

TRANSPORAMA

€ 4,99 - N° 390 - AOÛT/SEPTEMBRE 2018 - BIMENSUELS



P509474 - Bureau de dépôt: Leuven Masspost



CAMION | FOURGONNETTE | 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 "

**ENERGY EFFICIENCY
WITH MICHELIN**
AGILIS ECO TYRES



IVECO

Votre partenaire pour un transport durable



6

VW Grand California **6**

Berlingo, Partner, Combo :
nouveau de PSA **10**

Ford Tourneo Custom **16**

Mercedes-Benz eVito **20**

Essai tracteurs grand volume **24**

Candidatures
International Truck of the Year **34**

MAN **36**

Dossier **38**

eCitaro **44**

Trailer Innovation Award **45**

Agenda **50**

20

24

36

45

Diminuez vos frais opérationnels



Planner
app

Compréhension maximale

- Compréhension des voitures et du matériel
- Vue d'ensemble et par groupe
- Toujours l'information la plus actuelle



Driver
app

Vue d'ensemble complète

- Augmentez la satisfaction client
- Diminuez les frais administratifs
- Aussi pour les emballages et les biens



Voulez-vous savoir de combien de pourcent vous pouvez diminuer vos frais ?

Contactez-nous sans aucun engagement : +31 - (0)36-5382880 ou info@gps-buddy.com

 **NOUVEAUTE** ►

Un châssis Transit pour carrossiers

Pour son gros Transit, Ford propose désormais un châssis bas avec cabine transformable en atelier ou carrosserie. Cela ouvre la porte à toute une série de possibilités nouvelles, pour la transformation de Transit, depuis les véhicules de livraison de colis jusqu'aux camionnettes de déménagement.

Le châssis a été abaissé de 10 cm par rapport au modèle à châssis-cabine standard à traction avant. Ceci améliore évidemment la hauteur de charge-

ment utile et permettra souvent de se passer d'élévateur de chargement. Et puisque ce châssis a dans la foulée été allégé de 200 kg, cela représente une augmentation considérable de la capacité de chargement, surtout s'il est équipé d'une carrosserie légère.



Le nouveau châssis est emprunté au Transit 2 Tonnes à traction avant. Il présente la même proue, mais la cabine est ouverte sur l'arrière, ce qui facilite l'accès à l'espace de chargement. Ford propose 3 versions selon leur empattement : 3.504 mm, 3.750 mm et 3.954 mm.

La plus longue est équipée d'un arbre arrière à voie large, une option sur les deux versions plus courtes, mais toutes ont une masse maximale autorisée de 3,5 tonnes. En ce qui concerne les motorisations, il s'agit d'un Diesel 2.0 litres développant 130 ou 170 ch, marié à une boîte manuelle à 6 vitesses ou, en option, automatique. ▲



TRANSPORAMA

35^{ème} année – 390 – août/septembre 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 Willemsen, Hendrik De Spiegelaere,
Iep Van der Meer

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

UN ÉTÉ LONG ET CHAUD...

Alors que la population partait en vacances sous d'autres cieux ou jouissait de l'été le plus chaud et le plus ensoleillé qu'ait connu la Belgique depuis longtemps, les différents gouvernements de ce pays ont profité de l'attention relâchée de leurs administrés pour forcer l'adoption de plusieurs mesures.

Certaines d'entre elles n'ayant pas été évoquées à la veille des précédentes élections, vous n'avez donc jamais pu exprimer votre avis, ni pour, ni contre. Pourtant, le gouvernement flamand a choisi d'instaurer un péage kilométrique pour les voitures de tourisme. Même sans chercher à se prononcer en faveur ou en défaveur de ce projet, avouez qu'il n'en avait jamais été question dans les programmes électoraux des différents partis.

Le gouvernement fédéral n'est pas resté les bras ballants non plus : il a décidé d'installer sur le territoire belge quelque 3000 caméras automatiques, capables d'identifier les plaques d'immatriculation. Les données enregistrées resteront pendant un an à la disposition de plusieurs services, dont la Sûreté de l'État. Voilà qui permettra de suivre à la trace les déplacements de tout un chacun. Une fois de plus, le débat dans cet éditorial ne consiste pas à se prononcer pour ou contre les vertus de telles mesures, mais de s'interroger sur le fait que des décisions de ce genre, qui sont pourtant lourdes de conséquences, n'ont jamais fait l'objet d'un vote démocratique. C'est une évolution inquiétante, qui peu à peu ébranle les fondements de la démocratie.

Dans les mois qui viennent, nous serons tous appelés aux urnes. N'oubliez pas d'observer attentivement ce que les partis de la majorité ont décidé cet été, avant d'exprimer votre vote.





Volkswagen

Volkswagen Véhicules Utilitaires présente le Grand California, un motor-home totalement nouveau basé sur le Crafter. C'est un modèle de la classe des six mètres avec salle d'eau. Le lancement est prévu pour le printemps 2019.

Présumé pour la première fois en 1988, le California construit sur la base du T3 est le motor-home le plus célèbre au monde avec plus de 160 000 exemplaires vendus. De nos jours, il est basé sur le Transporter T6. Les deux modèles de California seront désormais proposés en parallèle.

Avec sa clarté rafraîchissante et ses détails mûrement réfléchis, l'intérieur reflète les ca-

ractéristiques qui ont fait du California un best-seller. À l'intérieur du Grand California, les parements des armoires sont généralement blancs. Cette couleur crée une atmosphère lumineuse et spacieuse, à l'instar des fenêtres ouvrantes à l'arrière et sur les côtés du motor-home et des grands lanterneaux au-dessus du lit double à l'arrière et dans l'espace de vie. Toutes les fenêtres du motor-home sont dotées de stores plissés composés d'une mous-



Grand California

tiquaire et d'un store occultant. La cabine de conduite bénéficie d'un concept d'occultation totalement inédit.

Outre la cuisine et la spacieuse salle d'eau (840 x 840 mm), la dotation de série comprend d'autres détails tels que l'éclairage extérieur au-dessus de la porte coulissante. À l'arrière du véhicule, le branchement pour la douche extérieure (avec réglage de la température de

l'eau), également de série, rend la vie sur le lieu de camping parfaite. Un marchepied escamotable électrique devant la porte coulissante facilite la montée et la descente du véhicule, tandis qu'une moustiquaire à deux éléments de série équipe la porte coulissante.

Le Grand California possède des sièges pivotants à l'avant et une banquette 2 places dans l'espace de vie. Les familles avec des enfants

en bas âge apprécieront les points d'ancrage ISOFIX avec Top Tether dans la banquette arrière. Une grande table offre suffisamment de place pour s'installer à quatre autour d'un repas. La cuisine est équipée d'un réfrigérateur de 70 litres. Le Grand California peut embarquer 110 litres d'eau potable. Inutile de chercher l'interrupteur, l'éclairage est allumé automatiquement par le biais de détecteurs de mouvement, et ce, de série.



En outre, le Grand California sera disponible avec les systèmes d'aide à la conduite, de confort et d'infodivertissement du Crafter. Les systèmes d'aide à la conduite comprennent notamment le système d'observation des environs Front Assist avec freinage d'urgence en ville, l'assistant au maintien de trajectoire Lane Assist, l'assistant au changement de voie avec capteur d'angle mort Blind Spot Sensor, l'assistant de sortie de stationnement en marche arrière Rear Traffic Alert, la protection latérale pilotée par capteurs, le système d'aide au stationnement Park Assist, le régulateur de vitesse automatique ACC et la caméra de recul Rear View.

Volkswagen Véhicules Utilitaires proposera également une version avec transmission intégrale (4MOTION). ▲



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.



SCANIA



Successeur de la petite fourgonnette C15, le tout premier Citroën Berlingo est sorti des chaînes en 1996. Son succès ne s'est jamais démenti et le modèle en est déjà à sa troisième génération, tout comme son jumeau le Peugeot Partner. Mais depuis l'an dernier, il faudrait parler de triplés, puisque l'Opel Combo les a rejoints.

Berlingo, Partner, Combo : le nouveau trio de petits formats PSA

La première génération Combo était basée sur l'Opel Kadett, puis la Corsa. Pour la quatrième génération, Opel a fait appel à Fiat pour livrer de petites fourgonnettes de type Doblò, avec motorisations Fiat mais calandre Opel. Et voici deux ans, le fabricant allemand annonça que la future génération Combo allait être assemblée en partenariat avec PSA... sans savoir qu'entre-temps, Opel allait rejoindre le même groupe français, ce qui fut fait l'an dernier.

UN ACTEUR MAJEUR SUR LE MARCHÉ DU PETIT UTILITAIRE

D'après les responsables de marketing de PSA, 1 vente sur 5 concerne une fourgonnette. Ce groupe jouait déjà un rôle majeur en Europe, surtout du côté des petits utilitaires. Renforcé par Opel, PSA en est devenu leader, dans tous les segments sous les 3,5 tonnes : small, medium et large. La part de marché totale est estimée à 25,6 %. Et là ne s'arrêtent pas les ambitions du groupe français, qui veut aussi



Le véhicule idéal pour l'utilisateur professionnel, en raison d'un espace de chargement pratique et volumineux, d'un accès aisé et de nombreuses configurations intérieures. On voit ici la version Partner courte à 2 portes coulissantes.

jouer un rôle de premier plan sur les autres continents. Son nouveau petit utilitaire doit en être l'amorce. Y compris le Combo, qui ne change pas de nom.

Les versions pour le transport des personnes des Citroën Berlingo, Peugeot Rifter et Opel Combo Life viennent de s'introduire dans les show-rooms. La variante fourgonnette pour le transport de marchandises est annoncée pour la fin de l'année. La présentation officielle en primeur est prévue pour le prochain salon IAA d'Hanovre. Aucun moteur essence n'est prévu pour les débuts. Le Diesel 1.5 BlueHDi se déclinera par contre en 3 niveaux de puissance nominale, à savoir 75, 100 et 130 ch, couplé à une boîte 6 vitesses – voire une nouvelle transmission automatique à 8 rapports pour la variante la plus lourde. Le moteur 1.2 PureTech essence de 110 ou 130 ch est annoncé seulement pour le deuxième semestre 2019, lui aussi avec transmission 6 vitesses ou EAT8 automatique pour le modèle de 130 ch.

DES TRIPLÉS, MAIS À L'IDENTITÉ SPÉCIFIQUE

PSA a mis au point une plate-forme toute neuve, dont la partie avant provient du départ



Le Citroën Berlingo Van profite d'une nouvelle plate-forme plus sûre, plus maniable et plus confortable.



Le coffre est accessible au moyen de portes asymétriques ou d'un hayon plus classique.

tement automobile tandis que l'arrière est emprunté à la précédente génération Berlingo/Partner. Chaque modèle existe en version M de 4,40 m de long et XL allongée de 35 cm. La gamme de moteurs est commune, mais à part cela, chaque modèle a sa propre identité, qui ne se limite donc pas à la seule calandre. Et c'est surtout dans l'aménagement intérieur que cela se remarque. Le Peugeot s'illustre par un tableau de bord plus haut, comme sur les voitures de tourisme, et un petit volant plus biseauté, que l'on a déjà vu sur les plus récents modèles d'automobiles. C'est évidemment très original, mais selon toute vraisemblance, ce ne devrait pas être plus qu'une mode passagère, inventée pour se distinguer des autres, et qui devrait rester sans descendance.

Le Citroën Berlingo se veut plus traditionnel, avec une distribution plus habituelle des instruments de bord, ce qui a l'avantage de laisser de la place au-dessus du tableau de bord pour y ranger des documents.

C'est aussi ce qu'a fait le Combo, qui présente une configuration typiquement allemande des boutons de commande, et dont le look & feel est à l'unisson avec le reste de la gamme Opel.



Photo de l'espace de chargement avec le volet mesurant 612 x 298 mm.



La molette de sélection permet de choisir 5 modes afin d'adapter le véhicule, de type Worker, à l'état du revêtement.

Et tant mieux, car c'est généralement ce genre de détail que l'on sacrifie sur l'autel de l'uniformité (lisez : des économies que procure cette uniformité). Le client a le choix entre 2 ou 3 places assises à l'avant (cabine Extensio), une crew cab à 5 places assises, des sièges arrière escamotables et une cloison mobile en treillis. Un coffre de rangement sous le siège passager et une tablette rotative pour l'écriture ou pour un ordinateur comptent parmi les possibilités.

Les constructeurs s'efforcent souvent de proposer quelque chose que n'ont pas leurs concurrents. Les solutions avancées sont parfois totalement superflues, mais parfois fort utiles, comme ici avec un écran LCD pour caméra de recul, nommé Surround Rear Vision, et la présence d'une caméra dans le rétroviseur de droite. Ce système compte deux capteurs : un pour la route et un pour les manœuvres, qui est activé en parallèle à la marche arrière ou en appuyant sur un bouton. Les images captées par la caméra sont projetées sur un écran de 5 pouces.

Les nouveaux modèles du groupe PSA s'illustrent par un niveau technique rarement vu sur des véhicules de ce segment. Citons notamment le frein à main et la servodirection, électriques, et pas moins de 20 systèmes d'aide à la conduite parmi lesquels on notera un head-up display en couleurs, un frein de stationnement automatique, l'Adaptive Cruise Control avec fonction Stop, l'Active Safety Brake et 4 systèmes de connectivité, dont un pour la recharge sans fil de smartphones.

'WORKER' OU 'DRIVER' ?

Des enquêtes ont révélé à quel point les utilitaires légers étaient des outils de travail intensément utilisés : ils accomplissent quelque 300 bornes chaque jour, alors que les engins destinés au secteur du bâtiment n'en parcourent en moyenne que 68 ! C'est ce qui a incité PSA à décliner sa version fourgonnette en deux configurations : 'Worker' et 'Driver', qui se distinguent l'une de l'autre par la hauteur utile à l'intérieur, le niveau d'équipement et les éléments de protection. Le modèle 'Worker'

compte 30 mm de garde au sol de plus et un bouton off-road sur la console centrale, avec 5 modes inspirés de ce qu'avait introduit Range Rover à l'époque : un sélecteur pour adapter le véhicule en fonction du revêtement. Le soubassement du moteur a lui aussi droit à une protection supplémentaire.

ESPACE DE CHARGEMENT

Le nouvel utilitaire léger de PSA a de la gueule, il semble sûr et viril. Par rapport à la génération précédente, on observe que le pare-brise s'est avancé, la proue est plus courte mais plus haute. C'est possible grâce à la plate-forme EMP2 qui a permis un porte-à-faux avant plus court... et par conséquent, un espace de chargement plus long à l'arrière. La silhouette n'en est pas moins dynamique et la partie arrière est très fonctionnelle.

On y accède via un hayon ou deux portes, et sur les côtés par 1 ou 2 portières coulissantes. Le côté passager est percé d'un volet de 612 x 298 mm et une trappe de toit sur l'arrière compte également parmi les options. L'éclair-



Le dossier du siège central est doté d'une tablette pivotante. En bas à gauche, observez le coin du volet servant de trappe. Le dossier du siège tout à droite est replié.

rage LED, puissant, est installé d'office. La capacité de charge utile s'élève à 1000 kg ou 2 europalettes. Un indicateur de surcharge avec témoin lumineux est également en option.

À l'heure actuelle, 70 % de tous les véhicules utilitaires légers font l'objet de transformations en carrosserie. À ce niveau aussi, le groupe français se montre ambitieux et vise la place de leader. Il a néanmoins décidé de supprimer de son catalogue la version plate-forme proposée jusqu'à présent, parce que la demande était trop faible pour en assurer une production suffisamment rentable. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR

Voici la configuration intérieure la plus luxueuse, munie d'un grand écran. La boîte de vitesses automatique se commande à l'aide d'une molette. L'interrupteur de droite sert à sélectionner le mode de traction.



Truckland devient officiellement distributeur TATRA



La SPRL Truckland est sur le point de déménager son siège, mais également d'étoffer son assortiment de produits, en distribuant des engins TATRA. Le lancement retiendra toute l'attention lors de l'inauguration du nouveau site, vers l'automne. Au nord du pays, TATRA est confié aux bons soins de Gerrit van der Garde et Jan van der Burgh.

"TATRA est l'une des 3 plus anciennes marques de poids lourds au monde. Comme ses engins sont dotés de la traction avant, ils peuvent être affectés à des applications moins courantes, par exemple la défense ou le bâtiment. TATRA fabrique pour l'Europe des poids lourds avec cabine DAF CF et moteur DAF dans les types allant de 2 à 5 essieux, de 4x4 à 10x10, et toutes les configurations intermédiaires. TATRA réagit rapidement aux besoins et aux attentes et réfléchit avec son client", assure Gerrit van der Garde, responsable produits pour TATRA.

D'après lui, c'est une excellente chose que la SPRL Truckland se lance dans la distribution de cette nouvelle marque, car il voit un réel potentiel pour TATRA sur le marché belge. "Je décèle en effet des opportunités en Belgique pour des tracteurs routiers 4x4 et 6x6 ainsi que des véhicules pour applications spéciales. Truckland a commandé un tracteur TATRA 4x4 spécialement pour la Belgique. Le rodage est terminé et il peut être utilisé pour des démonstrations chez des clients."

Les poids lourds TATRA renforcent très bien l'assortiment de produits que livre Truckland. C'est d'ailleurs un complément logique en raison de la fructueuse collaboration avec DAF Trucks.

Dans la partie néerlandophone de la Belgique, TATRA est uniquement distribué par la SPRL Truckland, filiale du groupe néerlandais homonyme et qui compte 14 établissements aux Pays-Bas, en Belgique et en Espagne. ▲

THINK BIG

IAA Hannover to feature world premiere of
Ford Trucks' New Big!

The all-new Ford Trucks tractor will be showcased in
IAA Commercial Vehicles 2018 from September 20 to 27.

Ford Trucks
Sharing the load

www.fordtrucks.com.tr

FORD TRUCKS



TRUCKS



Le véhicule avait un empattement long, la motorisation Diesel la plus puissante et une boîte de vitesses automatique.



L'importateur Ford en Belgique nous a aimablement proposé de tester sur une longue période un Ford Tourneo Custom. Nous avons avidement saisi cette opportunité de nous forger une opinion plus précise des forces et des faiblesses du véhicule, et surtout de sa consommation de carburant en toutes circonstances.

Test de longue durée du Ford Tourneo Custom

En 2018, le Ford Transit Custom, la version 1 tonne de la fameuse fourgonnette Transit, a bénéficié d'un lifting approfondi. Pourtant, ce n'était même pas nécessaire, car le Custom fut en 2015 et 2016 le modèle le plus vendu dans son segment. Depuis le début de l'année, le Transit Custom (et donc aussi le Tourneo Custom, qui en est la variante pour passagers) est doté d'un nouveau moteur Diesel 2 litres EcoBlue. Proposant 3 niveaux de puissance (105, 130 et 170 ch), ce propulseur tout neuf présente d'indiscutables avantages en matière de coûts d'exploitation et de performances par rapport au précédent 2.2 Diesel, grâce à une amélioration de 13 % de l'efficacité en carburant et de 20 % du couple à bas régime. Pour la clientèle à la

recherche de gains ultimes de productivité et d'économie de carburant, le modèle rénové propose une variante ECONetic, qui rejette 148 g/km de CO₂ et ne consomme que 5,7 litres de Diesel par 100 km, soit 6 % de mieux que le véhicule plus efficace actuellement disponible sur le marché.

Cette variante ECONetic est proposée sur la fourgonnette à empattement court de la série 300 avec motorisation de 105 ch, système Auto-Stop-Start, pneus à friction réduite, système Acceleration Control et limiteur de vitesse automatique à 100 km.

ESTHÉTIQUE

L'esthétique générale du Tourneo Custom a été retravaillée, pour être harmonisée avec le



Le rapport entre dimensions extérieures et habitabilité intérieure du Tourneo Custom est très bon.

reste de la gamme Ford. On le voit à la calandre trapézoïdale surélevée et aux optiques dynamiques entourées des feux de croisement diurnes.

L'intérieur n'a pas été négligé, avec un tableau de bord qui reflète bien la nouvelle philosophie de design intérieur de Ford. Très pratique, il avait déjà été présenté sur la nouvelle génération Fiesta. Il s'articule autour de plusieurs éléments horizontaux qui accentuent l'impression de largeur de la cabine. Il est bourré d'équipements pratiques spécialement étudiés pour les chauffeurs qui utilisent leur camionnette comme bureau mobile durant leurs longues journées de travail. Outre les matériaux très résistants à l'usure, on observe aussi 3 vide-poches très pratiques sur le haut du tableau de bord, pour déposer des appareils électroniques ou des porte-documents. Le compartiment inférieur et verrouillable de la boîte à gants peut sans problème dissimuler des documents A4. Au total, ce ne sont pas moins de 25 litres de rangement que compte le tableau de bord. La volonté de trouver des solutions pragmatiques s'exprime aussi par le porte-go-

belet rabattable sous le levier de vitesse et la présence, à chaque extrémité du tableau de bord, de porte-gobelets et porte-bouteilles de 2 litres! Les panneaux des portières ont été redessinés pour augmenter encore la capacité de rangement, avec 3 grands vide-poches et une nouvelle poignée de porte avec éléments décoratifs.

Les écrans et panneaux de commande ont été imaginés pour améliorer l'ergonomie et la convivialité. Les versions les plus luxueuses du Tourneo Custom sont dotées d'écrans tactiles flottants de 8 pouces, inspirés des tablettes, et munis du système de communication et de délasserment SYNC 3 de Ford, qui se manipulent comme on le fait d'un écran tactile, en pressant ou en écartant les doigts.

Grâce au SYNC 3, on peut même utiliser le système audio, le navigateur satellite et un smartphone connecté à l'aide de commandes vocales. Ainsi, après avoir enfoncé un bouton, il suffit de dire "Je veux faire le plein d'essence", "Je veux un café" ou "Chercher une adresse untel" pour que le dispositif électronique vous guide jusqu'à une station-service, un café ou

votre destination. Il est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto™.

SYSTÈMES D'ASSISTANCE

Le nouveau Tourneo Custom peut aussi compter sur un grand nombre d'assistants électroniques à la conduite, empruntés des voitures particulières Ford. C'est par exemple le cas du système d'identification des panneaux routiers qui peut être associé au limiteur de vitesse, et que Ford a baptisé "Intelligent Speed Assistance". Pratique pour respecter les limitations de vitesse et éviter les amendes, car le véhicule s'adapte de lui-même à la vitesse maximale autorisée en identifiant les panneaux de limitation. On active l'Intelligent Speed Assistance en paramétrant une vitesse maximale à l'aide de touches au volant. Le système détecte les panneaux routiers au moyen d'une caméra installée sur le pare-brise. Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure à la vitesse paramétrée sur le véhicule, celui-ci décélère de lui-même.

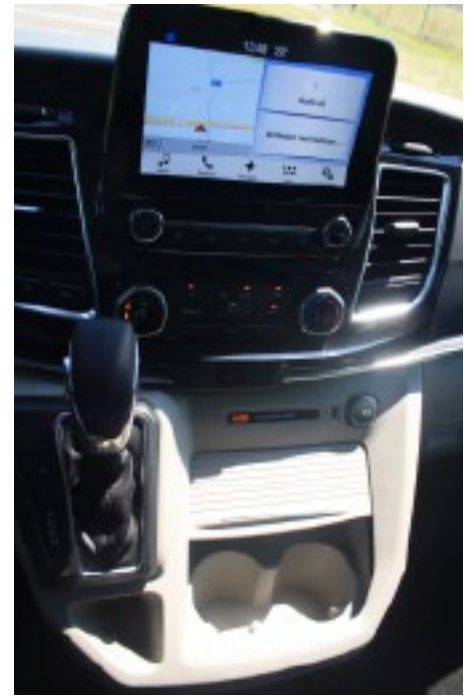
Le Blind Spot Information System a recours à des radars installés à l'arrière du véhicule,



Côté chauffeur, l'embarquement est très aisé. Observez les vide-poches dans la portière.



Les sièges sont garnis de cuir, et à réglage électrique à l'avant.



Le système SYNC 3 de Ford est efficace et se manipule de façon intuitive.

capables de détecter l'approche d'un autre véhicule entrant dans l'angle mort. Le conducteur est averti par un témoin installé sur le rétroviseur extérieur correspondant.

Le Tourneo Custom introduit aussi la fonction Variable Rear Range, qui avertit le conducteur sitôt qu'il détecte l'approche rapide d'un véhicule. Le Tourneo est en outre muni de capteurs de la toute dernière génération, avec un angle de détection plus large et des capacités améliorées, pour pouvoir désormais identifier des motocyclettes.

Et ce n'est pas tout, il faut encore parler du Cross Traffic Alert, qui utilise les mêmes capteurs pour avertir le conducteur au moment de sortir d'une place de stationnement en marche arrière. Par un signal sonore, un message affiché sur le tableau de bord et un témoin lumineux sur le rétroviseur extérieur, le conducteur est alerté de l'arrivée imminente d'un véhicule cycliste qui pourrait heurter l'arrière de la fourgonnette. Un tel équipement, activé automatiquement dès qu'est enclenchée la marche arrière, est une aide très précieuse pour les

conducteurs de camionnettes, qui ont généralement une vue fort limitée sur l'arrière et les angles du véhicule en quittant une place de parking.

Le nouveau Tourneo Custom améliore également les capacités du système Pre-Collision Assist avec identification de la présence de piétons, introduit en 2016. Il est muni de radars et de caméras comme ceux qui équipent la toute nouvelle Ford Fiesta. Le dispositif peut même détecter dans l'obscurité des piétons éclairés par les phares de la fourgonnette.

Tous ces équipements complètent les assistants électroniques qui étaient déjà disponibles sur le Tourneo Custom, notamment le Lane-Keeping Alert, le Driver Alert, l'Auto High Beam, l'Adaptive Cruise Control et le Side Wind Stabilisation ainsi que la caméra de recul.

La nouvelle version est dotée d'une boîte automatique SelectShift à 6 rapports, qui fait preuve de souplesse et de ré pondant, et qui est choisie par 11 % de la clientèle du Transit Custom, ainsi que d'une suspension pneumatique arrière sur les modèles Combi M1, gage d'un comportement routier homogène, souple et contrôlé, quel que soit le niveau de chargement.

Dans le prochain numéro, un article détaillera comment le Tourneo Custom s'est comporté durant sa période de test. ▲



Un système supplémentaire de climatisation d'air a été installé pour les passagers à l'arrière.



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



Les Mercedes eVito et eSprinter : avec "e" comme électrique

Pour un assez grand nombre d'applications routières, les moteurs Diesel ne sont plus les solutions convenant le mieux aux camionnettes. Or Mercedes-Benz veut renforcer son leadership dans les utilitaires légers, et ses camionnettes électriques devraient y contribuer de façon significative.

Avec l'eVito, Mercedes-Benz Vans prouve que des camionnettes 100 % électriques peuvent se révéler très compétitives par rapport aux modèles conventionnels à motorisation Diesel, et ne pas coûter davantage en termes de frais d'exploitation (total cost of ownership ou TCO). L'eVito sera commercialisé après sa présentation au salon IAA Commercial Vehicle Show 2018. Sa chaîne de traction électrique développe 84 kW et 300 Nm de couple. Sa vitesse de pointe peut être adaptée à son emploi : 80 km/h sont suffisants si le véhicule roule essentiellement en ville, ce qui

économise de l'énergie et augmente le rayon d'action. Mais si l'utilitaire est utilisé pour de plus longues distances, sa vitesse maximale peut être relevée de 40 km/h.

La camionnette existe en 2 longueurs : 5140 mm pour le modèle de base, avec une capacité de chargement de 1073 kg, comparable au Vito à moteur à combustion ; et une variante allongée à 5370 mm, avec une capacité de chargement de 1048 kg et une masse maximale autorisée de 3200 kg. Le jeu de batteries d'un eVito est logé sous le plancher, ce qui ne



eVito et eSprinter seront commercialisés prochainement. Le Sprinter à pile à combustible est encore en cours de conception.



Le silence d'exploitation et la réaction de l'accélérateur font de ces 2 camionnettes d'agréables outils de travail.

Pour les livraisons en ville et les hommes de métier qui effectuent de courtes distances d'un chantier à l'autre, l'eVito est une bonne alternative aux variantes à moteur Diesel.

fait rien perdre en volume intérieur (compris entre 6 m³ et 6,6 m³).

J'ai pris le volant de l'eVito au centre de Hambourg. Bien qu'il s'agit encore d'un exemplaire de préproduction, c'était déjà un véhicule très mature, à la conduite souple et énergique. Le silence à bord est vraiment très plaisant et le frein ne sert réellement qu'à l'approche des feux de circulation ou pour stopper totalement le véhicule.

MERCEDES-BENZ ESPRINTER

Après le lancement de l'eVito, celui de l'eSprinter suivra l'an prochain, d'abord comme camionnette avec toit relevé et masse maximale de 3500 kg. Son volume intérieur de 10,5 m est identique à celui du Sprinter à moteur Diesel.

Le jeu de 4 batteries de l'eSprinter développe 55 kW et autorise un rayon d'action de l'ordre de 150 km (WLTP) ainsi qu'un chargement de 900 kg. Une autre version ne compte que 3 batteries pour 41 kW. L'autonomie chute à 115 km, mais la capacité de chargement passe à 1040 kg.



La puissance et le couple de la chaîne à traction électrique de l'eSprinter sont en fait identiques à celui du modèle d'entrée de gamme Diesel : 84 kW et 300 Nm. Tout comme l'eVito, la vitesse maximale peut être paramétrée : 80 km/h en ville, et jusque 120 km/h si nécessaire.

Je n'ai encore eu l'occasion de conduire l'eSprinter que sur un très bref parcours sur terrain privé, mais l'impression laissée est la même que celle de l'eVito : une chaîne traction très bien équilibrée, des réactions souples et du répondeur. On peut déterminer l'amplitude de la récupération de courant électrique lors des décélérations. La régénération peut être très significative sur un parcours vallonné. Ce n'est pas une solution à envisager sur autoroutes, car les gains sont dérisoires, mais ce type de véhicule est surtout conçu pour circuler en agglomération.

STRATÉGIE EDRIVE@VANS

La stratégie eDrive@VANS de Mercedes-Benz Vans ne se limite pas à lancer les eVito et eSprinter : le constructeur allemand collabore avec ses clients pour aboutir à un système sur mesure pour l'ensemble de la flotte. Choisir les bons véhicules, mettre en place une infrastructure de chargement astucieuse, obtenir une vue globale du total cost of ownership et analyser les conditions opérationnelles et techniques chez un client sont de grande importance. Les projets pilotes de Mercedes-Benz Vans amorcés auprès des entreprises logistiques Hermes et Amazon Logistics sont 2 exemples de cette étroite collaboration. Hermes veut déployer 1500 camionnettes



Dans la mise au point du Sprinter à pile à combustible, une attention toute spéciale a été accordée aux possibilités de transformation et de carrosserie.

électriques et Amazon Logistics a acheté 100 eVito pour Bochum et Düsseldorf.

CONCEPT F-CELL SPRINTER

Daimler est l'un des pionniers de la pile à combustible. Les plus récentes avancées ont été présentées au public au salon IAA pour voitures de tourisme en 2017, entre autres le GLC F-CELL, modèle de présérie conjuguant pile à combustible et traction électrique avec batteries hybrides rechargeables. Le Concept F-CELL Sprinter associe lui aussi cette pile à com-

bustible et les accumulateurs Concept F-CELL Sprinter. Autrement dit, le ravitaillement peut s'effectuer en hydrogène ou en électricité, ce qui allonge le rayon d'action de 30 km maximum et fait passer la puissance à quelque 165 kW et le couple à 350 Nm. Les 3 réservoirs peuvent recevoir 4,4 kg d'hydrogène, assurant un rayon d'action d'environ 300 bornes. Si ce n'est pas suffisant, les réservoirs d'hydrogène peuvent être complétés d'un réservoir supplémentaire à l'arrière, portant l'autonomie à plus d'un demi-millier de kilomètres. ▲

Mercedes-Benz estime que le coût d'exploitation sur une période de 5 ans est identique à celui de la version essence, malgré un prix supérieur à l'achat.



La firme tournaisienne ER Trailers s'agrandit



Fondé voici près d'un an par Bruno Eeckhout (chef d'entreprise de Eeckhout-Cardoen, ndlr) et Steven Rommel, ER Trailers est devenu officiellement importateur de LeciTrailer et distributeur de Fruehauf, Wielton et Katmerciler sur le marché belge. Le souci de qualité et d'innovation explique le succès rencontré par ces remorques.

Avec ses partenaires, ER Trailers met tout en œuvre pour toujours apporter une solution appropriée, répondant à tous les besoins du client. Il se profile ainsi comme le partenaire idéal pour le transport par la route. Les clients peuvent faire appel à cette entreprise pour l'achat comme pour la location, à court comme à long terme, de matériel remorqué adapté sur mesure.

En outre, ER Trailers propose un service global couvrant tous les besoins. Grâce au partenariat avec Eeckhout-Cardoen, les clients peuvent lui confier leurs remorques pour les entretiens périodiques ou les réparations.

La firme Eeckhout-Cardoen, fondée en 1995 par Bruno Eeckhout, est réputée comme atelier de maintenance multimarque misant aussi sur une approche individuelle de la clientèle. Grâce au service assuré 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, Eeckhout-Cardoen ne laisse jamais tomber un client. Les 4 centres opérationnels (Tournai, Mouscron, Ooigem et Avelgem) sont tous situés dans un rayon accessible du client d'ER Trailers.

Bien qu'elle ait été créée voici moins d'un an, ER Trailers est en pleine extension. Elle a commencé ses activités de distribution par la marque LeciTrailer, mais assure depuis la distribution de 4 marques internationales, réputées pour leur niveau de qualité et d'innovation.

ER-Trailers & Trading
Rue de la Grande Couture 16
7503 Froyennes
www.er-trailers.be
www.facebook.com/ERtrailersandtrading
info@er-trailers.be



Une bonne partie du transport routier européen se concentre sur le volume de fret transporté. Le recours aux remorques géantes ayant une hauteur intérieure utile de 3 m est très fréquent, mais il faut pour cela que le plancher du tracteur routier soit aussi bas que possible, car la hauteur totale maximale ne peut excéder 4 m. Un sacré défi ! Et pour nous, une bonne raison de comparer l'offre en tracteurs à plancher ultra surbaissé, également appelés 'low-deck' !

Le méga test Transpora test comparatif de tract How low can you go?

La principale caractéristique d'un tracteur low-deck, c'est d'abord la très faible hauteur de sa sellette d'accouplement. Lorsqu'elle est inférieure à 1000 mm, le tracteur routier est en général qualifié de low-deck. Jusqu'il y a peu, les meilleures cotes de sellettes d'attelage arrivaient à 930 mm. Des roues plus petites, d'un diamètre de 19,5 pouces, ont certes été utilisées par le passé, mais cela impliquait plusieurs restrictions. Des roues de 22,5 pouces admettent des charges par essieu plus élevées et des freins plus performants. Toutes les marques vont dans cette direction. Il fallait cependant aussi disposer de pneus spécifiques. Les fabricants de

gommes l'ont compris et ont accédé à cette demande. Reste que les transporteurs souhaitaient abaisser encore un peu la sellette d'accouplement, afin de pouvoir tracter des semi-remorques ayant une hauteur intérieure utile de 3 m, tout en restant dans le périmètre maximal autorisé de 4 m de haut. Pour cela, le chiffre devait être ramené à 910 mm.

UN SEGMENT EN CROISSANCE

L'emploi de méga remorques avec hauteur utile de 3 m est très populaire, et on comprend vite pourquoi. L'une des principales raisons tient dans l'emploi de caisses-palettes de type 'git-terbox' par l'industrie automobile, mesurant 1 m



ma : eurs à plancher ultra surbaissé

de haut. En les empilant sur 3 m, on transporte 3 caisses au lieu de deux, soit 50 % de plus ! Ces quelques centimètres gagnés en hauteur sont également très précieux pour le transport de fret aérien et d'autres chargements volumineux. Beaucoup d'objets de la vie courante sont en effet très longs, il suffit d'observer autour de soi : bureau, canapé, téléviseur... Dans une méga remorque, on peut les empiler plus facilement. Cette invention néerlandaise gagne donc chaque année en popularité. Des flottes entières y ont recours, telles celles de Vos ou de Waberers. Et de ce fait, le segment des méga tracteurs routiers ou des modèles low-deck progresse rapidement en Europe.

DE L'IMPORTANCE DES PNEUMATIQUES

La sellette d'accouplement d'un tracteur low-deck mesure généralement 14 ou 15 cm d'épaisseur. Par une fixation compacte du plateau, un débattement plus court de la suspension pneumatique et des pneus à profil réduit, les fabricants atteignent la hauteur de sellette d'attelage voulue. L'une des conséquences, c'est que l'angle que peut s'autoriser une semi-remorque par rapport au tracteur routier est réduit. Les chauffeurs de poids lourds low-deck doivent faire preuve de prudence en amorçant une côte, car ils peuvent occasionner des dégâts matériels, par exemple pour accéder à

un quai de chargement. La garde au sol de ce type de tracteur est également minimale, et donc critique. Ce test a révélé par conséquent l'importance du choix de pneumatiques pour ce segment. Les nouvelles dimensions de pneus surbaissés, comme les modèles 375/45R22.5 pour l'essieu avant et 315/45 R 22.5 pour une double monte pneumatique arrière, connaissent une forte croissance. Les pneus Goodyear pour le DAF de notre test sont actuellement les plus modernes que l'on puisse se procurer.

LE DAF EST SI BAS !

Une comparaison des pneumatiques révèle de



Chez DAF, le châssis est protégé contre l'embout de la remorque.



Le pot d'échappement a pivoté pour gagner en garde au sol.

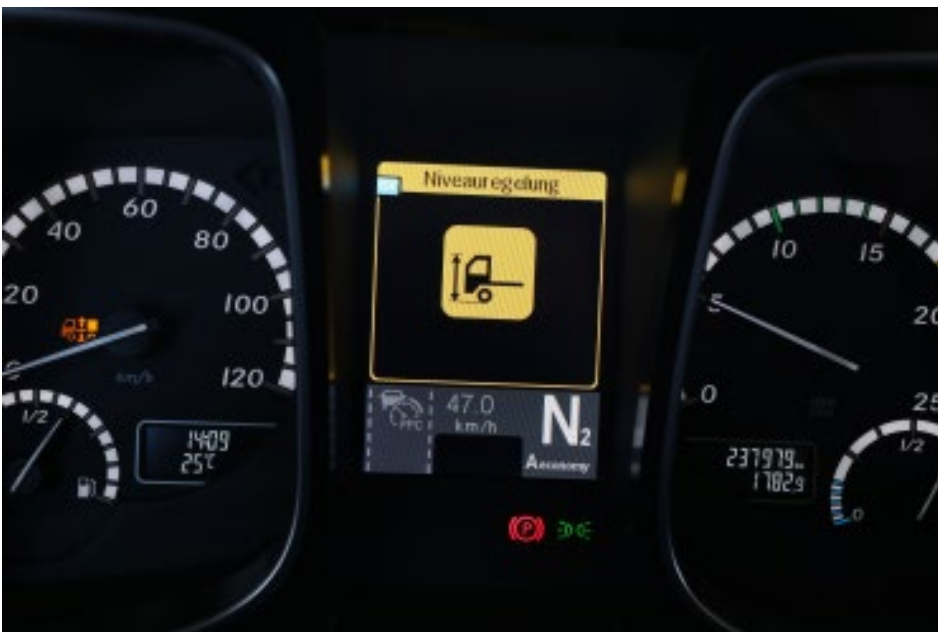


On compte 235 mm entre le sol et le bas du pare-chocs du DAF.



Un commutateur très pratique sur le tableau de bord pour choisir la hauteur voulue.

Les hauteurs de roulage sont clairement indiquées sur le tableau de bord Mercedes.



fortes disparités. Le diamètre d'un pneu Goodyear 375/45R22,5 équipant le DAF à vide n'est que de 912 mm, soit 32 mm de moins que le 355/50R22,5 pour essieu avant dont sont munis les Volvo et Renault. Un autre gros avantage supplémentaire du nouveau Goodyear est qu'il convient aux essieux avant de 8 t grâce à des épaulements plus larges et une structure repensée. Avec ce choix minutieux de pneumatiques, DAF peut se permettre une cabine plus grande, et présente malgré tout une garde au sol de 235 mm sous le pare-chocs avant, soit la meilleure de ce test. Pour l'essieu arrière, DAF utilise le pneu Dunlop 315/45R 22.5, le modèle le plus bas pour une double monte pneumatique. Cela permet au DAF d'annoncer une hauteur de sellette d'attelage de seulement 910 mm, moyennant, naturellement, une suspension d'essieu adaptée. Mais c'est de loin la hauteur la plus réduite des 4

compétiteurs de ce test, et qui est obtenue, au demeurant, autant à vide qu'à pleine charge ! Par ailleurs, c'est aussi ce DAF qui présente la distance la plus faible entre le châssis et l'embout de la semi-remorque, de seulement 10 cm. Raison pour laquelle DAF a ici recouru à une poutre en acier servant de protection et de guidage de la remorque.

EN ROUTE

Notre itinéraire avait été tracé sur de difficiles routes de campagne de la Forêt-Noire et un tronçon sur l'Autobahn A81. Ma première impression en voyant les pneus à profil bas fut de craindre un parcours assez inconfortable. Mais c'était un jugement trop hâtif – et trop pessimiste.

Des 4 concurrents de ce test, le DAF est le seul avec des Stabilink, des bras supplémentaires sur la suspension arrière chargés d'augmenter la stabilité. Ils redressent les forces latérales vers le milieu du châssis, ce qui donne une impression générale proche d'un véhicule à 4 roues motrices. La suspension est aussi plus horizontale que sur un poids lourd ordinaire, qui exprime d'office un penchant pour le survirage. Cela dit, il faut reconnaître que la

FICHE TECHNIQUE : TAILLE DES PNEUMATIQUES

	DIMENSIONS	CHARGE MAXIMALE	HAUTEUR À VIDE	CIRCONFÉRENCE DE ROULEMENT
Essieu avant	315/60R22,5	7.500 kg	950 mm	2.910 mm
	295/60R22,5	6.700 kg	920 mm	2.800 mm
	355/50R22,5	7.000 kg	930 mm	2.810 mm
	375/50R22,5	8.000 kg	912 mm	2.720 mm
Double monte pneumatique arrière	315/60R22,5	12.600 kg	960 mm	2.930 mm
	295/60R22,5	12.000 kg	928 mm	2.820 mm
	295/55R22,5	11.600 kg	910 mm	2.730 mm
	315/45R22,5	11.600 kg	865 mm	2.595 mm

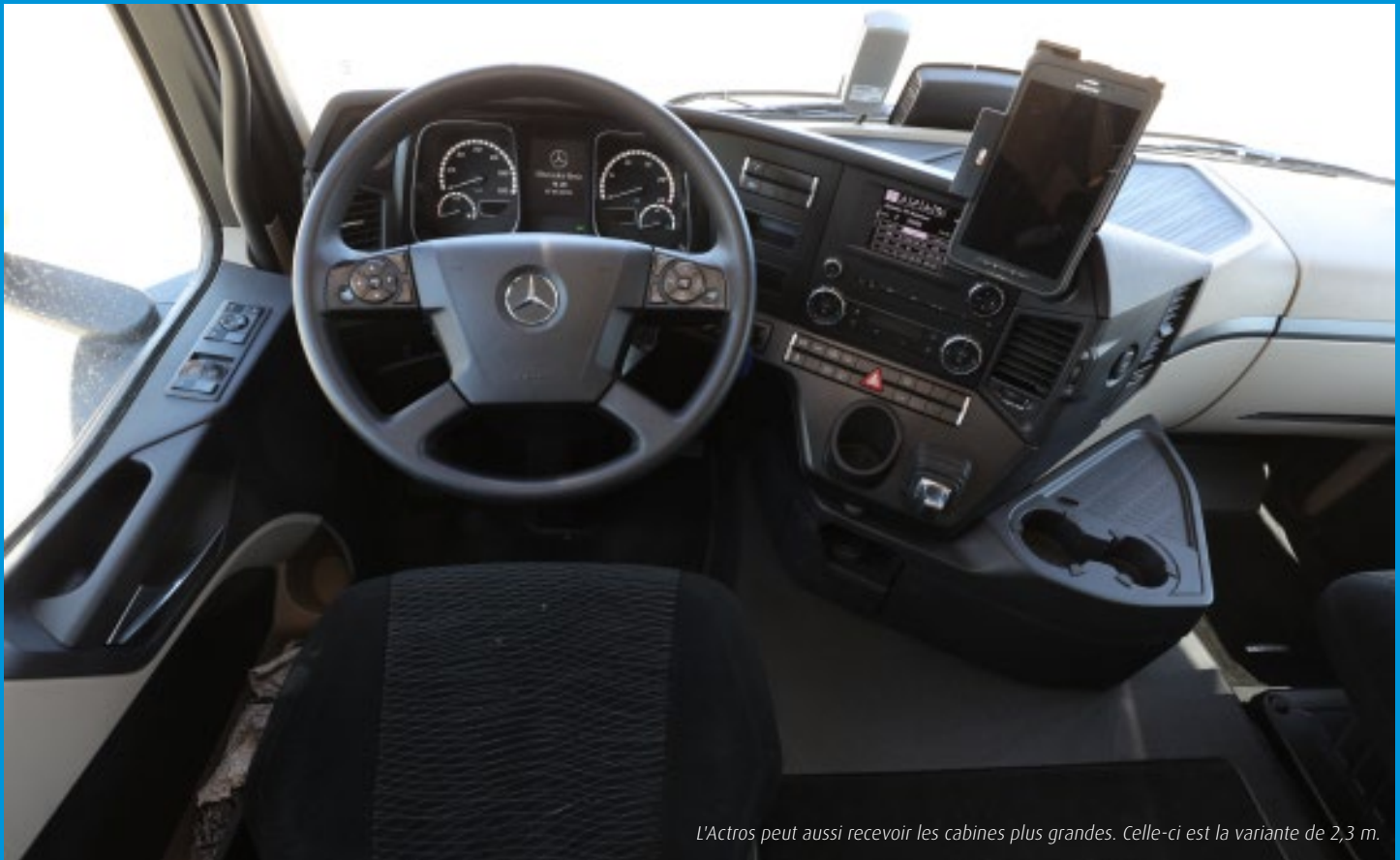
conduite dans les virages des Renault X-Low, Mercedes Low Liner et Volvo X-Low est tout aussi précise que celle du DAF. Mais ce dernier témoigne probablement de toute l'étendue de son talent dans les conditions extrêmes, que nous n'avons (malheureusement ou heureusement, c'est selon) pas eu l'occasion de tester. Et de toute façon, cet équipement ne fait en rien ressentir les pneus extrêmement bas du DAF.

ADAPTATION DE LA HAUTEUR DE ROULAGE

Jamais durant les déplacements, je n'ai connu de situations délicates qui auraient pu endommager le châssis du poids lourd. Or ce cas de figure pourrait arriver nettement plus vite qu'on le croit, par exemple pour se hisser sur un quai de chargement. Mais le DAF surveille intelligemment la hauteur de roulage. Je l'ai déjà dit, poids lourd chargé ou non, la



Le DAF est le tracteur le plus bas, mais qui présente paradoxalement la garde au sol la plus haute.



L'Actros peut aussi recevoir les cabines plus grandes. Celle-ci est la variante de 2,3 m.



Le tracteur Mercedes low-deck peut aussi recevoir des cabines plus grandes.

hauteur d'attelage de 910 mm demeure identique. Cela s'explique par le fait que le DAF en pleine charge rehausse de 2,5 cm l'essieu arrière. Celui à l'avant monte de 1 cm. Ce faisant, le DAF compense l'écrasement des pneumatiques, et la sellette d'accouplement demeure à hauteur identique. Le rival Mercedes en est aussi capable, à condition d'appuyer sur un bouton. En rehaussant l'essieu avant, on fait entrer davantage d'air dans les soufflets et le parcours devient plus confortable. Le relèvement de l'essieu arrière n'apporte rien en termes de confort, mais facilite néanmoins les procédures d'accrochage et de décrochage de la remorque. Ce que j'ai trouvé d'assez peu pratique sur le Mercedes, c'est qu'il faut de nouveau appuyer sur un bouton spécial pour revenir à une hauteur de roulage ordinaire. Or elle n'est pas facile à "deviner" s'il n'y a personne pour vous guider. Tout juste peut-on utiliser une télécommande et un petit témoin éclairé sur le tableau de bord.

EXPLOITATION

Renault propose le choix entre 3 hauteurs de roulage. Cela semble en théorie très bien, mais implique dès lors d'adapter la hauteur à l'approche de certains endroits, par exemple un casse-vitesse. Et pour cela, il faut se saisir de la télécommande suspendue au bout d'un cordon à spirale, à gauche du siège. Honnêtement, un commutateur sur le tableau de bord, comme à bord du Volvo, aurait été plus pratique. Ce véhicule a en outre une télécommande sans fil I-Work, bien connue des adeptes de la marque Volvo. Mais ce qu'il manque invariablement sur le Renault comme sur le Volvo, c'est une indication de la hauteur de roulage affichée sur le tableau de bord – quelque chose que proposent justement les deux rivaux DAF et Mercedes.

GARDE AU SOL

L'une des spécificités d'un tracteur ultra surbaissé, c'est aussi, évidemment, sa garde au sol drastiquement réduite. Je l'ai mesurée sous le pare-chocs, le réservoir de carburant et le pot d'échappement, soit les endroits les plus critiques. Une fois encore, c'est le DAF qui se distingue. Car paradoxalement, c'est précisément le modèle avec la hauteur de sellette d'attelage la plus basse qui fournit la garde au sol la plus haute sous le pare-chocs. Aux deux autres endroits, le DAF enregistre de bons résultats, entre autres parce que le pot d'échappement a pivoté de 90°. À propos de la garde au sol, c'est donc le DAF qui l'emporte. Pour le pot d'échappement, Mercedes s'arroge la première place, alors que celui du Volvo est le plus bas (136 mm, fort proche du sol donc).



Une construction compacte, et pourtant 990 litres de carburant.



Il reste 22 cm sous le pot d'échappement de l'Actros, c'est bien suffisant.

Étonnamment, ces deux derniers modèles étaient munis de jupettes latérales, des équipements très fragiles sur un châssis aussi bas. DAF a sagement préféré ne pas en équiper son tracteur routier. Le fabricant néerlandais propose d'ailleurs un commutateur permettant de relever l'ensemble du châssis de 6 cm, et l'essieu arrière de 3,5 cm. Ce dispositif fonctionne jusque 30 km/h et est neutralisé à des vitesses supérieures.

RETARDEUR OU INTARDER

3 des 4 tracteurs de ce test peuvent recevoir un retardeur ou un intarder. Sur le DAF, il est seulement disponible sur la version avec sellette d'accouplement de 960 mm de haut, et donc pas sur la variante la plus basse. Deux raisons expliquent ce choix de configuration.

D'abord, DAF ne parvient pas à évacuer la chaleur sous le châssis bas; ensuite, les ingénieurs d'Eindhoven ont de toute façon estimé que le frein MX Engine était suffisamment puissant, rendant superflu tout retardeur.

DAF s'impose à nouveau en ce qui concerne le volume du réservoir de carburant : c'est la seule marque à dépasser 1200 litres, alors que les autres chiffrant 1045 litres (Volvo) ou 990 litres (Mercedes) au maximum.

DRIVELINE

En raison du châssis ultra surbaissé et des pneus de taille réduite, le rapport de transmission doit impérativement être adapté. Plus les pneus sont petits, plus la rotation des roues est rapide, ce qu'il faut compenser par l'essieu arrière. Mercedes propose un rapport de 1:2,28

FICHE TECHNIQUE : CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES MÉGA TRACTEURS ROUTIERS POUR TRANSPORT VOLUMINEUX

	DAF XF450	MB ACTROS 1842	RENAULT T440	VOLVO FH500
Hauteur de sellette d'attelage à vide	910 mm	921 mm	948 mm	923 mm
Hauteur de sellette d'attelage en charge	910 mm	941 mm	968 mm	942 mm
Taille des pneumatiques avant	375/45R22,5	315/60R22,5	355/50R22,5	355/50R22,5
Taille des pneumatiques arrière	315/45R22,5	295/55R22,5	295/55R22,5	295/55R22,5
Hauteur de châssis devant l'essieu arrière	770 mm	783 mm	793 mm	779 mm
Garde au sol sous le pare-chocs avant	235 mm	190 mm	185 mm	202 mm
Garde au sol sous le pot d'échappement	170 mm	220 mm	250 mm	136 mm
Garde au sol sous le réservoir de carburant	220 mm	230 mm	200 mm	181 mm
Espace entre l'embout de la remorque et le catwalk	100 mm	130 mm	140 mm	125 mm
Protection du châssis embout remorque	oui	non	non	non
Volume maximal du réservoir de carburant	1.250 litres	990 litres	980 litres	1.045 litres
Volume du réservoir d'AdBlue	90 litres	60 litres	63 litres	65 litres
Compensation de compression des pneus	oui	non	non	non
Niveaux d'élévation de la suspension pneumatique	2	2	2	2
Niveaux supplémentaires de hauteurs de roulage	Jusque 30 km de hauteur de roulage	non	Jusque 10 km de hauteur supplémentaire	non
Disponibilité d'un retardeur	Uniquement sur châssis de 960 mm	oui	oui	oui
Empattement	3.800 mm	3.700 mm	3.700/3.800 mm	3.700 mm
Rapport de transmission arrière	2,05 : 1	2,28 : 1	2,31 : 1	2,31 : 1
Régime du moteur à 85 km/h	1.120	1.181	1.197	1.197
Rapports alternatifs	2,05 / 2,21 : 1	2,28 : 1	2,31 / 2,41 : 1	2,31 : 1 et avec overdrive
Poids du tracteur à vide, réservoir plein	8.390 kg	7.770 kg	7.900 kg	7.950 kg
Cabine	Super Space Cab	Streamspace 2,3 mtr	High T sleeper	Globetrotter XL
Volume de la cabine	9,26 m ³	7,21 m ³	8,6 m ³	8,77 m ³
Moteur	Paccar MX11	OM471	DTi13	D13K500
Cylindrée	10,837 litres	12,809 litres	12,777 litres	12,777 litres
Puissance maximale et régimes	449 ch à 1.600 tpm	421 ch à 1.600 tpm	439 ch à 1.400 - 1.800 tpm	500 ch à 1.400 - 1.800 tpm
Couple maximal et régimes	2.300 Nm à 900 - 1.140 tpm	2.200 Nm à 1.100 tpm	2.200 Nm à 900 - 1.400 tpm	2.500 Nm à 1.000 - 1.400 tpm
Boîte de vitesses	ZF Traxon 12 vitesses	G211 12 vitesses	AT 2412F 12 vitesses	I-Shift 12 vitesses
Suspension avant	pneumatique à 2 soufflets	pneumatique à 2 soufflets	pneumatique à 2 soufflets	pneumatique à 2 soufflets
Suspension arrière	pneumatique à 4 soufflets	pneumatique à 4 soufflets	pneumatique à 4 soufflets	pneumatique à 4 soufflets
Types de cabine disponibles	Toutes les cabines CF et XF	Toutes les cabines Actros	Toutes les cabines Renault T	Toutes les cabines FH et FM

Avec 948 mm, le Renault est le "moins low-deck" des 4 compétiteurs.



Sous le pot d'échappement, équipement critique s'il en est, c'est le Renault qui assure la garde au sol la plus généreuse.



inédit parmi les autres véhicules de la marque à l'étoile. Ainsi, malgré des pneus de 295/55 R 22.5, le régime du moteur reste largement en dessous des 1200 tpm à 85 km/h. Renault et Volvo utilisent également la plus longue réduction de tout leur assortiment. Avec les mêmes gommages que le Mercedes et un rapport de 1:2,31, ils demeurent eux aussi juste en deçà des 1200 tours à 85 km/h. Avec son essieu arrière long, DAF fait encore mieux. Malgré les pneus très bas dont est équipé le modèle d'essai, le régime du moteur demeure confiné à seulement 1120 tours à 85 km/h. Le rapport de transmission est le plus long du marché, à 1 : 2,05.

Bref, si l'on prend en compte le réglage automatique de la hauteur, le volume du réservoir



Le Renault pêche malheureusement par l'absence de commutateur sur le tableau de bord.



La cabine High-T est relativement spacieuse, mais la déco semble un peu trop austère.



Volvo est le seul à proposer une solution pour le rangement des garde-boue.



Cette télécommande peut même être utilisée en dehors du véhicule.



Pour choisir la hauteur de roulage, le Volvo a l'originalité d'offrir à la fois un commutateur sur le tableau de bord et une télécommande.



Chez Volvo aussi, toutes les cabines sont compatibles avec le tracteur routier low-deck.

de carburant et la hauteur totale la plus basse, on comprend que les chances de réussite du DAF sont très sérieuses. Ayant bénéficié de nombreuses adaptations et d'équipements astucieux, ce tracteur routier va le plus loin dans cet essai comparatif.

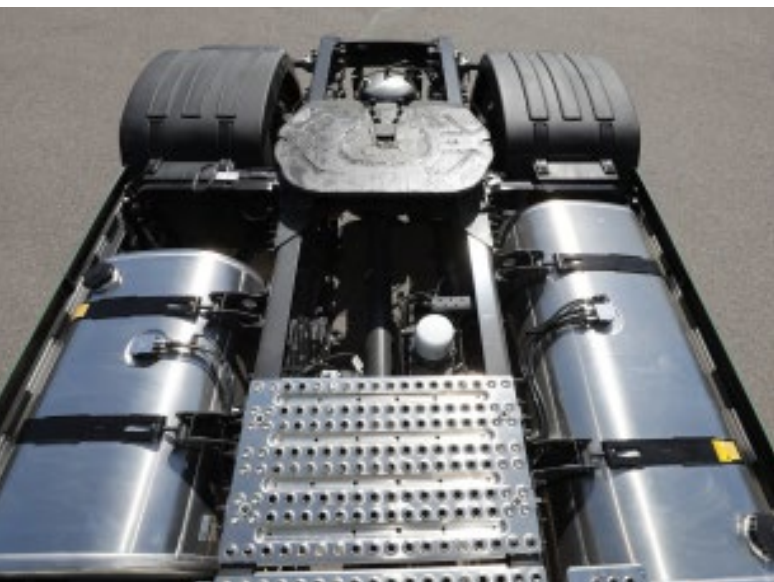
CONCLUSION

À la veille du test, j'étais un peu désespéré. Examinant au préalable les caractéristiques techniques, entre autres les tailles des pneumatiques, je n'espérais pas de comportement routier dynamique de ces poids lourds d'un type particulier. Je m'attendais au contraire à conduire une sorte de gros kart, à la suspension dure, aux régimes moteurs élevés et à la cabine assourdissante. Mais la semaine d'essais m'a prouvé le contraire, trahissant mes idées préconçues. Les 4 modèles en compétition sont tous de très confortables tracteurs aux excellentes qualités routières. Certes, des compromis se sont évidemment avérés nécessaires, et tous ont leurs spécificités. Mais il ne peut y avoir au final qu'un seul vainqueur, et c'est le DAF. Ce tracteur combine la plus faible hauteur de sellette d'attelage, la plus haute garde au sol, la cabine la plus spacieuse et le confort le plus généreux. Rien que la possibilité de conserver une hauteur d'attelage identique avec ou sans chargement lui procure déjà une avance sur les autres. Pour le chauffeur qui n'a pas besoin de hauteur d'accouplement de 91 cm, les trois autres rivaux sont d'excellentes alternatives, entre autres le Volvo qui conjugue une cabine spacieuse et une hauteur de sellette d'attelage relativement basse. ▲

IEP VAN DER MEER

Avec une hauteur de sellette d'attelage de 923 mm, Volvo manque de peu sa cible.

Il ne reste que 136 mm de garde au sol sous le pot d'échappement du Volvo, c'est vraiment limite.





Les candidats de l'International Truck of the Year

Cette année, l'élection de l'International Truck of the Year s'annonce moins passionnante que les précédentes. Il fallait s'y attendre : les grandes phases d'innovation sont terminées chez la plupart des fabricants de poids lourds, et les autres attendent un éclaircissement de la réglementation européenne.

Le prix de l'International Truck of the Year est attribué par un jury de journalistes professionnels représentant 23 nations européennes, mais qui collaborent avec des journalistes de Chine, d'Afrique du Sud, d'Amérique du Sud et du Japon. Autrement dit, les principaux marchés où domine le poids lourd européen, à cabine avancée. La Belgique est représentée dans ce jury par Transporama.

Mais cette année, il n'y aura que 3 candidats, que nous ici présentons brièvement :

FORD OTOSAN

Assemblé en Turquie, ce poids lourd ne pouvait proposer, jusqu'il y a peu, qu'une cabine assez restreinte. Il est désormais disponible avec une version nettement plus spacieuse, pour les dessertes en journée. Autrefois, le Ford Otosan

Votre serviteur s'apprête à le tester prochainement : le nouveau Ford Otosan



était surtout destiné aux marchés turc, russe et du Moyen-Orient, mais depuis quelques années, on le voit de plus en plus dans l'Union européenne, en particulier chez les nouveaux États membres. La marque s'y est forgé une bonne réputation sur plusieurs marchés où elle est très bien représentée. Il est donc très probable que le Ford Otosan débarque un jour sous nos latitudes. Son prix modique, légèrement inférieur à un bon modèle d'occasion, est déjà un très bon point en sa faveur. Au moment de mettre sous presse ce numéro de Transporama, je m'apprête à m'envoler vers la Turquie pour un test approfondi. Je vous en dirai plus long dans le prochain numéro.

SCANIA URBAN RANGE

En lançant son poids lourd de distribution urbaine, Scania a terminé le renouvellement complet de sa gamme. Les ingénieurs suédois sont passés maîtres dans la construction modulaire, ce qui explique pourquoi de nombreux organes des camions de chantier ou roulant sur l'international se retrouvent également sur ce modèle de distribution. L'embarquement bas, le moteur très coupleux à bas régime et surtout la finition très aboutie en font un candidat dont il faudra tenir compte pour l'élection.

VOLVO LNG

Les carburants alternatifs connaissent de plus

en plus de succès, depuis l'électricité jusqu'au gaz naturel en passant par le biodiesel. Volvo a mis au point une version au gaz naturel de son moteur Diesel de 13 litres, où le mazout est utilisé pour l'allumage du gaz. Gros avantage de cette configuration : un grand nombre de pièces du moteur Diesel sont identiques à celles du moteur au gaz. Le cycle de combustion est identique au Diesel, qui présente plusieurs avantages par rapport au moteur Otto utilisé par la plupart des moteurs au gaz avec bougies. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

Une gamme étendue de cabines et de moteurs chez Scania.



Le camion au gaz naturel de Volvo propose un concept technique intéressant.





Avec ce camion électrique ou eTruck, MAN montre son intention d'électrifier la distribution de marchandises en agglomération.

MAN : Du constructeur de poids lourds au prestataire de services

Depuis que MAN a rejoint le groupe Volkswagen, qui distribuera ses véhicules utilitaires sous le nom de Traton, l'horizon du possible s'est considérablement élargi pour la marque au lion. La collaboration autour du VW Crafter/MAN TGE en est un bel exemple.

Le camion Afas à conduite autonome est une fantastique innovation de MAN, dont la présentation a été réservée aux seuls membres du jury de l'International Truck of the Year. Cet engin est destiné à sécuriser les chantiers mobiles, entre autres sur les autoroutes. L'Afas est acheminé jusqu'à la zone de début du chantier par un chauffeur, puis suit sagement le véhicule qui le précède, à une distance préalablement définie et une vitesse pouvant s'élever jusqu'à 12 km/h – ce qui est en principe plus que suffisant pour, notamment, les opérations d'élagage et même de tonte sur la berme centrale. Ce camion est

donc dit à conduite autonome de niveau 4. "Mais il ne faudrait surtout pas en sous-estimer la complexité", m'a assuré Felix Kybart, ingénieur en développement. "Il ne s'agit certainement pas d'une application ACC améliorée. Le véhicule doit en suivre un autre à une distance déterminée, en restant parfaitement aligné et en ne représentant aucun risque pour les usagers de la route et le personnel du chantier. Nous avons mis au point ce poids lourd parce qu'il arrive, hélas encore trop fréquemment, que d'autres conducteurs ou chauffeurs distraits viennent emboutir le camion de sécurité destiné à protéger le début



Sur les camions lourds, il est désormais possible de synchroniser le smartphone.



Silencieux et énergique : l'eTGE.

du chantier. Or pour le chauffeur, ce n'est évidemment pas sans risque. Personne n'aime prendre place au volant d'un véhicule destiné à servir de tampon "au cas où"... Et puis, passer sa journée à suivre au pas d'homme un tracteur ou une balayeuse, ce n'est guère un métier emballant. Tandis qu'avec notre équipement, le chauffeur qui a acheminé l'engin jusqu'au chantier peut quitter son poste de conduite et faire autre chose."

Je me suis, moi aussi, glissé dans la cabine, et ai remarqué avec étonnement à quel point la conduite est souple et assez confortable. Le véhicule guide peut également donner l'ordre au camion de balisage de chantier d'accélérer, de ralentir ou de se rapprocher, par exemple à proximité d'une bretelle d'autoroute.

LORSQUE LE LION PASSE À L'ÉLECTRIFICATION

MAN est apparemment fort intéressé par le mode de traction électrique. À Berlin, j'ai eu la possibilité de conduire brièvement un eTruck MAN, un camion de 26 tonnes à propulsion électrique construit sur un châssis 6x2. Son autonomie minimale de 180 km le rend apte aux tâches de distribution urbaine. Et si son moteur développe 264 kW, ce qui est appréciable, il libère surtout 3100 Nm (!) de couple. Inutile de dire à quel point les accélérations sont foudroyantes. Bon, il s'agissait encore d'un prototype, mais qui révèle les ambitions de MAN dans le segment des camions électriques de distribution.

Un autre nouvel arrivant électrique est l'eTGE

4.140, qui vivra sa présentation en première mondiale au salon IAA. Il a été élaboré en partant du principe que 70 % des camionnettes roulent moins de 100 km par jour. L'eTGE peut en parcourir 160 et transporter 1,75 t de charge utile dans sa version de 4,25 t. La puissance nominale du moteur est de 100 kW et le couple, très raisonnable, s'élève à 290 Nm. Mais tous deux donnent l'impression d'être plus généreux qu'ils le sont en réalité, tant sont énergiques les réactions à la moindre sollicitation de l'accélérateur. La finition de la cabine du TGE est de très belle facture. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

Le développement d'un camion à conduite autonome, que l'on voit au fond de cette image, représente un bel exploit technique.



Le camion à conduite autonome protège l'arrière d'un chantier mobile.





VOLVO

Adresse

Volvo Trucks Belux
Avenue Hunderenveld 10
1082 Bruxelles
Tél: 02 482 51 11
www.volvotrucks.be

Personnes de contacte/management

Contact: Volvo Trucks, réseau de distribution

Regional Managing Director

Peter Himpe

Commercial Truck Director

Siegfried Van Brabandt

Director Commercial After Sales

Guido Michiels

Retail Development Director

Erwin Pardaens

Financial Director

Birger Asp

Director Human Resources

Hans Bogaert

Marketing Director

Guy Gogne

Total Offer Director

Bert Leenaerts

Gamme de véhicules/services

Volvo Trucks propose une vaste gamme de camions lourds. Le Volvo FH16 est dédié aux interventions les plus exigeantes, et il est le véhicule le plus puissant de la gamme. Le Volvo FH est le leader du secteur longues distances et offre des niveaux inédits de confort, de sécurité et d'économie. Le Volvo FMX est le véhicule de chantier moderne ; puissant, robuste et doté de fonctionnalités révolutionnaires. Le Volvo FM est le véhicule le plus polyvalent avec un design remarquable, une formidable manœuvrabilité et une économie d'exploitation exceptionnelle. Le Volvo FE offre souplesse, motricité



et productivité de premier ordre dans un véhicule de distribution régionale compact. Le Volvo FL est léger, agile et optimisé pour la distribution en milieu urbain.

Volvo Trucks s'engage fortement dans l'innovation. Par exemple, il existe déjà des projets avec des camions autonomes et les camions de distribution électriques seront commercialisés à partir de 2019.

Grâce aux nombreux services de Volvo Trucks, vous pouvez économiser beaucoup de carburant; services tels que des contrats d'entretien et de maintenance réguliers, le système d'information transport Dynafleet, des conseils à propos du carburant et la formation des chauffeurs. Volvo Trucks propose également des financements et des assurances.

Vigueur du marché

En Belgique, Volvo Trucks est le leader du marché dans le segment des poids lourds. Il existe 30 points de vente et de service en Belgique et au Luxembourg. Volvo Trucks à Gand est la plus grande usine d'assemblage de Volvo Trucks, spécialisée dans les poids lourds et les cabines.

Volvo Trucks fournit des solutions complètes de transport aux professionnels et aux entreprises commerciales. La société propose une gamme complète de véhicules moyens et lourds, et s'appuie sur un solide réseau de plus de 2.100 concessionnaires et points de service répartis dans plus de 130 pays. Les véhicules Volvo sont assemblés dans 16 pays. En 2017, Volvo Trucks a vendu plus de 112.000 véhicules dans le monde. Volvo Trucks fait partie du groupe Volvo, l'un des premiers constructeurs mondiaux de camions, autobus, autocars, équipements de chantier, ainsi que de moteurs marins et industriels. Le Groupe propose également des solutions complètes de financement et de service. Les valeurs fondamentales de Volvo Trucks sont la qualité, la sécurité et le respect de l'environnement.



TROIS VOLVO TRUCKS À TESTER LORS DES DEMO DAYS DE MATEXPO

Volvo Trucks participe avec trois véhicules au nouvel événement pour le secteur de la construction, les Matexpo Demo Days dans une ancienne carrière de sable à Braine-l'Alleud. Les visiteurs pourront non seulement admirer un FL 4x4 habile, un FMX 8x6 intelligent et un FMX 10x6 impressionnant, mais aussi les tester.

Les **Demo Days** sont une 'spin-off' de Matexpo à Courtrai, le salon professionnel de référence pour le secteur de la construction en Belgique. Il se déroulera les samedi 8 et dimanche 9 septembre sur le site de Sodewa à Braine-l'Alleud.

« **Volvo Trucks** participe avec trois véhicules qui sont taillés pour le secteur de la construction, mais qui sont un peu moins connus. Tous trois ont des caractéristiques les rendant uniques », explique Philippe Jacquemyns, Product Manager chez Volvo Trucks Belgium.

FL 4X4

Le premier est un **FL 4x4** avec benne basculante. Le camion léger - il fait 16 tonnes - convient parfaitement aux terrains difficiles et s'adresse entre autres aux jardiniers, aux villes et aux communes. « Il est assez haut sur pattes et se déplace facilement sur tous types de

terrain, notamment grâce à sa boîte de vitesses automatique Allison avec boîte intermédiaire.

Le conducteur peut choisir entre deux positions : l'une pour rouler sur route et l'autre pour manœuvrer lentement sur tous types de sols », précise Philippe Jacquemyns.

FMX 8x6

Le deuxième camion est unique dans le secteur des véhicules de construction : ce FMX 8x6 de 32 tonnes (poids maximal technique 46 tonnes) enclenche automatiquement l'entraînement sur l'essieu avant. « Normalement, seuls les deux essieux arrière sont tracteurs, mais lorsque le camion menace de se bloquer - par exemple sur un sol sablonneux - et qu'il a également besoin de traction sur l'essieu avant, l'Automatic Traction Control (ATC) intervient. En une fraction de seconde, les capteurs sur les roues arrière détectent quand le camion

commence à patiner et activent immédiatement l'essieu avant. Cette fonction se désenclenche automatiquement par la suite. En d'autres termes, le camion ne roule en 8x6 que lorsque c'est nécessaire », explique Philippe Jacquemyns.

FMX 10x6

Le troisième véhicule est un FMX 10x6 Mining Concept, spécialement conçu pour les carrières et les mines à ciel ouvert. « Ce camion extrêmement robuste ne peut utiliser pleinement son poids technique de 68 tonnes (10+10+16+16+16) que sur terrain fermé. Optimisé pour les tâches les plus exigeantes, c'est un véhicule fantastique dans lequel Volvo Trucks a condensé ses décennies d'expérience dans l'industrie minière », conclut Philippe Jacquemyns. ■



Extension de la flotte de location MAN Rental par le MAN TGE

Avec l'introduction des fourgons MAN TGE, MAN est devenu l'an dernier un fournisseur « full range » à part entière, qui peut proposer des solutions de transport à partir de 3 tonnes. Dès le début, le MAN TGE a été bien accueilli sur le marché et pas à pas, il parvient à constituer une valeur sûre sur un marché extrêmement concurrentiel.

Pour servir le client de manière optimale, avec MAN Rental, MAN dispose d'une vaste flotte locative pour des solutions de location à court terme. De la sorte, les besoins sont satisfaits en permanence, sans déséquilibrer le budget du client. MAN Rental offre également un « one-stop-shopping » lorsque le véhicule doit faire l'objet d'un entretien et qu'il faut donc un véhicule de remplacement. Avec les configurations de véhicules les plus courantes, adaptées à la demande du marché, MAN Rental propose une réponse sur mesure dans quasiment tous les cas de figure. Ajouter le MAN TGE à la flotte locative apparaissait donc également comme une étape suivante logique.

La réalité économique évolue en effet à vue d'œil. Ainsi, la demande de véhicules utilitaires légers ne cesse d'augmenter, également au niveau des solutions locatives. On chasse les véhicules utilitaires lourds des centres-villes pour notre santé et pour l'environnement,

et l'e-commerce stimule grandement les livraisons « just-in-time », la vitesse et la flexibilité étant devenues les maîtres-mots du secteur. Les véhicules utilitaires légers sont mieux adaptés à ce genre de missions. Ils sont aussi plus économiques (il suffit de penser à la différence au niveau de la taxe kilométrique). Il faut donc assurément escompter un renforcement de la demande pour ce type de véhicules.

De prime abord, la flotte MAN TGE Rental propose un panel de fourgons (en variantes standard et longues) ainsi que des camions à benne ouverte, une gamme qui répond visiblement à la majorité des besoins de transport. En fonction du tonnage, un permis de conduire B suffit pour prendre place au volant des TGE. Dans un avenir proche, cette flotte de MAN TGE va se voir assortie de véhicules pour diverses applications. Les formules de location flexibles offrent la possibilité de louer des véhicules déjà à partir d'une seule journée, et ce à des prix ultra compétitifs.

Pour obtenir de plus amples informations en ce qui concerne les tarifs et les disponibilités, le client peut appeler le 0800 120 25 ou envoyer un e-mail à l'adresse demo.rental@man.eu ▲



Butoir de toit coulissant Kögel EasyFix

Le nouveau butoir de toit coulissant Kögel EasyFix est désormais disponible, en option, pour tous les véhicules à plateau Kögel de la génération NOVUM. Il permet de sécuriser le toit coulissant en position ouverte de façon simple et rapide. Après avoir chargé les marchandises par le haut, le toit peut être refermé aisément sans qu'il soit nécessaire de le déverrouiller à nouveau. Ce système augmente ainsi l'efficacité et la sécurité durant les opérations de chargement et de déchargement.

Pour tout chargement avec une grue, il est indispensable de disposer d'un toit coulissant. Or, une fois le toit ouvert avec une barre de manœuvre, puis sécurisé, il arrive parfois, lorsque l'on déplace la semi-remorque, que le dispositif se détache et que le toit se referme partiellement. C'est pourquoi Kögel a développé le nouveau butoir pour toit coulissant EasyFix, qui maintient le toit en position ouverte sans que le conducteur ait à intervenir avec la barre de manœuvre pour le rouvrir. Avec le butoir Kögel EasyFix, inutile de prévoir un autre dispositif de verrouillage lorsque le toit coulissant est ouvert. Il suffit de pousser le toit vers l'avant. Le butoir Kögel EasyFix le bloque automatiquement dans la position la plus avancée et l'y maintient. Aucune manœuvre fastidieuse n'est nécessaire pour fermer le toit. Il suffit d'un effort minimal pour qu'il franchisse le butoir Kögel EasyFix. ▲



KÖGEL

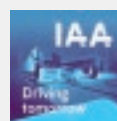
Une nouvelle génération commence ...



- ✓ L'ingénierie poussée au plus haut point pour **une stabilité maximale**
- ✓ Plus de **légèreté** pour plus de **charge utile**
- ✓ **Chargement facile à arrimer**, en un tournemain

NOVUM –
La rentabilité sous un nouveau jour !

Avec nous sur notre stand :
notre entreprise sœur



IAA – du 20 au 27/09/2018
Hall 27, stand F06



RENAULT TRUCKS

Adresse

Renault Trucks Belux
Avenue Hunderenveld 10
1082 Bruxelles
+32 2 482 52 11

Personnes de contact

info.belux@renault-trucks.com

Gamme de véhicules/services

Héritier de plus d'un siècle de savoir-faire du camion, Renault Trucks fournit aux professionnels du transport une gamme de véhicules (de 2,8 à 120 t) et de services adaptés aux métiers de la distribution, de la construction et de la longue distance. Les camions Renault Trucks, robustes, fiables, à la consommation de carburant maîtrisée procurent une productivité accrue et des coûts d'exploitation réduits. Renault Trucks distribue et entretient ses véhicules à travers un réseau de plus de 1 500 points de service dans le monde.

Renault Trucks fait partie du groupe Volvo, un des principaux constructeurs mondiaux de camions, autocars et autobus, engins de construction et de moteurs industriels et marins. Le groupe fournit également des solutions complètes de financement et de service.

Le Renault Trucks K, spécialement construit pour la construction lourde, est équipé d'un châssis capable de supporter de grandes charges, réduisant ainsi le nombre de trajets à effectuer. Les nombreux équipements simplifient et réduisent les opérations de carrosserie.

Avec les véhicules issus de la gamme C, une excellente puissance de propulsion est garantie pour une accessibilité sur toute une variété de types de terrain ; ceci grâce à la garde au sol accrue et au mode off-road standard sur la boîte de vitesses automatisée.

Optitrack est disponible sur les Renault Trucks C. Il s'agit d'une alternative aux véhicules à transmission intégrale (AWD). Le système d'entraînement hydrostatique sur les roues avant permet à un véhicule équipé d'Optitrack de se dégager de situations délicates dès 0 km/h. Vous exploitez pleinement la propulsion accrue tandis que le poids du véhicule reste tout de même limité et la consommation de carburant relativement petite, par rapport à un véhicule à transmission intégrale.



Flagship

Vigueur du marché

Quand vous choisissez Renault Trucks, vous achetez bien plus qu'un camion. Vous avez la certitude que vos besoins ont été anticipés. Consommation de carburant en baisse, performance et fiabilité des moteurs, capacité de charge exceptionnelle : Renault Trucks met tout en œuvre pour vous conduire vers la réussite.

La gamme de véhicules de construction de Renault Trucks se compose de pièces, d'organes et de solutions qui ont été soumis à des essais de résistance très stricts. Une robustesse qui se voit aussi à l'extérieur des véhicules.

À ce jour, Renault Trucks élargit son offre Optitrack avec de nouvelles fonctions.

La pression hydraulique du système a été accrue, augmentant de 7 % le couple maximal au niveau de la roue. Cette amélioration profite à la traction, permettant aux chauffeurs d'affronter plus facilement les difficultés propres aux trajets effectués avec une charge lourde ou sur des pentes raides.

Afin d'assurer une puissance de démarrage maximale et une maîtrise totale du véhicule même dans des conditions extrêmes, Renault Trucks a en outre ajouté une fonction « boost ». Le chauffeur peut activer cette fonction pour délivrer la pression maximale (450 bars) aux roues avant et maximiser ainsi le couple de démarrage de ces roues.

Le système Optitrack se désactive automatiquement dès que le véhicule roule à 50 km/h (au lieu de 40 km/h pour la version précédente) et se réactive automatiquement à 20 km/h. Le travail du chauffeur se voit ainsi allégé.

Enfin, un étalonnage automatique règle en continu les paramètres du système Optitrack, laissant intact le niveau de performance à mesure que le véhicule prend de l'âge.

Krone livre sa millième remorque au Danois N&K Spedition

N&K est le plus grand client de Krone Fleet Denmark en transport réfrigéré : la société lui a livré pas moins de 1000 unités depuis 2010 ! Ses semi-remorques sont toutes équipées de Krone Telematics, ce qui autorise l'intégration systématique de données dans l'équipement IT de N&K. Une autre commande de 225 véhicules a été passée et sera livrée cette année et l'an prochain. La dernière commande comprend entre autres des véhicules réfrigérés pour la viande sur crochets ou à zone thermique unique.

Fondé en 1988, N&K Spedition transporte essentiellement des produits surgelés en Europe occidentale et orientale. La société a des filiales en Norvège, en Suède, en Lituanie et en Espagne. ▲



« Approche intelligente : la qualité Krone en est la clé »

Wolfgang Bellon,
responsable qualité des véhicules industriels du groupe



Notre particularité Krone est de penser vos semi-remorques dans les moindres détails. Sur ce point nous avons déjà apporté un bon nombre d'idées. Ainsi nous vous proposons des semi-remorques cent pour cent Krone. Pour l'entretien, la maintenance et les réparations vous aurez un interlocuteur privilégié. La qualité et la fiabilité sont nos priorités dans le processus de fabrication.



Obtenez des informations !

KRONE
We Deliver the Future

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

Tout le monde sait depuis longtemps qu'il y a bien mieux, pour la desserte d'une ville par autobus, que le moteur Diesel : c'est évidemment le moteur électrique. EvoBus répond à cette demande en lançant son nouveau eCitaro, présenté en primeur mondiale à Francfort, et que l'on pourra encore admirer au salon IAA.

Première mondiale chez Daimler Buses : l'eCitaro

Nous avons déjà évoqué le nouveau Setra S531 DT à 2 étages dans une précédente édition de Transporama, mais avec l'eCitaro, Daimler Buses ouvre les portes d'un nouveau segment de marché. Ce modèle est évidemment dérivé du célèbre Citaro, mais la chaîne cinématique et les développements techniques en relèvent manifestement le niveau. Le nouveau bus aura un impact très certain sur le transport public,

et surtout sur la qualité de vie en ville. La conception de cet engin a sollicité les connaissances électriques déjà présentes au sein du groupe Mercedes-Benz. C'est surtout le climat intérieur qui a requis l'attention, car réchauffer ou rafraîchir l'air ambiant requiert beaucoup d'énergie, jusqu'à 40 % des besoins d'un bus urbain. La solution envisagée consiste à adapter la température intérieure de l'eCitaro durant le délai de recharge au dépôt.





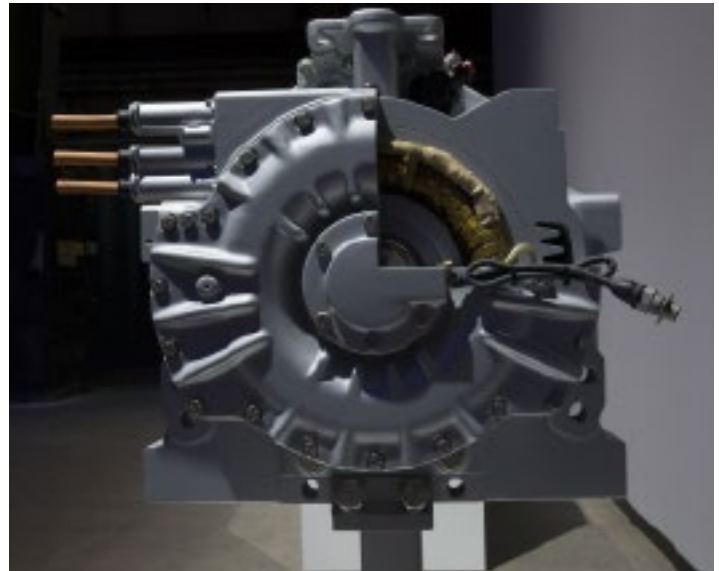
L'évolution rapide des batteries va encore s'accélérer et connaître une grande percée d'ici deux ans.



Le transport public électrique va considérablement améliorer la qualité de vie des citoyens.



Observez les subtiles notes bleues à l'intérieur.



La chaîne cinématique a été partiellement récupérée de l'eActros.

DE GRANDES AVANCÉES

Qu'un acteur important sur le marché du transport public ait l'audace de faire cette démarche doit beaucoup à l'évolution qu'ont connue les batteries ces dernières années. Leur densité énergétique a progressé, ce qui autorise un allongement de l'autonomie. Avec une seule charge, l'eCitaro peut accomplir entre 150 et 250 kilomètres, en fonction du tracé et de la température. Et ce n'est qu'un début, car dans moins de deux ans, il devrait être possible

d'installer des batteries de type solid state, développées en collaboration avec Daimler par l'entreprise française Bolloré. Ce moyen de stockage permettra de couvrir environ 70 % de tous les trajets en autobus. En 2020 sera lancé un eCitaro articulé équipé de telles batteries solid state.

Daimler va plus loin encore et pense qu'en associant cette nouvelle technologie et une pile à combustible pour accroître l'autonomie, il devrait être possible de couvrir 90 % de tous les services de transport par autobus. Faites le

compte : cela signifie que le moteur Diesel ne sera plus nécessaire que pour une fraction seulement des dessertes.

Investir davantage dans des infrastructures de recharge ailleurs qu'au dépôt a logiquement été déconseillé par les experts. Grâce à l'évolution rapide que connaissent les batteries, des portiques pour pantographe ne devraient servir, d'ici quelques années, que de nichoirs pour les oiseaux... ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

Trailer Innovation Award 2019 : l'industrie joue la carte de l'innovation

En 2002, sous l'impulsion du magazine allemand KFZ Anzeiger, l'idée germa d'attribuer des récompenses aux entreprises spécialisées en matériel tracté et carrosserie, un secteur largement méconnu, voire sous-estimé, mais ô combien important. Ainsi vit le jour le Trailer Innovation Award. Ce fut d'emblée un événement organisé à l'échelle continentale, dont les membres du jury proviennent des rédactions des principaux magazines européens spécialisés. Petit cocorico : pour l'édition 2019, la Belgique est représentée par Transporama.



La pointe de la pale repose sur une plate-forme rehaussable sur le Bladex de Goldhofer.

Le Trailer Innovation Award, un événement biennal qui a lieu dans le cadre du salon professionnel IAA, vise à encourager les innovations dans le secteur du matériel remorqué et de la carrosserie. Car si celui-ci fait rarement la une de l'actualité, c'est pourtant lui, par le biais d'une carrosserie ou d'une remorque adéquate, qui permet aux transporteurs, routiers ou entrepreneurs de gagner leur croûte.

Ce concours a des visées très larges, car les innovations peuvent concerner les pièces détachées, les matériaux, l'inventivité des solutions, les systèmes, les véhicules complets et les prototypes. La seule condition : il doit toujours s'agir d'innovations de moins de 2 ans concernant les remorques, semi-remorques ou carrosseries.

Pas moins de 7 récompenses sont ainsi décernées dans autant de catégories :

- Concept
- Châssis
- Carrosserie
- Composant
- Sécurité

- Environnement
- Smart Trailer

Le Trailer Innovation Award a beaucoup évolué depuis ses débuts en 2002, alors que le jury ne comptait que 5 membres (et autant de magazines participants) et 39 propositions à examiner. À l'édition 2019 (pour les innovations présentées en 2018 par conséquent) ont collaboré 16 magazines spécialisés européens (dont Transporama pour la Belgique, bien sûr), chargés d'évaluer 62 innovations candidates.

ÉDITION 2019

Comme toujours, les awards seront remis au salon IAA. Les 62 candidats proviennent de 13 nations, l'Allemagne se taillant la part du lion (34 candidatures). La France vient au second rang avec 9 prétendants, la Belgique arrive troisième avec 5. Suivent les Pays-Bas (3), la Grande-Bretagne, l'Italie et l'Autriche (2), tandis que la Finlande, le Danemark, le Portugal, l'Irlande et les États-Unis ne présentent chacun qu'un seul postulant. Cela n'en souligne pas moins le caractère international de ce concours.



La manutention simultanée de deux conteneurs à déchets fait gagner énormément de temps. C'est le Skip Up de Deleto.

Dans la catégorie Body (superstructures) ont participé Deleto, Goldhofer, KH Kipper, Kiesling, Kögel, Lamberet, Schmitz Cargobull, SDC, Uni-trans et Wabco.

C'est la proposition de la firme finlandaise Deleto qui me semble la plus intéressante. Elle concerne un système Skip Up permettant d'emporter simultanément 2 conteneurs pour déchets en les empilant. Le remplacement d'un conteneur plein par un vide est aussi beaucoup plus rapide. Au bilan, l'emploi d'un tel dispositif permet de diminuer par deux le nombre de parcours nécessaires et de gagner beaucoup de temps dans la procédure d'échange des conteneurs.

Une autre innovation intéressante concerne le plancher intermédiaire flottant pour remorque bâchée, développé par SDC Trailers. Ce pont intermédiaire peut être fixé à 20 hauteurs différentes.

Goldhofer de son côté présente le Bladex, une solution de transport de pales d'éolienne, toujours plus longues. Ce système permet d'augmenter l'effort supporté pour franchir des obstacles sans devoir recourir à des modules autopilotés, des SPMT plus coûteux. La re-

morque sur laquelle repose la pointe de la pale est nettement plus proche du tracteur routier, pour faciliter le franchissement de ronds-points trop serrés.

Le Power Curtain de Schmitz Cargobull est une remorque bâchée présentant les avantages d'une ouverture rapide (identique au Speed Curtain), mais apportant en outre une certification XL et une tare réduite vu l'absence de poutres latérales.

Kiesling croit beaucoup dans un panneau isolant (FIP), où tous les éléments sont intégrés, de sorte que puisse être utilisée la largeur interne totale de 2600 mm d'une structure réfrigérante.

Aero SR2 de Lamberet se distingue par une aérodynamique très favorable, complétée de panneaux amovibles Aerotail. La consommation de carburant d'un combiné devrait ainsi être significativement moindre que celle d'une remorque réfrigérée conventionnelle.

CHÂSSIS

Dans la catégorie des châssis se retrouvent en compétition BPW, Faymonville, Fliegl, Goldhofer, Kässbohrer, Kögel, Krone, Meiller et SAF Holland.

Nous observons l'arrivée de nouveaux châssis porte-conteneurs multifonctions (Kässbohrer) ou compacts (Krone Box Liner), des variantes de suspensions intelligentes comme système directionnel électro-hydraulique de BPW, une suspension pneumatique réglable et adaptative de SAF Holland ainsi que de nouvelles variantes d'essieux pendulaires chez Faymonville (PA-X) et Goldhofer. Le chariot CLG pour les écocombis de Fliegl est aussi une solution intéressante.

COMPOSANTS

La catégorie des composants voit s'affronter les fabricants Firestone/Krone, Kögel, Labcraft, Lamberet, MB Pneumatics, Takler, Transport-Teknik, TSE Brakes et Wabco.

L'Ergowall de Lamberet est une variante de paroi intermédiaire amovible pour remorque à zones thermiques spécifiques. Par rapport aux cloisons existantes, l'Ergowall se manipule en exigeant beaucoup moins d'efforts musculaires, n'occupe que 170 mm (au lieu de 300 mm) lorsqu'il est accolé contre la paroi supérieure et est beaucoup plus résistant aux chocs, par exemple en cas de heurt avec un chariot



La conduite demeure possible malgré la faible hauteur de chargement des essieux pendulaires Faymonville PA-X.

élévateur.

Takler présente un support bien pratique de roue de secours, qui peut être extrait et rabattu pour y accéder plus facilement.

Dans cette catégorie, je pointerai également du doigt l'astucieuse solution d'éclairage de Labcraft. Les lampes LED sont disposées de telle sorte que l'environnement immédiat du véhicule est bien mieux éclairé durant les manœuvres.

CONCEPT

Pour le prix récompensant le concept entraînent en ligne de compte les constructeurs Blumenröhr, Huesker, Kässbohrer, Kögel, Krone, Lamberet, Meierling, Talson et Wabco.

La gamme de remorques Novum de Kögel représente à coup sûr certainement une avancée importante. Elle sera appliquée sur les remorques bâchées Cargo, Mega et Light. Cette solution propose une structure et un cadre de châssis rénovés, conçus selon un système modulaire permettant d'assembler une remorque en fonction des besoins.

Huesker a introduit un projet très intéressant, le Flexcover Combi Plus, une remorque tomberneau qui, par quelques adaptations intelligentes, peut également servir au transport de liquide. L'astuce tient dans l'intégration, dans le hayon arrière, de pompes, de raccords et de la poche en matière plastique souple pour le transport du liquide.

Encore un mot à propos du Talson Trailer Secure Box, une variante de la remorque autoportante de Talson sous forme de caisson : elle est équipée de tous les appareils de protection disponibles sur le marché.

ENVIRONNEMENT

Le prix pour l'environnement se dispute entre les firmes AddVolt, Carrier Transicold, Kögel, Krone, LKZ Prien et Thermo King. Mon attention a surtout été attirée par l'unité réfrigérante de Carrier Transicold destinée aux véhicules alimentés par CNG. Son homologue SLXi Hybrid de Thermo King/Frigoblock est une autre innovation qui fera parler d'elle, grâce à ses vertus pour l'environnement.

La conduite demeure possible malgré la faible hauteur de chargement des essieux pendulaires Faymonville PA-X.



Kögel va appliquer son nouveau concept Novum sur toute remorque bâchée.





Un système de refroidissement plus écologique grâce à un groupe hybride de Frigoblock.



Fini les problèmes de répartition des masses des containers. Avec le système de pesage de D-Tec sur le Flexitrailer, l'opérateur dispose de tous les renseignements utiles.

Dans ce créneau, AddVolt présente un système électrique à brancher sur véhicule et Kögel une version méga de l'Euro Trailer Rail pour le transport intermodal.

SÉCURITÉ

Le chapitre de la sécurité ne laisse manifestement pas les industriels indifférents, car c'est dans ce domaine que se dénombre le plus grand nombre de candidats pour le Safety Award : BPW, Hofmeister & Meincke, Idem Telematics, Kässbohrer, KCN, Kiesling, Krone, Lamberet, Schmitz Cargobull, Schwarzmüller et Wabco.

Smart control et contrôle du matériel remorqué trouvent entre autres écho chez Krone

(Smart Trailer Check), Wabco (New generation Trailer EBS) et Kässbohrer (semi-remorque tombereau pour vrac). L'iGurt de BPW, le Smart Load Distribution de Krone, l'escalier de sécurité Safestair et l'éclairage LED Safelight Flex de Lamberet, le plancher de sécurité de KCN et Schwarzmüller sont d'autres systèmes de sécurité.

SMART TRAILER

Plusieurs candidats auraient pu tout autant être classés sous l'intitulé Sécurité que Concept. Pour l'award Smart Trailer sont prises en considération les innovations de Chereau, D-Tec, Idem Telematics, Krone, Lamberet, Schmitz Cargobull, Thermo King et Wabco.

Schmitz Cargobull montre par le bien nommé Smart Trailer à quel point il a de l'expérience dans ce domaine, au service des clients. D-Tec propose de son côté un système de pesage intelligent pour conteneurs sur châssis porte-conteneurs, qui résout habilement la fameuse inconnue des masses, et surtout leur répartition sur des conteneurs scellés. D'autres constructeurs croient davantage dans les vertus des assistants numériques pour la gestion du transport, comme Next de Chereau, Smart Capacity Management de Krone, Multiple Connected Truck de Lamberet, TW-Trailerpulse de Wabco et Full Fleet Management de Thermo King. ▲

HENDRIK DE SPIEGELAERE

Labcraft a mis au point un éclairage supplémentaire pour faciliter la manœuvre dans l'obscurité.



DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- ▶ **VDL : Flotte 100 % électrique à Amsterdam**
- ▶ **Volvo Trucks LNG**
- ▶ **Mercedes-Benz Future Lab**

AGENDA

- ▶ *IAA
Hannovre
20 à 27 septembre*
- ▶ *EURO BUS Expo
Birmingham UK
30 octobre – 1 novembre*

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

RECTIFICATION

- ▶ *Dans l'interview avec René De Jong dans le Transporama 389, on a mentionné juste TomTom. Il doit être TomTom Telematics.*



ABONNEMENTS

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

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

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

VANHOOL



gent:



stellen voor:

⊗ Wereldkampioenschap ⊗

BEHENDIGHEIDSRIJDEN & VEILIGHEID

29-30/9/2018

SINT-PIETERSPLEIN, GENT

- behendigheidspoeven voor trucks en autocars
- veiligheidspoeven
- dode hoek demo

⊗ www.profdriverchamp2018.com ⊗

Met de medewerking van onze partners:





L'expert tout-terrain

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

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

VOLVO FMX

Volvo Trucks. Driving Progress

