remplace plus en plus le plateau OVB-95-07. La Manoovr permet de transporter 12 tonnes par ligne d'essieux n'importe où en Europe. Le poids maximum sur le groupe d'essieux de la MPL-97-06 à 6 essieux est de 72 tonnes. C'est 2 tonnes de plus que le groupe d'essieux de la Ballasttrai-

ler 7 essieux avec 10 tonnes par essieu. Cela permet une meilleure répartition du poids car il est plus facile de distribuer le contre-poids uniformément sur l'ensemble du plancher de chargement.

L'attelage plus court facilite les manœuvres de la Manoovr sur les chantiers de construction. Avec un tracteur 4 essieux, il est même possible de transporter le contre-poids ainsi que des éléments de grue avec une Manoovr 5 essieux, avec 100 tonnes de poids total roulant maximum. Un autre grand avantage est la hauteur surbaissée du plateau de chargement qui permet de travailler en toute sécurité sur le plateau de la remorque.

Mais la Manoovr a encore plus d'avantages pour les sociétés de location de grues : le plateau de chargement étant environ cinquante centimètres plus court qu'un plateau Ballast-

trailer, le contre-poids et les sections de flèche peuvent être chargés l'une sur l'autre. La polyvalence est le mot magique de la Manoovr. Aujourd'hui, les pièces de grue, demain une énorme grue à chenilles et après-demain, une structure en acier: la Manoovr Ballasttrailer est idéale pour une très large gamme de missions de transport.

HAEGENS KRAANVERHUUR

Haegens Kraanverhuur fut la première société de location de grues à prendre livraison de la LTM1450 et ils ont également choisi la Manoovr MPL-97-06 comme solution de transport pour pièces de grues et contre-poids, bien sûr, mais également pour toutes sortes d'autres charges. Dans la photo ci-dessus cette Manoovr Ballasttrailer est utilisée pour le transport d'une chaudière industrielle HKB Ketelbouw de 64 tonnes. ▲



TomTom Telematics lance une solution de gestion de flotte nouvelle génération

La plateforme SaaS (Software-as-a-Service) WEBFLEET a été complètement repensée pour intégrer de nouvelles fonctionnalités et offrir une expérience utilisateur inédite plus intuitive notamment grâce à des possibilités de personnalisation avancées.

Cette nouvelle version du logiciel est encore plus performante lorsqu'elle est associée à la nouvelle gamme de Terminaux embarqués TomTom PRO. Ensemble, ils aident à attribuer les tâches de manière plus efficace en transmettant des informations de pointe sur l'itinéraire, la navigation et la circulation.

«Nous nous sommes appuyés sur notre expertise de plus de 18 ans dans la gestion de flotte pour mettre au point nos solutions nouvelle génération, en tenant compte des commentaires de nos 49 000 clients dans le monde», a déclaré Thomas Schmidt, directeur général de TomTom Telematics.

«L'interface WEBFLEET, simple et intuitive, offre une expérience utilisateur supérieure et sa nouvelle architecture permet le développement plus rapide des fonctions principales. Elle favorise également la création et l'intégration des applications connectées de nos partenaires éditeurs, permettant ainsi d'adapter et de faire évoluer rapidement la technologie en fonction des besoins des clients.»

L'une des fonctions récemment améliorées permet aux gestionnaires de planifier préalablement des itinéraires spécifiques dans la nouvelle interface WEBFLEET en utilisant une plus grande variété de critères. Ainsi, ils peuvent s'assurer que les conducteurs suivent les itinéraires indiqués ou évitent certains endroits. Ces itinéraires peuvent être directement envoyés aux conducteurs via les nouveaux Terminaux embarqués TomTom PRO 5350 et 7350. Cette fonctionnalité est particulièrement utile dans les secteurs où les conducteurs doivent suivre des itinéraires prédéfinis, comme

pour le ramassage des ordures, ou pour éviter les zones dangereuses.

Les vues cartographiques et les rapports WEBFLEET peuvent être plus largement personnalisés afin de s'adapter aux préférences de chacun, fournissant ainsi les informations essentielles à l'utilisateur sur la flotte. L'interface a également été optimisée pour les tablettes pour être désormais accessible sur n'importe quel écran, offrant ainsi plus de mobilité pour une plus grande flexibilité de travail.

Le Nouveau WEBFLEET est mis à la disposition de tous les clients TomTom Telematics dans 60 pays et dans 13 langues. Les Terminaux embarqués TomTom PRO 5350 et 7350 sont à présent disponibles dans toute l'Europe ainsi qu'en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Afrique du Sud. En avril prochain, ils seront également commercialisés aux Etats-Unis, au Canada, au Chili et au Mexique. ▲



TRANSPORT
& LOGISTIEK
VLAANDEREN



PRÉSENTENT
LE SALON
PROFESSIONNEL



01 > 03 / 06 2018

BRUSSELS EXPO

L'évènement de référence pour le secteur transport routier en Belgique !
Entrée gratuite pour les professionnels après inscription en ligne.

Vous voulez visiter le salon,
mais vous n'avez pas encore reçu d'invitation?
Enregistrez-vous via <https://tickets.brussels-expo.be/fr/we-are-transport>
avec le code suivant: **WAT8566**

Plus d'infos sur www.wearetransport.be



@wearetransport

**WE ARE
TRANSPORT**

DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- ▶ Renault Master Z.E.
- ▶ Le nouveau Sprinter
- ▶ 90 ans de DAF

AGENDA

- ▶ We Are Transport Bruxelles,
1 à 3 juin 2018
- ▶ IAA Hannover,
20 à 27 septembre

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 !

IL FAIT LE JOB!

**0% en Renting &
Leasing financier.***
(Offre réservée aux professionnels)



L'Amarok V6.

Les hommes savent ce qu'ils veulent. C'est pourquoi l'Amarok est maintenant équipé d'un moteur V6 qui délivre 550 Nm de couple et une puissance allant jusqu'à 224 ch. Que ce soit pour bosser, pour en profiter ou même pour se montrer, l'Amarok «fait le job!».

Véhicules de stock disponibles immédiatement chez tous les concessionnaires Volkswagen Utilitaires.



**Commercial
Vehicles**

NOUVEAU STRALIS NP 460

PUISSANCE À L'ÉTAT PUR



LE MEILLEUR POUR NOTRE PLANÈTE

Zéro pétrole
95 % en moins d'émissions de CO₂
avec le biométhane
60 % en moins d'oxydes d'azote NOx
99 % en moins de particules fines
Certification Piek Quiet Truck
à moins de 71 dB

LE MEILLEUR POUR LES CONDUCTEURS

Jusqu'à 50 tonnes de poids
total roulant autorisé
460 ch
Jusqu'à 1 600 km d'autonomie
Cabine silencieuse et sans vibrations
Ravitaillement propre, rapide,
inodore et sûr

LE MEILLEUR TCO POUR VOTRE ENTREPRISE

Consommation la plus basse
(-10 % par rapport au diesel)
Carburant le moins cher
Intervalles d'entretien plus longs
(90 000 km)

LE MEILLEUR POUR VOTRE FLOTTE

Routage et optimisation
des itinéraires
Services de formation
pour conducteur
Contrôles quotidiens



Le Cursor 13 du Nouveau Stralis NP, avec ses 460 CH, est un élément nouveau et exceptionnel pour faire la différence dans le secteur des transports. Il affirme haut et fort, sur toutes les routes du monde et à quiconque le croise, l'extrême respect que votre entreprise témoigne à l'environnement. Il incarne la puissance de la nature et du commerce. Le minimum des émissions polluantes et de la consommation. Pour le maximum de la performance et des résultats.

LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE VOTRE
ENTREPRISE N'A JAMAIS EU AUTANT DE PUISSANCE.

IVECO

Votre partenaire pour un transport durable