

# TRANSPORAMA

€ 4,99 - N° 396 - JUIN/JUILLET 2019 - BIMENSUELS



P509474 - Bureau de dépôt: Leuven Masspost



## ESSAI: SCANIA V8 S 650

CAMION | FOURGONNETTE | REMORQUE | BUS | CAR

# VITESSE CONSTANTE, CONSOMMATION À LA BAISSE



Le Volvo FH allie hautes performances et haute efficacité énergétique à un ensemble de services qui contribuent à doper la productivité, à la fois de votre parc et de vos chauffeurs. Découvrez de nouvelles pistes pour comprimer les coûts et booster votre chiffre d'affaires.

[volvotrucks.be](http://volvotrucks.be)

## VOLVO FH FUEL PERFORMANCE

Volvo Trucks. Driving Progress





10

Contenu 3



16

Editorial 5

Maxus 10

Mercedes-Benz Actros 16



28

Volvo I-Save 20

Essai Scania V 8 S 650 28

Essai Minibus 36



36

Renders 44

Agenda 50

# Production du 20 000e MAN TGE

Fin mai, le 20 000e MAN TGE a été produit à Wrze nia, en Pologne. Le fourgon, dont la calandre foncée arbore le fameux badge au lion, est une véritable réussite pour MAN Truck & Bus. Le 20 000e modèle produit était un eTGE entièrement alimenté par batterie.

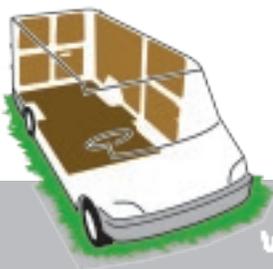
Un bref historique : le MAN TGE a fait ses débuts au Salon IAA des véhicules utilitaires en 2016. Celui-ci marque l'entrée de MAN sur le segment des fourgons, permettant à MAN Truck & Bus de devenir un fournisseur complet de véhicules utilitaires allant de 3 à 44 tonnes. La production du TGE a commencé en avril 2017 au sein de l'usine moderne de Wrze nia, à proximité de Pozna , en Pologne. Le véhicule a ensuite été commercialisé en Allemagne, en Autriche, en Suisse et aux Pays-Bas deux mois plus tard. Aujourd'hui, après seulement deux ans, le MAN TGE est disponible dans plus de 30 pays et a été produit à 20 000 unités. Un accomplissement remarquable pour tous les acteurs de cette aventure.

Martin Imhoff, responsable marketing des fourgons chez MAN Truck & Bus, commente cette étape marquante de la production : « Pour l'équipe de MAN et l'équipe de production à Wrze nia, cela représente une grande fierté et une belle réussite. Nous avons atteint cette étape marquante de la production bien plus tôt que nous ne l'avions prévu. Cet accomplissement illustre à la fois l'excellente réception du TGE et des services MAN sur le marché, ainsi que la forte motivation de nos commerciaux hautement formés et spécialisés dans le domaine des fourgons auprès de nos clients. » En outre, Imhoff a souligné que l'équipe commerciale européenne du TGE allait accueillir 100 nouveaux postes de vendeurs d'ici la fin de l'année, pour un total de plus de 600 employés. Les prochaines étapes s'annoncent très prometteuses.

Le 20 000e fourgon sorti de la ligne de production de Wrze nia est un fourgon électrique finition Cherry Red, doté d'un empattement normal et d'un toit surélevé. Le MAN eTGE est alimenté par un moteur électrique capable de produire une puissance de 100 kW/136 ch ; celle-ci est transférée via une boîte de vitesses à simple rapport. ▲



Simple, utile et meilleur!



[www.hebic.com](http://www.hebic.com)

plafond  
parois  
plancher  
passages de roue





# TRANSPORAMA

40<sup>ième</sup> année – 396 Juin-juillet 2019 - € 4,99

Limning Benett bvba  
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

## REDACTEUR EN CHEF

Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

## JOURNALISTES FREELANCE

Jos Haas, Philippe Van Dooren, Leo Van Hoorick,  
Dirk Willemen, Hendrik De Spiegelaeere, Iep Van der Meer

## TRADUCTIONS

Didier Lemaire

## PHOTOGRAFES

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

## PUBLICITÉ

Ingrid Janssens (ingrid.janssens@transporama.be)

## MISE EN PAGE

Drukkerij Van der Poorten SA

## IMPRIMERIE

Drukkerij Van der Poorten SA



## COORDINATION

Goedele Thiry

## EDITEUR RESPONSABLE

Jan Voet  
Stekensbergstraat 8, B-2390 Westmalle

## ABONNEMENTS

Online service via www.transporama.be

## DISTRIBUTION

België: A.M.P.  
Nederland: Betapress

## SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS

7 numéros par année – pas en juillet

Abonnement Belgique  
€ 45,00 (1 an) - € 80,00 (2 ans)

Abonnement Europe:  
€ 52,00 (1 an) – € 95,00 (2 ans)

Abonnement hors de l'Europe:  
€ 55,00 (1 an) - € 105,00 (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.

Notre politique de confidentialité le trouvera sur notre site web:  
www.transporama.be.



Rédacteur en chef  
**Jan Voet**

## UNE OCCASION MANQUÉE...

Votre magazine se tient généralement assez éloigné de la chose politique, sauf lorsque les décisions inopportunes de nos administrateurs et décideurs réclament une réaction. Mais alors que les élections sont loin derrière nous, force est de constater que les problèmes auxquels sont confrontés beaucoup de petits entrepreneurs et de travailleurs ne suscitent guère de priorité parmi la gent politique.

Il y a eu les remarquables actions des élèves et étudiants qui ont manifesté tous les jeudis, mais au nord de la frontière linguistique, cela n'a pas généré les grandes avancées qui avaient été pressenties pour les partis en faveur du climat et de l'environnement. Peut-être bien peu d'habitants de ce pays se soucient-ils du climat, parce qu'ils sont confrontés à d'autres problèmes plus aigus, plus urgents. Si un ménage dont les 2 parents travaillent doit déjà faire des d'efforts pour boucler les fins de mois, que dire alors du parent célibataire qui doit surveiller ses moindres dépenses pour éviter de tomber dans la précarité.

Les débats politiques n'étaient que slogans creux, vains discours entre "opposants" politiques – dont chacun sait qu'ils devront malgré tout former un gouvernement de coalition d'ici quelques mois.

Un sujet dont j'ai peu entendu parler est le fait que les bénéficiaires de la croissance économique ne favorisent plus la classe moyenne. Ils sont phagocytés par les entreprises, mais ne percolent plus jusqu'au personnel. Des causes, il y en a plusieurs, dont les coûts salariaux élevés et la pression fiscale énorme en Belgique. Mais notre système économique est lui aussi mis sous pression par la législation européenne et prend une direction qui n'est certainement pas favorable à ceux qui doivent subvenir à leurs besoins par le travail.

C'est à croire que notre système politique n'a absolument pas pris conscience de l'urgence. C'est gravissime, car l'électeur a cette fois sorti le carton rouge : le centre politique a été sanctionné et les extrêmes ont gonflé leur voile. Cette évolution ne facilitera certainement pas la recherche de solutions.





# Test longue durée Nos adieux au Toyota Proace Verso

C'est avec un pincement au cœur que nous avons dû faire nos adieux à une camionnette spacieuse, silencieuse et confortable, rendue à son importateur : le Toyota Proace Verso. Mais l'impression qu'il nous a laissée est très positive.

Ce n'est pas un secret que le Proace a un sérieux patrimoine génétique commun avec ses demi-frères français. Mais les Japonais sont parvenus à lui donner un style caractéristique. Le Proace qui nous a été prêté pendant plusieurs mois est un modèle de haut de gamme, notamment par ses garnitures en cuir, son toit vitré et sa tablette rabattable. Il était doté d'une boîte de vitesses automatique très efficace, qui peut aussi se piloter manuellement au moyen d'une molette au volant.

Les passagers ont surtout été séduits par les panneaux de toit en verre, qui laissent une grande impression d'espace à l'arrière. Les sièges individuels procurent un soutien plus que suffisant pour les longs déplacements. L'accessibilité des places arrière est bonne grâce aux portes coulissantes relativement larges. Paradoxalement, l'embarquement à l'avant demande un peu d'adaptation, car les logements de roue sont encombrants. Un handicap dont souffrent beaucoup de véhicules de cette catégorie.



*Des performances alertes et une tenue de route fermes caractérisent cette Toyota Proace Verso.*



La montée à bord est assez bonne à l'avant, mais surtout à l'arrière grâce à la porte latérale coulissante large.



Les passagers baignent dans un environnement de luxe.

## EN ROUTE

Dès les premiers mètres, cette camionnette Toyota s'illustre par son silence étonnant. Le moteur travaille en toute discrétion, bien aidé par la boîte de vitesse automatique. Celle-ci a, de temps en temps, tendance à basculer avec enthousiasme en kickdown, mais ce n'est pas inhabituel pour les autres véhicules de ce genre. Au fil des kilomètres, le programme de transmission a cependant revu sa stratégie et opté pour des rapports plus longs, diminuant d'autant la consommation de carburant. Notre Toyota flirtait constamment avec les 7 litres aux 100 km. Au vu du chargement, de la circu-

lation et de l'emploi que l'on en fait, c'est une excellente moyenne.

Un autre point qui a retenu l'enthousiasme des passagers concerne la ventilation arrière. Elle est performante, et c'était bien nécessaire, car sous un toit en verre, il faut évidemment un rafraîchissement suffisant. Cette aération supplémentaire a suffi pour garder la température intérieure viable lors des journées de (très) fortes chaleurs.

Le comportement routier du Proace est correct : on ne le surprend pas à des mouvements inattendus ou excessifs qui occasionnent la

nausée aux passagers. Quant à la finition intérieure, elle est typiquement Toyota : du costaud, mais sans grande fantaisie. Tout est parfaitement assemblé : je n'ai pas perçu le moindre craquement ni grincement durant toute la période d'essai.

## PROACE VERSO

Le Verso est la version dédiée au transport de personnes du Proace, qui existe également comme simple fourgonnette pour le fret. En raison de sa structure à cabine avancée, le fameux Hiace n'est plus commercialisé en Europe, mais l'est encore ailleurs. ▲

JAN VOET

La toiture en verre et le système d'aération additionnel.



Les instruments de bord et le nombre de commutateurs rappellent avec évidence les variantes jumelles françaises.





*De nombreux éléments de déco noirs donnent directement le ton sur ce Nissan Navarra N-Guard.*

Voici le nouveau modèle que nous aurons l'occasion de tester pendant plusieurs mois : le Nissan Navarra N-Guard. Un pick-up qui se décline sous plusieurs variantes, commercialisées par d'autres marques. Ne faut-il pas y voir une forme de flatterie et de reconnaissance ?

## Test longue durée : Nissan Navarra N-Guard

**L**e N-Guard est une version spéciale du Navarra, avec de nombreux éléments de déco noirs sur la carrosserie. Les poignées de porte, logements de rétroviseurs, pare-chocs arrière et marchepieds latéraux sont tous de couleur noire, ce qui donne à ce pick-up une allure assez agressive. Les éléments graphiques sur les flancs, les jantes

18 pouces et la calandre, noirs également, ne font qu'accentuer cette impression de robustesse. La carrosserie du modèle que nous avons reçu en prêt pour plusieurs mois est gris foncé, mais seules 2 autres couleurs sont possibles au catalogue : blanc ou noir. L'aménagement intérieur a évidemment été retravaillé, avec des sièges à coutures jaunes,

un toit ouvrant et une climatisation d'air séparée à gauche et à droite.

La double cabine est munie d'une boîte de vitesses automatique à 7 rapports, d'un module radio avec navigateur et caméra de recul, de la traction commutable à 4 roues motrices avec vitesse de champs. Peut-être une rawette de trop que pour considérer encore ce Nissan comme un véritable véhicule utilitaire... Bien pratique est l'ordinateur de bord, qui calcule la consommation moyenne depuis le dernier ravitaillement en carburant ou la remise à zéro du compteur kilométrique journalier.

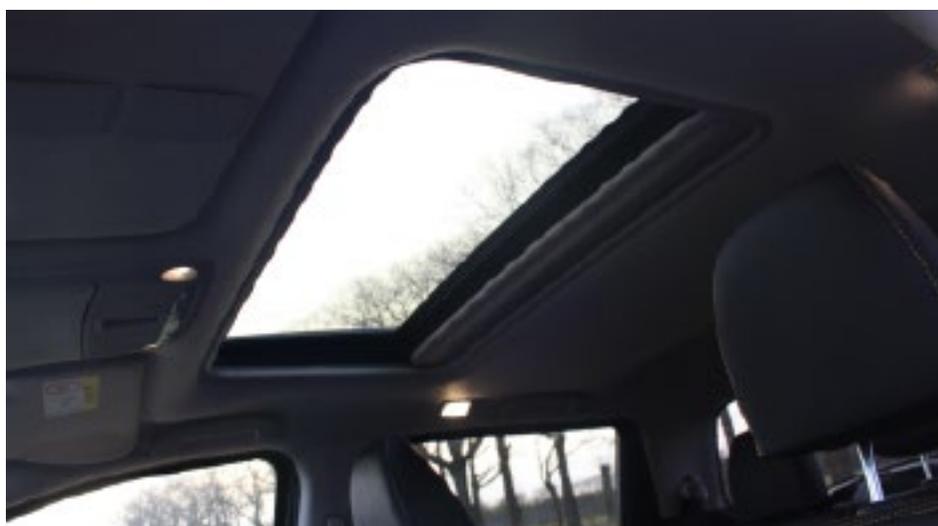
## N-GUARD

On l'a dit, N-Guard est une version spéciale du Navarra, mais il en existe d'autres qui répondent aux doux noms de Visia, Acenta, N-Connecta et Tekna+. Toutes sont dotées d'un large arsenal d'équipements de sécurité, dont 7 airbags dès le modèle de base. Quant à celui du haut de gamme, son équipement est quasiment digne d'une limousine : caméra périmétrique à 360°, phares LED, etc. ▲

JAN VOET



*Les boîtiers noirs des rétroviseurs ont fière allure.*



*À l'intérieur, on est accueilli par un toit ouvrant.*

*Un pick-up qui en jette.*



Maxus est la première marque chinoise à choisir le groupe Alcomotive pour investir le marché européen. Dans un premier temps, Alcomotive sera importateur Maxus pour les marchés belge, suisse et luxembourgeois.

# Le groupe belge Alcomotive devient distributeur exclusif de la marque Maxus

**A**lcomotive ne se contente pas d'être présent sur le marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires: il est aussi, historiquement, un acteur important en matière de deux roues motorisés. Le groupe emploie quelque 370 personnes et distribue actuellement 10 marques (11 avec Maxus), dont 5 marques automobiles (Hyundai, Suzuki, SsangYong, Maxus et Isuzu) et 6 marques de deux roues motorisés (Peugeot Scooters, Suzuki, Benelli, SYM, Derbi et Askoll). Il vend chaque année quelque 44.000 véhicules à 4 roues et quelque 40.000 deux roues motori-

sés sur pas moins de 8 marchés (Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne, France, Pologne, Suisse et Portugal), pour un chiffre d'affaires total de 1.000 M d'euros.

## **MAXUS FAIT PARTIE DE SAIC, LE PLUS IMPORTANT GROUPE AUTOMOBILE CHINOIS**

Maxus fait partie du groupe automobile chinois SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) auquel appartiennent aussi les marques Roewe et MG. SAIC est le plus impor-



*L'EV80 est commercialisée en version fourgon à empattement long et est disponible avec un toit medium ou surélevé.*



La charge utile maximale s'élève à 950 kilos.

L'EV90 est attendue pour le mois de juin 2020.

tant groupe automobile sur le marché chinois et est le 7ème acteur au niveau mondial, puisque SAIC a vendu en 2018 quelque 7,05 millions de véhicules.

Les véhicules Maxus seront notamment commercialisés via un réseau de distributeurs à constituer, mais il va de soi qu'Alcomotive proposera d'abord cette nouvelle marque à certains partenaires existants. Un important atout des produits Maxus est certainement leur programme de garanties d'une durée de 5 ans, avec 5 ans d'assistance routière incluse.

### L'EV80 PEUT ÊTRE COMMANDÉ DÈS À PRÉSENT

Maxomotive vendra, entre autres, des fourgonnettes électriques Maxus. Ce segment est particulièrement intéressant pour les entre-



prises et les organisations qui souhaitent organiser leur mobilité dans les villes de manière écologique.

Dans un premier temps, il s'agira de l'EV80 (déjà en production à l'heure actuelle). En termes de technologie et de gabarit, cette grande camionnette se pose en concurrente de véhicules comme le Volkswagen e-Crafter, mais est environ 15% moins cher, tout en proposant une meilleure autonomie. L'EV80 est commercialisée en version fourgon à empattement long et est disponible avec un toit medium ou surélevé. Il existe également une version châssis-cabine à toit bas. La charge utile maximale s'élève à 950 kilos. Quant à l'autonomie, elle dépend de la version retenue, mais peut atteindre 192 km (NEDC). La batterie lithium-iron phosphate d'une capacité de 56 kWh se recharge en 8 h 30' à l'aide d'un chargeur à courant alternatif de 6,6 kWh. Avec un chargeur rapide à courant continu (DC), le temps de charge n'excède pas 2 heures. L'EV80 est équipé d'un moteur électrique à aimantation permanente de 100 kW et 310 Nm. Sa vitesse de pointe est électroniquement limitée à 100 km/h. Son prix a été fixé à € 54.990 HTVA. Ces véhicules sont livrables rapidement et sans limitation de volume.



A partir de mars 2020, Maxus complétera son offre avec l'EV30.

### L'EV 30, PLUS COMPACT ET L'EV90, PLUS GRAND, SUIVRONT EN 2020

A partir de mars 2020, Maxus complétera son offre avec l'EV30, une camionnette plus compacte. Ce modèle existera avec empattement long ou court. Côté batterie, le client aura le choix entre une capacité de 35 ou 52,5 kWh. Le moteur électrique délivre 85 kW et un couple de 255 Nm. La version avec la batterie la plus petite propose une autonomie de 220 km, tandis que celle équipée de la grosse batterie de 52,5 kWh peut parcourir jusqu'à 300 km avec

une seule charge (selon les normes NEDC). Avec un chargeur rapide DC, il est possible de récupérer 80% de la charge de la batterie en à peine 45 minutes.

L'EV90 est attendue pour le mois de juin 2020. C'est un modèle qui s'inscrit au sein des segments L2H3 et L3H3. Ces grandes camionnettes offrent un volume utile de, respectivement, 9 et 11 m<sup>3</sup>. Le constructeur offre ici le choix entre une batterie de 52 kWh ou de 73 kWh pour alimenter le moteur de 150 kW (310 Nm). L'autonomie atteint alors 200 km avec la petite batterie et 260 km avec la grosse batterie, toujours selon les normes NEDC. ▲



**Sortimo**  
SR5

**NOUVEAU!**  
SR5

Configurez vous-même sur >>> [www.mySortimo.be](http://www.mySortimo.be)  
ou contactez-nous pour un devis gratuit.

[info@sortimo.be](mailto:info@sortimo.be)  
Réseau dans toute la Belgique!

Gratuit ☎ 0800 857 59

## Camions DAF First Choice d'occasion couverts par une garantie complète

Chaque camion DAF First Choice ayant moins de quatre ans est désormais livré avec une garantie constructeur complète de série, sans limite de kilométrage. Cette caractéristique unique illustre bien la qualité de DAF, la meilleure du marché.



DAF First Choice est le label de qualité sous lequel DAF propose des camions d'occasion. Ces camions DAF ont moins de cinq ans, n'ont pas plus de 600 000 kilomètres au compteur, sont comme neufs et sont également équipés d'un historique d'entretien entièrement documenté. En outre, ces camions First Choice ont passé plus de 200 contrôles afin de s'assurer qu'ils sont en parfait état technique et qu'ils sont capables de fournir une fiabilité maximale, ce qui permet d'optimiser le temps de disponibilité.

Les camions DAF First Choice de moins de quatre ans sont désormais livrés de série avec une garantie constructeur complète de 12 mois, qui couvre bien sûr toutes les options d'usine. Les camions First Choice qui ont entre quatre et cinq ans sont livrés avec une garantie de 12 mois sur la chaîne cinématique.

« Fournir une garantie constructeur complète de série pour un camion d'occasion est unique sur le marché », se félicite Marty van den Dungen, directeur des ventes chez DAF Used Trucks. « Nous ne sommes en mesure d'offrir une telle garantie que parce que DAF offre une qualité sans précédent. Un camion First Choice est vraiment comme neuf. En outre, non seulement les camions DAF Euro 6 sont plus performants que jamais, mais les nouveaux propriétaires bénéficieront également du tarif de péage le plus bas en Allemagne et du fait que les camions sont acceptés dans les zones à faibles émissions polluantes de nombreuses villes, zones industrielles et ports en Europe. »

« Fournir une garantie constructeur complète de série pour un camion d'occasion est unique sur le marché », se félicite Marty van den Dungen, directeur des ventes chez DAF Used Trucks. « Nous ne sommes en mesure d'offrir une telle garantie que parce que DAF offre une qualité sans précédent. Un camion First Choice est vraiment comme neuf. En outre, non seulement les camions DAF Euro 6 sont plus performants que jamais, mais les nouveaux propriétaires bénéficieront également du tarif de péage le plus bas en Allemagne et du fait que les camions sont acceptés dans les zones à faibles émissions polluantes de nombreuses villes, zones industrielles et ports en Europe. »

Tous les camions First Choice peuvent être achetés aux conditions de financement attractives offertes par PACCAR Financial et peuvent être fournis avec des contrats de réparations et d'entretien avantageux de DAF MultiSupport. ▲

**KÖGEL**  
NOVUM: LIGHT & STRONG

## Kögel Cargo

### Endurance et robustesse



- ✓ Une charge utile élevée grâce au faible poids à vide
- ✓ Une grande facilité de manutention
- ✓ Un haut degré de personnalisation

**Génération NOVUM :  
la rentabilité sous  
un nouveau jour!**

[www.koegel.fr](http://www.koegel.fr)



Une flotte de 86 Mercedes-Benz Sprinter est en cours de livraison dans les points de vente de la chaîne de bricolage Gamma. Ils sont mis à disposition par une formule de leasing opérationnel élaborée avec Athlon.

## Mercedes-Benz livre 86 Sprinter à Gamma

Ces nouveaux Sprinter sont dotés de lettrage et pelliculage identiques, qui ne diffèrent évidemment que par l'adresse du magasin. L'équipement est très complet, et comprend notamment une caméra. "La plupart de nos clients sont effectivement peu habitués à conduire un gros véhicule", explique Stefan Silverans, acheteur Facility de Gamma. "Or nous mettons les Sprinter à leur disposition pour qu'ils viennent enlever leurs marchandises; ce service est même gratuit

pour les détenteurs de la carte Gamma Plus. C'est une carte de fidélité délivrée dans tous les magasins Gamma. Le client qui a acheté des marchandises encombrantes qu'il ne peut ramener chez lui dans sa propre voiture peut réserver l'une de nos fourgonnettes. Nous considérons cela comme un service additionnel, qui évite à nos clients d'improviser avec une remorque ou une galerie de toit. Car acheter chez Gamma, c'est l'assurance de pouvoir emporter tous ses achats chez soi."

*Des visages satisfaits pour cette collaboration entre Gamma, Athlon et Mercedes-Benz Vans.*





Les Sprinter seront une vitrine des points de vente Gamma.



La solide finition intérieure de Hebic permet de fixer de grands et lourds objets ou marchandises tout en protégeant l'intérieur du véhicule.

## FORMULE ALL-IN

Les fourgonnettes sont un service additionnel aux clients, mais ne peuvent représenter d'aucune façon un travail supplémentaire pour le franchisé qui exploite le point de vente Gamma. C'est ici qu'intervient la collaboration avec la société de leasing Athlon : celle-ci garantit toujours le parfait état des véhicules. Le gérant du magasin n'assume donc aucune responsabilité supplémentaire, déclare Steve Somers, responsable LCV d'Athlon : "Par cette formule, nous assurons un suivi intégral de la flotte. Cela implique les éventuelles réparations, les séances d'entretien, le contrôle technique, même la vérification de la pression des pneumatiques... Si la camionnette doit aller au garage, c'est l'un de nos collaborateurs qui se rend jusqu'au point de vente Gamma et y laisse un véhicule de remplacement. En d'autres termes, le franchisé n'est pas concerné par la gestion du véhicule."

Et de compléter : "Pour Gamma, il était important que la flotte reflète les mêmes qualités que les magasins : nous voulons que nos fourgonnettes Mercedes-Benz fassent bonne impression. Quel client a envie de se déplacer dans un bahut tout cabossé ? Ces Sprinter afficheront probablement un kilométrage modique : on l'estime entre 6000 et 7000 bornes par an. Mais ils pourraient faire entre 4 et 5 courses chaque jour. Autrement dit, ils seront essentiellement utilisés sur de courtes distances. Il s'agit de modèles 311 CDI Euro 6 traction avant, avec embarquement bas et volume intérieur maximal. Le fourgon est protégé par un lattage en bois, afin de préserver la car-

rosserie. L'aménagement, installé par Hebic, permet de fixer facilement les marchandises contre les parois."

## COLLABORATION

Pour Athlon, c'est déjà le deuxième contrat conclu avec Gamma, mais qui a cette fois opté pour la marque Mercedes-Benz. "Pour le pres-

tige et le rayonnement qu'elle évoque, mais également pour la haute valeur résiduelle que nous pourrions en attendre", confie Steve Somers. "Par notre contrat de maintenance, les fourgonnettes vont rester en parfaite condition pendant 4 ans et pourront être revendues avec une forte valeur résiduelle, surtout au vu du petit kilométrage accompli chaque année." ▲

JAN VOET

*Le kilométrage annuel des Sprinter ne devrait pas être énorme.*





## Révision en profondeur de l'Actros

C'était un sujet dont on avait déjà beaucoup parlé à l'époque : Mercedes avait annoncé au salon IAA que l'Actros allait perdre ses rétroviseurs. Mais ce n'est évidemment pas le seul changement apporté à ce modèle. La rénovation a été beaucoup plus profonde, comme j'ai pu m'en rendre compte lors d'essais routiers à Barcelone.

**M**ercedes-Benz Trucks s'inquiète de la pénurie de chauffeurs routiers. Elle est déjà aiguë en Europe occidentale, elle le devient progressivement dans l'Europe de l'Est et en Russie également. Une façon de combattre cette carence consiste à rendre le travail de conduite plus agréable, estiment les stratèges de la marque à l'étoile. Personnellement, je crois qu'il faut prendre en compte de nombreux autres critères, mais disons que c'est un début.

Afin de rénover l'Actros, les ingénieurs ont allègrement pioché dans le catalogue d'équipements des voitures Mercedes-Benz. Tout le tableau de bord a viré au numérique et tout l'équipement technique a été modifié et surtout amélioré. La base technique est identique à celle de la Classe E de Mercedes, mais les

modules ont tous été adaptés. C'était indispensable, car l'électronique fonctionne beaucoup plus longtemps sur un camion que sur une voiture particulière. Les exigences en matière de refroidissement des équipements électroniques, par exemple, sont nettement plus sévères.

Les grandes lignes et les petits détails de ce nouveau poids lourd ont été esquissés par Stefan Buchner, directeur de Mercedes-Benz Trucks. À ses yeux, attirer de nouveaux chauffeurs commence donc par leur procurer un environnement de travail agréable. Le nouvel Actros est doté d'un système performant de navigation par satellite (spécialement conçu pour les poids lourds) et d'un cockpit moderne avec 2 écrans numériques pilotés comme un smartphone tactile. On s'y habitue vite.

*C'est surtout dans l'obscurité, par exemple dans les tunnels, que la caméra permet d'obtenir une image meilleure que celle des rétroviseurs.*





*Pas de rétroviseurs extérieurs, pour améliorer la sécurité et l'aérodynamique.*

Les progrès par rapport au modèle précédent sont notoires en ce qui concerne la sécurité. Ils sont entre autres dus à l'installation du MirrorCam, qui compte des avantages importants par rapport à son prédécesseur. L'ActiveDriveAssist rapproche encore un peu plus l'Actros de la conduite auto-

nome. On peut désormais également recourir au régulateur de vitesse prédictif sur les routes ordinaires, et non plus seulement sur les autoroutes ou les routes principales. Tous ces perfectionnements rendent l'Actros un peu plus économique et moins polluant en CO<sub>2</sub>. Sur les relations lon-

gues distances, Stefan Buchner estime que le véhicule sera environ 3 % plus économique que le modèle précédent; les gains pourraient même s'élever à 5 % dans la distribution lourde et sur les parcours de liaison, entre autres grâce aux améliorations apportées au PPC.



*Pour surveiller le périmètre de son bahut, plus besoin de tourner la tête de gauche à droite.*

Bien sûr, tout cela a un coût : en raison des avancées technologiques, l'Actros devrait coûter entre 4 et 5 % de plus que son prédécesseur, en fonction du marché sur lequel il sera commercialisé.

### EN ROUTE

Après la présentation, tous les journalistes spécialisés brûlaient d'impatience de prendre le volant de ce petit bijou, certains rien que pour voir le comportement du MirrorCam. Car améliorer un équipement aussi simple et robuste qu'un rétroviseur n'a rien de simple. Et pourtant, les avantages du MirrorCam sont évi-

dents : lors des manœuvres, il scrute automatiquement les mouvements de la remorque. On peut tracer soi-même une ligne indiquant où se termine celle-ci, ce qui s'avère pratique lors des dépassements. Étrangement, les rétroviseurs Dobli n'ont pas été remplacés par la caméra périmétrique, parce que la loi ne l'autorise pas encore. Pourtant, elle n'est plus une exception sur les camions d'enlèvement d'immondices ou de distribution.

Parmi les points positifs relevés durant la conduite, je citerai l'avantage que représente l'absence de rétroviseurs extérieurs aux carrefours et ronds-points, car il n'est plus néces-

saire de se pencher pour voir au-delà du boîtier entravant la visibilité. Par ailleurs, il n'est plus nécessaire non plus de bouger constamment la tête de gauche à droite. L'image reste visible même dans les tunnels sombres ou lorsque s'y reflètent des phares de véhicules suiveurs. Le camion est également plus silencieux, puisqu'il y a moins de sifflements émis autour des rétros. Cela semble anodin, mais les entraves sonores sont une importante source de fatigue.

Côté négatif, il faut signaler que les écrans du MirrorCam sont fixés devant les piliers latéraux avant. Celui de gauche est très proche du chauffeur. Je suis persuadé que les personnes

*Les moniteurs sont intégrés dans le montant latéral avant.*



*La finition de la cabine a encore été améliorée.*



qui doivent porter des lunettes de lecture en auront besoin pour observer les détails de cet écran. D'autant plus que l'image est moins nette que celle de rétroviseurs ordinaires, car la résolution de la caméra et de l'écran n'est pas optimale. Au final, ces rétros sont-ils une avancée? Très certainement. Il faut évidemment un peu de temps d'adaptation. Et l'on s'interrogera longtemps pour savoir si le surcoût peut être compensé par une baisse de la consommation de carburant.

## PPC PARTOUT

Les routiers habitués à Mercedes-Benz ont parcouru ces dernières années des millions de kilomètres sur toutes les routes rapides ou de liaison du continent, afin d'en établir une carte géographique précise. Elle est désormais intégrée au régulateur de vitesse de l'Actros et pourrait même en être l'élément le plus fabuleux. En activant ce régulateur sur de petites routes, il adapte automatiquement sa vitesse à l'approche d'un virage serré, ralentit avant un rond-point, donne un peu de jus avant une brève côte... Autrement dit, ce poids lourd Mercedes n'est plus très éloigné d'un véhicule à conduite autonome.

Un autre auxiliaire bien utile est le DriverAssist, qui corrige la conduite. On s'habitue vite au fait qu'il suffise de poser les mains sur le volant, tandis que le bahut gère lui-même le reste. Il



*Un poids lourd qui facilite la vie du chauffeur apporte une ébauche de solution à la pénurie ambiante de personnel.*

se dirige ainsi tout seul si la bande de circulation fait au moins 2,7 m de large et est munie de marquages latéraux clairs. Comme ils semblent assez lacunaires en Espagne, le système m'a demandé à 5 reprises de reprendre les commandes sur un tronçon relativement long. Mais une fois que l'on s'y est habitué, la conduite est vraiment très plaisante.

## COMMANDE AISÉE

Au département Trucks de Mercedes-Benz, on n'éprouve aucune gêne à se fournir en pièces détachées trouvées auprès de confrères d'autres départements. On le voit au vo-

lant, équipé des mêmes touchpads que la Mercedes classe E – ils sont très pratiques, sitôt que l'on en a compris le fonctionnement. Les autres commutateurs et surtout les écrans numériques rappellent eux aussi les voitures Mercedes.

Pour le reste, la finition intérieure de cet Actros atteint un niveau que je n'avais encore jamais vu sur les poids lourds : frein à main automatique, sièges hyper confortables... Bref, il faut reconnaître que Mercedes est cohérent lorsqu'il dit vouloir rendre la vie des routiers aussi agréable que possible. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

*Avec cet Actros, Mercedes-Benz n'est plus qu'à un chouïa du poids lourd à conduite autonome.*





Les derniers perfectionnements du célèbre moteur D13 de Volvo visent uniquement à diminuer la consommation de carburant et d'AdBlue. Une attention très louable en cette période de cherté du Diesel. L'une des pistes envisagées consiste à recourir au turbo compound...

**E**n soi, rien de neuf sous le soleil, me direz-vous. Cette technique avait déjà été intensément expérimentée il y a quelques décennies. Avec des résultats en demi-teinte : un peu plus de puissance, certes, mais surtout pas mal de problèmes de fiabilité et une consommation en hausse. Volvo jure qu'il ne

tombera pas deux fois dans le même piège – même si c'est plus facile à dire qu'à faire.

Le turbo compound avait connu de grands développements dans la seconde moitié de la Deuxième Guerre mondiale, notamment par les motoristes de l'aviation de guerre, pour

## Volvo : diminuer la consommation par le turbo compound



augmenter la puissance en haute altitude, diminuer la consommation et donc allonger le rayon d'action. Boeing surtout, qui construisait à l'époque des bombardiers lourds, insistait auprès de ses fournisseurs pour gagner en puissance et diminuer en consommation. Les moteurs de l'époque étaient équipés de

compresseurs et de turbo de gaz d'échappement et tournaient longtemps à des régimes constants et relativement élevés. On comprend que pour regagner un peu d'énergie, la tentation était grande d'insérer une turbine juste après le turbo, pour récupérer les gaz d'échappement.

*Nous avons accompli 320 km, scindés en étapes de 80 bornes chacune, au volant de 4 poids lourds différents.*



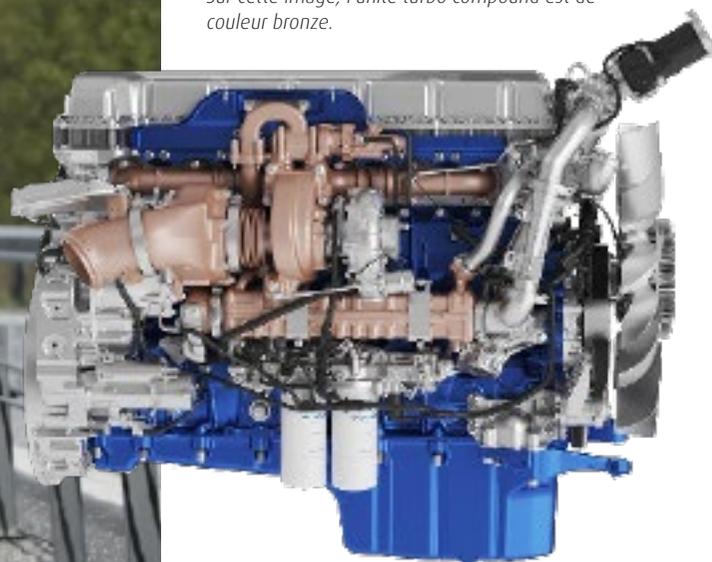
## D13 TC

C'est exactement ce que Volvo fait aujourd'hui avec son moteur D13 : les gaz d'échappement du turbo sont conduits vers une turbine additionnelle qui en récupère la puissance et la renvoie vers la courroie de distribution à l'arrière du moteur. Cette technique permet de gagner environ 300 Nm supplémentaires à bas régime. Les meilleurs résultats sont obtenus entre 900 et 1400 tpm.

Pour l'instant, le D13 TC se décline en deux seuils de puissance nominale : 460 et 500 ch. D'après Volvo, ce moteur convient bien aux poids lourds appelés à franchir de longues distances, c'est-à-dire ceux qui tournent à des régimes très constants. Les moteurs turbo compound sont agréés pour des combinés pesant jusque 70 t.

Une autre innovation à laquelle nous devons nous attendre sur ce moteur concerne les pistons. Ils présentent une forme courbe qui fait que la flamme du Diesel brûlant se concentre au milieu du cylindre. Lors de l'injection de Diesel, la vaporisation a lieu en direction des parois du cylindre, ce qui, à première vue, ne semble guère performant. Mais Volvo a résolu ce problème en modifiant la courbure du piston, et de ce fait, la flamme est renvoyée vers l'injecteur. La combustion est beaucoup plus complète et les parois du cylindre chauffent moins. Le carburant est bien mieux exploité, il y a moins de déperditions en raison des exigences moindres de refroidissement du moteur.

*Sur cette image, l'unité turbo compound est de couleur bronze.*





Même sans turbo compound, le dispositif I-Save permettrait déjà de diminuer la consommation de carburant.

La chaîne de traction avec I-Shift a évidemment été adaptée à ce nouveau moteur, qui tourne à des régimes bien plus faibles qu'autrefois afin d'exploiter le couple disponible de

façon optimale. Les avantages sont nombreux, notamment au niveau du silence d'exploitation, et concernent notamment la diminution des bruits, de la consommation et de l'usure.

*Le module I-Save devrait économiser encore 4 % de Diesel et 3 % d'AdBlue.*



## I-SAVE

La nouvelle chaîne de traction est commercialisée avec l'option I-Save, développée pour les longues distances : un D13 TC, un logiciel adapté pour l'I-Shift, des essieux arrière à friction réduite et des rapports plus longs. Au total, Volvo annonce une baisse d'environ 7 % de la consommation. Mais en cherchant à obtenir des réponses plus précises, il ne s'agirait que d'une baisse de 4 % de Diesel et 3 % d'AdBlue. Entre nous, ce chiffre de 7 % est plutôt un coup de marketing, mais passons. Un cap a aussi été franchi avec l'I-See, qui parvient à anticiper bien mieux le relief afin d'économiser du carburant.

## EN ROUTE

J'ai pu prendre le volant de quatre nouveaux poids lourds sur un parcours vallonné tracé entre les localités de Borås et de Jonköping : 300 bornes en tout, réparties entre ces 4 camions. Le premier était un FH 460, le dernier un FH 500 avec turbo compound. Entre les 2, j'ai pris en main un 500 dépourvu de TC et un 460 qui en était doté. Alors, pour être concis : la différence s'observe immédiatement. Un 460 avec turbo compound réalise des démarrages aussi énergiques qu'un 500 qui en est dépourvu. Les 300 Nm additionnels



*Le turbo compound est une technique appliquée depuis longtemps par Volvo aux États-Unis, sous le nom XCEED.*



*La cabine XXL du FH était présentée de façon statique. Mais impressionnante tout de même!*

*Les 300 Nm de couple additionnels sont immédiatement perceptibles au démarrage.*

sont aisément perceptibles au volant. Un bon point pour Volvo. Mais en ce qui concerne la consommation, il faudra attendre les tests sur le parcours d'essai ardennais de Transporama. Jusque-là, difficile de dire si ces engins sont plus économes que leurs prédécesseurs. Dans les coulisses, on susurre que des tests menés chez des clients l'ont confirmé. J'ai fait le maximum pour obtenir un Volvo à turbo compound et le mettre à l'essai en Belgique. Sitôt fait, nous publierons un comparatif avec le précédent parcours d'essai. ▲

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



*En montée, le Volvo reste plus longtemps dans un rapport de boîte haut grâce à son couple plus élevé.*



Afin de fournir aux transporteurs des véhicules spécialement conçus pour répondre à leurs besoins, DAF Trucks étend sa gamme afin d'y ajouter un certain nombre de nouvelles configurations, notamment un porteur 8x4 à train tandem moteur et essieu fou arrière directeur. Le fabricant néerlandais de camions présente également son essieu avant d'une capacité de 10 tonnes qu'il a développé et fabriqué lui-même, ainsi qu'un tout nouvel essieu fou 7,5 tonnes. Avec ces nouveaux produits, DAF affiche sa volonté d'étendre sa gamme destinée au secteur des porteurs et plus particulièrement aux véhicules utilisés dans le domaine de la construction et du chantier.



## DAF élargit sa gamme destinée au secteur de la construction et du chantier

Outre les essieux avant de 7,5, 8 et 9 tonnes déjà existants, DAF proposera également une version 10 tonnes sur les modèles CF et XF à partir du deuxième semestre de cette année. Ceci se révèle particulièrement intéressant pour les applications où l'avant du camion est lourdement chargé lorsque, par exemple, une grue de manutention est située juste derrière la cabine. Le nouvel essieu avant 10 tonnes dispose d'une suspension parabolique à trois ressorts à lames.

### ESSIEU FOU 7,5 TONNES EN MONTE SIMPLE

DAF lance également un tout nouvel essieu fou 7,5 tonnes en monte simple. Il dispose d'un corps d'essieu inédit, coulé sous pression, encore plus robuste et beaucoup plus rigide, alors que son poids a été réduit de 10 kg. La capacité de charge statique a même augmenté de 25 % à 26 tonnes, un élément important à prendre en compte lorsque la charge repose brièvement sur l'essieu le plus en arrière au cours du chargement et du déchargement.

Dans le secteur de la construction, le nouvel essieu fou 7,5 tonnes convient parfaitement aux porteurs destinés à un usage moins intensif, notamment à la livraison de conteneurs et au transport de pierres, lorsque la grue se situe à l'arrière du camion. En Allemagne, ce type d'essieu fou est souvent monté sur des camions équipés de systèmes BDF de caisse amovible très répandus dans le pays. Le nouvel essieu fou est également disponible sur les versions de tracteurs CF et XF, et peut s'avérer utile notamment en cas de remorquage de véhicules surbaissés et de PTR supérieurs à 44 tonnes.

### MODÈLES CF ET XF 8X4 À TRAIN TANDEM MOTEUR ET ESSIEU ARRIÈRE FOU DIRECTEUR

Disponible de série en court d'année, le FAW est un nouveau produit de la gamme déjà très étendue de camions à quatre essieux à tandem à simple ou double réduction. Il s'agit d'un porteur CF ou XF à quatre essieux avec tridem composé du tandem SR1360T à simple réduction ou du tandem HR1670T à moyeux réducteurs ainsi que d'un essieu fou directeur à l'arrière.

Bénéficiant d'un PTC technique de 37 tonnes, le nouveau châssis du FAW 8x4 peut être manœuvré avec une grande précision grâce à son essieu fou arrière directeur. Le rayon de braquage est de seulement 7,8 mètres environ, ce qui fait du FAW 8x4 un véhicule idéal pour transporter des charges lourdes ou importantes sur des chantiers où l'espace est relativement restreint. Le nouveau châssis convient parfaitement aux bennes, aux superstructures dotées d'une grue de manutention arrière ou aux ensembles composés d'une grue de manutention et d'un système de bras à crochets.

*Le CF 530 8x4 construction, à train tandem moteur.*



Une collaboration avec Estepe, le CF 10x4.

### TRACTEUR XF FTM 8X4 AVEC TRIDEM

Ce FTM est un tracteur 8x4 à train tandem moteur SR1360T ou HR1670T et essieu poussé directeur qui, ensemble, forment un tridem. L'impressionnant XF convient parfaitement aux applications de transport spécialisé dont le poids total roulant peut atteindre 120 tonnes. L'utilisation d'un seul essieu avant et de trois essieux arrière permet d'exploiter pleinement les charges sur essieu, sans dépasser les limites légales.

Doté d'un empattement de 4,65 mètres, le châssis du XF FTM se caractérise par une construction relativement compacte et un PTC technique de 41 tonnes. Ceci offre des avantages considérables en termes de maniabilité



Le gamme de DAF commence par le LF, aussi en véhicules chantier.

CF à poids réduite pour les malaxeurs de béton.



et de positionnement de la sellette d'attelage, associés à une portée souvent limitée du col des remorques spéciales.

Le XF FTM est un tracteur à quatre essieux, décliné en plusieurs configurations. Le premier modèle est une version à essieu avant 8 tonnes, à essieu poussé 8 tonnes également et à train tandem HR1670T 21 tonnes à moyeux réducteurs, idéal pour un PTC de 34 tonnes. Le XF FTM est également disponible avec un essieu avant 9 tonnes ou 10 tonnes (nouveau), un essieu poussé 8 tonnes ainsi que des essieux tandem 26 tonnes à moyeux réducteurs. La charge nette maximale sur la sellette d'attelage des deux modèles est d'approximativement 24 et 31 tonnes respectivement.

**NOUVEAUTÉ : PORTEUR XF  
8X2 À DEUX ESSIEUX AVANT  
DIRECTEURS**

Le FAX est un porteur 8x2 doté de deux essieux avant directeurs (8 ou 9 tonnes) et d'un essieu arrière fou directeur 7,5 tonnes, situé derrière l'essieu moteur. Cette version est déjà disponible en CF et peut désormais être commandée en XF.



Le CF est fortement utilisé comme véhicule d'approche chantier.



Quatres essieux pour ce CF, à train tandem moteur et essieu arrière fou directeur.

Tout comme le modèle similaire CF, le XF FAX garantit un PTC pouvant atteindre 37 tonnes. Son essieu fou directeur à l'arrière offre une maniabilité maximale, le rendant idéal pour la livraison de matériaux de construction ou lorsque, par exemple, une grue de manutention est montée derrière la cabine. ▲

**TRA3969**  
INSCRIVEZ-VOUS  
**GRATUITEMENT**  
SUR  
[WWW.MATEXPO.COM](http://WWW.MATEXPO.COM)  
AVEC LE CODE CI-DESSUS

**MATEXPO 19**  
**CONSTRUCTION EQUIPMENT**  
KORTRIJK XPO | [WWW.MATEXPO.COM](http://WWW.MATEXPO.COM)

VISIT  
MATEXPO  
2019

11-15  
SEPTEMBRE  
2019













MATEXPO | President Kennedypark 31B | 8500 Kortrijk | T +32 (0)56 98 07 60 | [info@MATEXPO.com](mailto:info@MATEXPO.com) | [www.MATEXPO.com](http://www.MATEXPO.com) | [facebook.com/MATEXPO](https://facebook.com/MATEXPO) | [twitter.com/MATEXPO](https://twitter.com/MATEXPO)



# Test : Scania S 650 Fête d'anniversaire au Grand Nord

La gamme Scania comptant en ses rangs des moteurs V8 depuis 50 ans, ses patrons ont estimé qu'il leur fallait marquer le coup en organisant une grande fête d'anniversaire. Pour Transporama, c'était l'occasion de mettre à l'épreuve le dernier rejeton de la famille V8, le S 650. Avouez que j'aurais eu tort de faire la fine bouche...

**P**etit flash-back. Si les V8 n'étaient pas des exceptions dans le transport routier en 1969, ils le sont devenus au fil des ans. Aujourd'hui, ce sont surtout les blocs 6 cylindres qui donnent le ton. Mais il ne faut pourtant pas remonter loin dans le temps pour trouver des moteurs V8 aux catalogues des différentes marques de poids lourds. Ils sont presque tous tombés au champ d'honneur des normes européennes antipollution, qui sont bien plus difficiles à atteindre pour un V8 que pour un 6 cylindres en ligne.

Tous? Non, car à Södertälje, Scania continue encore et toujours de fabriquer des moteurs V8. Sans interruption depuis déjà 50 ans. Le modèle que j'ai pu tester était l'ultime version en date du puissant bloc de 16,4 litres, dont le turbo a été installé différemment. Conséquence : la sonorité V8 est bien davantage perceptible en cabine, sans qu'il faille transformer l'installation d'échappement. À l'époque des normes Euro 6, il est évidemment exclu de perforer le pot d'échappement, comme le faisaient jadis certains pour en améliorer la musique. Le bruit



du V8 s'entend surtout à pleins gaz. Pour le reste, ce Scania 650 est un véhicule agréable à conduire et résolument silencieux. Mais j'y reviendrai plus tard.

En Scandinavie, ces engins tractent les fameux super camions de 25,25 m de long, lorsque le couple élevé de 3300 Nm autorise de telles charges. Oui, vous avez bien lu : 3300 Nm, soit autant que le couple libéré par le modèle 730. Comment expliquer cette anomalie ? La raison pour laquelle le couple du 730 plafonne à 3300 Nm tient moins à la capacité nominale du bloc moteur qu'au choix de la boîte de vitesse et surtout du demi-essieu. Et je peux vous assurer une chose : après avoir interrogé entre quatre yeux le responsable développement des moteurs de la marque au griffon, 3300 Nm semblent être pour l'instant le seuil maximal de couple que peut digérer le reste de la chaîne de traction. Le DC 16 118 650 Euro 6, comme se dénomme officiellement ce moteur Scania, est en outre plus léger et profite de divers perfectionnements, entre autres en matière de friction interne, qui permet à ce bloc moteur de réaliser des économies de carburant estimées entre 7 et 10 pour cent. Que du bonus !

Pour le reste, cette chaîne de traction profite de tous les raffinements auxquels nous ont habitué les modèles Scania avec des moteurs plus modestes : une force de traction abondante à bas régime, un appétit d'oiseau en Diesel, la boîte de vitesse Opticruise et l'excellent retardeur Scania. Sans oublier les assistants et auxiliaires électroniques : régulateur de vitesse avec Active prediction, fonction Eco-roll de la boîte de vitesse... Cerise sur le gâteau : la cabine S du modèle testé, qui conjugue un volume très généreux avec la facilité du plancher plat.

## EN ROUTE

Revers de la médaille d'un plancher plat : il impose de franchir quelques décimètres de plus avant d'accéder à la cabine et à son excellent siège. Les marches sont cependant si bien positionnées que l'on y accède facilement.

À l'intérieur, on retrouve plusieurs indices rappelant la personnalité du moteur : les appuie-tête, par exemple, sont embellis d'un symbole V8. Une indication que l'on retrouve un peu partout à l'intérieur, comme s'il ne fallait surtout pas oublier le privilège qu'est de mener un poids lourd vraiment hors du commun. Les instruments de bord sont en-



Observez le liseré rouge autour des instruments de bord.



Le logo V8 et le liseré rouge décorent aussi la tablette. Au cas où l'on aurait été vraiment distrait.





Scania a installé sous le volant les commutateurs pour régler l'ACC et la vitesse de descente.

tourés d'un liseré rouge qui évoque la grande époque de la Golf GTI, un modèle emblématique de l'automobile. Mais pour le reste, pas d'énormes changements à se mettre sous la dent : ils concernent bien davantage les équipements techniques.

La première partie du parcours d'essai, entre Anvers et Liège, transite toujours par l'E313, traditionnellement fort encombrée entre 6 et 7 heures du matin. Le régulateur de vitesse est fixé sur 85 km à l'heure, vitesse que je n'atteins que très irrégulièrement. La majeure partie du temps, elle doit s'adapter aux poids lourds plus lents ou aux cabrioles de chauffeurs avec voiture de leasing qui ont manifestement loupé un pan de leur formation à la conduite, à savoir comment s'introduire sur une bretelle d'autoroute. Leur technique : foncer, s'insérer entre deux poids lourds, freiner à bloc, puis remettre les gaz sur la bande de gauche, et coller au pare-chocs du véhicule qui précède jusqu'à la

La remorque carénée avait été lestée en vue d'obtenir un combiné d'une masse totale de 40 t.





## FICHES TECHNIQUES

### Scania S 650 A4X2NA

Date de l'essai : 30 avril

Température : au départ 11 °C,  
à l'arrivée 15 °C

#### Conditions météorologiques :

pas de vent au départ,  
fortes rafales à l'arrivée

Distance parcourue : 422 km en  
conditions d'essai

#### Résultats du test :

Vitesse moyenne,  
avec facteur de correction : 71 km/h

Consommation entre Anvers et Barchon  
(tronçon relativement plat) : 29,4 l/100,  
vitesse moyenne de 80 km/h

Consommation totale du test : 32,9  
l/100 km

Consommation totale d'AdBlue : pas de  
mesure

#### Accélération :

0 – 50 km/h : gêné par le trafic, pas de  
mesure

0 – 60 km/h : pas de mesure possible

0 – 85 km/h : pas de mesure possible

#### Mesures sonores :

À l'arrêt : 67 dB(A)

À 85 km/h : 76 dB(A)

Maximales : 80 dB(A)

### Fiche technique

Marque : Scania

Type : S950 A4x2NA

Cabine : GS20H

Empattement : 3.750 mm

Moteur : Scania DC16 118 650

Puissance : 650 ch (478 kW) à 1.900 tpm

Couple : 3.300 Nm de 950 à 1.350 tpm

Alésage x couple : 130 x 154 mm

Compression : 17,4 sur 1

Compression : GRS895R

Retardeur : Scania, R4100D, 4100  
Nm/500 kW

Rapport de pont : 2,92 sur 1

Retardeur : Scania, R4100D, 4.100 Nm

Contenance du réservoir : 400 litres  
(réservoir de test avec purge)

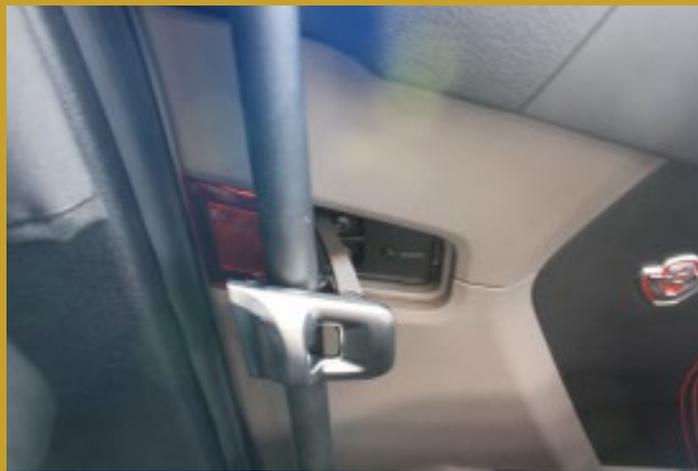
Réservoir d'AdBlue : 47 litres

SCANIA

KIRZINE



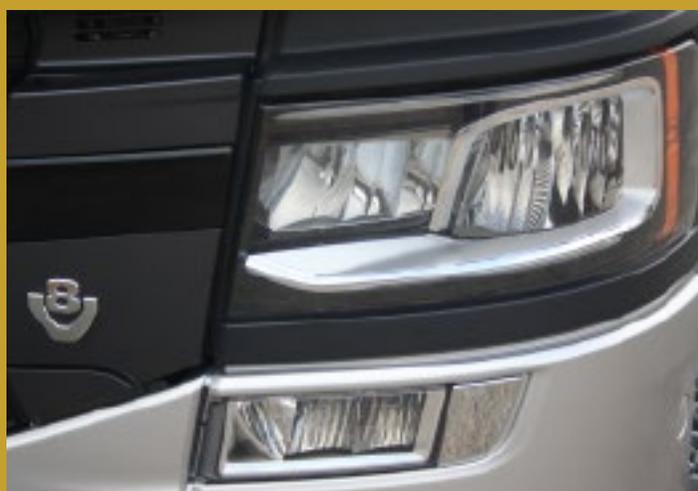
*Le réfrigérateur est accessible tout en roulant.*



*La serrure de sûreté Scania a été joliment réalisée.*



*Le chrome sur l'arbre arrière est inclus dans l'ensemble "50 ans de V8".*



*Essayez d'imaginer le même bahut sans les bandes de marquages, et il semble d'emblée plus modeste.*

*Scania a encore perfectionné son navigateur pour poids lourd.*



bretelle de sortie. L'ACC de mon bahut ne savait plus où donner de la tête. Le cruise control de ce Scania est en outre doté du fameux module "pulse and glide", que personnellement je déteste, mais oui ! Il consiste, pour faire bref, à accélérer pour dépasser de quelques kilomètres-heure la vitesse choisie, puis passer en mode Eco-roll juste pour "tomber" quelques kilomètres en deçà de cette vitesse. Selon Scania, qui est à mon avis la seule marque à appliquer un tel système, il permet de gagner encore un demi-pour cent de carburant sur la consommation de ce poids lourd déjà fort économe. Mais l'inconvénient, sur notre réseau routier fort encombré, c'est que les suiveurs doivent vraiment se demander quel problème rencontre en cabine ce camion(neur) qui ne cesse d'accélérer et ralentir. Les mines de certains collègues routiers, en me dépassant, en disaient long sur leur mécontentement. Il



*La hauteur à franchir pour accéder à la cabine est importante, mais l'opération s'avère aisée. La marche supérieure demeure suffisamment grande pour les chaussures.*



*Les bandes de marquages rappellent l'anniversaire du V8 de Scania.*

est vrai que les autres constructeurs de poids lourds n'ont cessé de recommander l'adoption d'une vitesse homogène pour économiser du carburant.

Bien sûr, me direz-vous, il y a moyen de désactiver le module "puls and glide", pour faire alors de son mieux afin d'adopter une conduite économique. Et entre nous, cela n'a rien de désagréable : pour des performances aussi impressionnantes, ce Scania ne se montre pas exagérément gourmand en Diesel. Le parcours d'essai tracé par Transporama compte quelques-unes des côtes les plus sévères que l'on puisse trouver en Belgique. Le S 650 les a avalées les doigts dans le nez. Grâce à l'association sans faille entre le retardeur et le frein moteur, on peut descendre les rampes à 90 km/h pile, voire un chouïa plus dans le dernier tronçon afin d'amorcer plus énergiquement la

côte suivante. Scania a adapté son régulateur de vitesse pour qu'il adopte à la perfection cette stratégie. J'ai entre autres arpenté de longs tronçons de la N4, où la moindre erreur de l'électronique s'observe immédiatement et est sanctionnée. Avec cette génération de poids lourds, intervenir de façon manuelle est devenu totalement superflu.

Un autre atout, outre l'agilité du comportement routier et les changements de vitesse souples et alertes, est le confort procuré à bord. Le réfrigérateur aisément accessible tout en conduisant n'en est qu'un exemple. Mais c'est surtout le silence à bord qui séduit. Scania est parvenu à rendre la cabine très silencieuse. On peut bien entendu entendre, ou même écouter le ronflement du V8, mais si l'on n'y prend garde, il disparaît bientôt au second plan.

## CONCLUSION

Ce Scania S 650 a-t-il une place sur nos routes? Si c'est pour transporter du fret lourd, comme une cargaison de bois, certainement. Idem pour maintenir une vitesse commerciale élevée afin de transporter des produits frais ou périssables, comme des fleurs. Et puis, celui qui envisage de tracter des combinés de 25,25 m de long doit impérativement examiner les atouts de ce Scania. Rien que la puissance de son frein auxiliaire suffit déjà pour envisager un tel achat. Et trouver des volontaires parmi le personnel roulant ne sera guère difficile. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

*Le marchepied-banquette est un équipement naturel chez Scania.*



*Scania demeure fidèle aux moteurs V8 depuis 50 ans.*





5 participants s'étaient inscrits à la seconde édition de l'Euro Minibus Test à Madrid.

## 3 jours de tests de minibus à Madrid

Le récent International Minibus Euro test s'est tenu à Madrid pour la deuxième fois consécutive. En effet, le jury de l'International Bus and Coach a trouvé un partenaire en la firme Ifema, organisateur du salon madrilène FIAA, la biennale du car de tourisme et de l'autobus.

Un itinéraire avait été tracé à partir du complexe d'exposition pour sillonner une partie de la ville de Madrid, en transitant par l'autoroute et en rejoignant le tout nouveau quartier périphérique de la ville Valdebas, où ont été construits 12 500 logements et où s'est implanté l'Estadio Alfredo di Stéfano, le complexe d'entraînement sportif du Real de Madrid. Chaque parcours d'essai a duré une petite heure, chaque fois exécuté par deux membres du jury. Mais le tracé a sagement évité les tronçons les plus encombrés de la capitale ibérique.

### POUR TOUS LES GOÛTS

La première édition du Minibus Euro Test avait enregistré la participation de quatre minibus

construits sur un châssis de poids lourd et trois autres dérivés de fourgonnettes; cette fois, les cinq candidats étaient tous basés sur de grandes camionnettes. Le panel était varié et intéressant, surtout en ce qui concerne l'aménagement intérieur : minibus pour transport public et scolaire, urbain, petite agglomération et périurbain... Trois des cinq modèles étaient alimentés par un moteur Diesel selon la dernière technologie Euro 6d, l'un avec moteur CNG Euro 6d, et le dernier en électrique. Mais pour l'exploitant, la question principale consiste à savoir lequel préférer et pour quel emploi.

Afin d'évaluer les cinq candidats, les membres du jury ont évidemment tenu compte des spécificités de chaque marché. Logique, car ce qui peut s'avérer vital pour un Allemand est

parfois secondaire pour un Espagnol ou un Néerlandais. Avec 22 membres du jury, vous avez un panel bien équilibré. Et qui a désigné comme grand vainqueur : le Mercedes-Benz Sprinter 75, déclaré Minibus of the Year 2019 !

### IVECO DAILY LINE NATURAL POWER 4100L

Peu avant le début du Minibus Euro Test, Iveco a lancé son tout nouveau Daily, dont la version transport public pour 22 personnes a d'urgence été dépêchée à Madrid afin de participer au concours. On se souvient que le modèle précédent avait remporté la première édition, en 2017. Le Daily n'est pas parvenu à suivre cet exemple, bien qu'il soit équipé d'un moteur 3 litres F1C Euro 6d CNG respectueux de l'environnement, baptisé 'Natural Power' par son géniteur.

Outre ces nouveaux moteurs Euro 6d diesel et CNG, Iveco a également remodelé la proue de son véhicule, en l'équipant d'un pare-chocs plus massif avec un petit marchepied destiné à faciliter le nettoyage du pare-brise. Il est composé de trois éléments distincts qui facilitent la réparation éventuelle tout en diminuant les frais. Par rapport au précédent Daily, le tableau d'instruments de bord est neuf, mais hélas, le grand pare-brise promis voici deux ans, qui devait se prolonger vers le haut de la cabine pour améliorer la visibilité des passagers, est toujours aux abonnés absents. Cela étant, la version Daily Line à 22 places assises est très spacieuse. Elle est préparée pour le transport de fauteuils roulants qui y accèdent à l'arrière par un élévateur plateau Dhollandia. Le mobilier est fixé sur rails et doté de fixations rapides. Petit bémol : la porte latérale et le marchepied sont plutôt étroits.

Le moteur CNG est désormais lui aussi marié à une transmission HiMatic. Il libère 136 ch à 3500 tpm. Mais cette cavalerie nous a paru un brin trop courte à certains moments, en particulier sur les routes vallonnées. Il faut dire que la masse maximale autorisée du véhicule est de 6,5 t. En revanche, le bon point pour ce moteur au gaz est, selon Iveco, qu'il rejette 35 % de NOx en moins et 95 % de suie en moins qu'un moteur Diesel comparable. C'est certainement un atout alors que les zones vertes des villes sont appelées à se généraliser. Et en faisant le plein en gaz bio, on peut même réduire de 80 % les rejets de CO2. Petit bonus en prime : le bruit ressenti à l'extérieur du bus diminue d'environ 3 dB.

Iveco a privilégié la 'connectivité' permettant d'intégrer divers systèmes de sécurité. Les



Le TGE peut être pourvu de la traction quatre roues motrices contre un surcoût modique.



Satisfaction chez Mercedes, dont le Sprinter City 75 remporte le trophée.

'Advance Emergency Braking System' et 'City Brake PRO' sont destinés à éviter les collisions ou à en réduire l'impact à des vitesses jusque 50 km/h. 'Queue Assist' se révèle très pratique dans les embouteillages : il force même l'arrêt du véhicule si nécessaire. On apprécie aussi le frein de stationnement automatique qui s'active dès que s'ouvre la porte.

Le Daily est équipé d'un retardeur, qui se commande avec un levier sur le tableau de bord, mais malheureusement juste hors de portée des mains lorsqu'elles sont posées sur le vo-

lant. À propos, celui-ci est de taille et d'encombrement plus réduits pour accorder plus de place aux jambes du chauffeur. Avec le mode de conduite 'City', activé au moyen d'un bouton sur le tableau de bord, la servodirection électromécanique assiste le chauffeur jusque 30 km/h.

Iveco est joliment parvenu à transformer son Daily en minibus, mais a négligé quelques aspects que je citerai ici. Les rétroviseurs pourraient être meilleurs, la suspension est un peu rêche (la suspension pneumatique est une op-



Les aménagements intérieurs de cette catégorie de véhicules ont beaucoup progressé ces dernières années.



Sous le plancher du véhicule sont aménagées deux soutes à bagages.

Le Ferqui est un véhicule très spacieux pour des dimensions extérieures assez réduites.



tion) et l'essieu arrière s'avère malgré tout fort bruyant. La grande différence avec le Daily qui a remporté le test voici deux ans concerne le mariage du nouveau moteur 3 litres CNG avec la transmission automatique. Une solution qui coûte 15 000 € de plus que la variante Diesel, mais qui, dans l'ensemble, ne revient malgré tout "qu'à" 80 000 €, en fonction des options bien entendu.

## FERQUI SUNRISE SEMIURBAN

La marque espagnole Ferqui existe depuis plus de 60 ans. Basé dans les Asturies, le carrossier exploite une deuxième usine à Bursa, en Turquie, et assemble chaque année quelque 400 autobus. Pour cette édition 2019, il a inscrit un Sunrise SemiUrban, intégré sur un châssis Iveco Daily 70C18. C'était à la fois le plus long minibus du concours (8468 mm) et le plus large (2480 mm). Avantage : Ferqui a pu opter pour une configuration de sièges 2+2 et accorder beaucoup de place à la gauche du chauffeur pour y loger la radio et le panneau de commande de la climatisation d'air.

Le modèle testé pour l'occasion comptait 24 places assises, mais d'autres configurations sont possibles. L'empattement mesure 4750 mm, on imagine que le porte-à-faux arrière est important. Mais Ferqui en a profité pour y installer une double porte et une rampe pour fauteuil roulant, landau et autres. Dans le dos de la dernière rangée de sièges se trouve une petite plate-forme comptant trois strapontins. La longueur du véhicule et son porte-à-faux arrière impliquent un déport important dont le chauffeur doit tenir compte.

Ferqui est parvenu à bien exploiter l'espace entre les essieux pour aménager de petites soutes à bagages de 0,3 m<sup>3</sup> chacune. La finition du véhicule est soignée. La porte avant est disposée juste derrière l'essieu et compte 3 petites marches. Le plancher est pratiquement plat partout, jusqu'aux deux petites marches qui descendent pour accéder à la plate-forme arrière et à la double porte. Cette solution a apparemment été retenue afin de respecter les critères d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, mais voyager dans un fauteuil roulant sur cette plate-forme arrière n'a rien d'amusant, sans parler de la sécurité. Le chauffeur ne voit absolument pas ce qui s'y trame, et les voyageurs non plus, oserais-je presque dire, puisqu'il n'y a aucune vitre hormis la porte. Voyager à cet endroit, avec un tel déport et sur un véhicule aux suspensions aussi fermes n'est pas une expérience plaisante, même assis, d'autant moins si la route est parsemée de casse-vitesse, comme lors du test.

Ce Sunrise SemiUrban était doté d'une boîte de vitesses manuelle, ce qui est étrange et même regrettable, d'autant qu'elle est rêche. Or on sait qu'Iveco fournit aussi une boîte automatique HiMatic pour ce châssis. En agglomération, on serait plutôt tenté par cette boîte auto. Et je ne pense pas que les 2000 € de surplus qu'elle réclame soient un obstacle insurmontable pour l'exploitant.

Le chauffeur pourra se consoler par un généreux pare-brise, des rétroviseurs efficaces, mais un pilier latéral avant qui laisse un large angle mort en prenant les virages.

Dans l'ensemble, le jury n'était pas insatisfait de ce Ferqui Sunrise SemiUrban. L'assemblage est bon, le concept bien pensé, mais la finition aurait pu être meilleure à certains endroits. Surtout sur la plate-forme tout à l'arrière. Cela étant, l'espace disponible est impressionnant. Avec un prix tournant autour de 120 000 €, ce modèle semble être un bon investissement, surtout dans l'optique d'un total cost of ownership assez réduit.

## INDCAR STRADA E-CITY LOW ENTRY

Indcar était en quelque sorte le candidat à part dans ce Minibus Euro Test. Le carrossier espagnol avait envoyé à Madrid son tout premier Indcar Strada E-City, un minibus électrique pour 22 passagers. Un choix idéal pour les rues encombrées de la capitale.

En Espagne, Indcar est un fabricant renommé de minibus et minibus. Mais cet E-City, qui est



*La version Natural Power compte beaucoup d'avantages pour un prix modique.*

un prototype, n'était pas exempt de critiques. Certes, la plupart devraient être résolues d'ici la fin de l'année, date pressentie pour la production en série. N'empêche, certaines doléances sont entièrement justifiées, par exemple

concernant les rétroviseurs, dont la visibilité est médiocre. Comment cela est-il encore possible en 2019? Autre aspect critiquable : le chauffeur est assez isolé des passagers, ce qui ne favorise pas le contact ni la communication. L'Indcar Strada E-City Low Entry est construit sur un châssis Iveco Daily. L'avant, l'arrière et la double porte sont fournis par Iveco. Les batteries sont aménagées dans un compartiment à l'arrière et accessibles via les portes "ordinaires". Mais cela donne à réfléchir, car l'autobus souffre d'un penchant au sous-virage. Le module de batteries est relativement léger, mais pas encore assez. De ce fait, la répartition des masses n'est pas idéale. Ce modèle de présérie était alimenté par quatre modules de batteries NMC à refroidissement par eau de la marque espagnole Millor, développant 135 kWh. Indcar a également en catalogue des versions comptant trois ou cinq modules de batteries. À en croire la fiche technique, elles peuvent être chargées et se décharger environ 4000 fois. La procédure dure de 5 à 6 heures avec un chargeur 320 V de 20 kWh. Le moteur électrique installé à l'avant, de marque Magtech, délivre 120 kW par une transmission Brusa vers l'essieu arrière utilisé de série sur

*Les chaînes de traction au gaz naturel demeurent un point fort d'Iveco.*





Le modèle électrique d'Indcar, lui aussi dérivé de l'Iveco Daily de base.

le Daily Diesel. Considérant une consommation de 0,65 kWh, le rayon d'action devrait atteindre 165 km. En optant pour le module de batteries le plus lourd, il passerait à 207 km ou 16 heures d'exploitation.

L'E-City présente une masse maximale autorisée de 7,2 tonnes et accueille 22 passagers, dont 8 assis. La large porte donne accès au plancher bas. Une rampe escamotable (de marque Masats) est prévue pour les personnes à mobilité réduite. Un escalier de trois marches conduit vers les 8 sièges. Les grandes baies vitrées sont lumineuses et assurent une belle visibilité sur l'extérieur. Malgré l'essieu arrière Iveco à suspension pneumatique, l'amortissement semble trop ferme. Toutes les aspérités de l'asphalte étaient ressenties jusque dans les sièges. La vitesse maximale du véhicule est de 52 ou 53 km/h; avec 12 personnes à bord, il a même dépassé les 60 à l'heure en descente (et avec le vent dans le dos, comme dit la blague). La récupération d'énergie au freinage est très efficace (60 à 70 kW), le frein de service ne doit pas être utilisé. Mais la direction est dure, ce qui a suscité les récriminations des chauffeurs. Et l'on ne parle même pas du prix de vente de l'Indcar Strada E-City : 300 000 €.

### MAN TGE 4.180 INTERCITY 4X4

Voici une nouvelle recrue sur le parterre des minibus. Ou pas vraiment... Le MAN TGE est tout neuf, c'est vrai, mais il s'agit en réalité d'un Volkswagen Crafter portant un logo différent. Il s'en distingue toutefois par sa traction intégrale. Et cela pour un prix raisonnable. Ce

MAN TGE 4.180 Inter-City 4x4 assure avec une masse maximale autorisée de 4 t.

Pour tout le reste, on retrouve les qualités habituelles du TGE : excellente conduite, suspension agréable, rangements pour les effets personnels du chauffeur (mais on regrette que les vide-poches du haut soient trop visibles par les passagers). C'est le minibus le plus court de tout le test, mais avec le plus long empattement (4490 mm), et donc le porte-à-faux arrière le plus court (1346 mm). Selon plusieurs collègues membres du jury, les ingénieurs du MAN Bus Modification Centre de Plauen, où a été développé ce TGE 4x4 et où sont assemblés tous les équipements destinés à en faire un minibus luxueux, pourraient peaufiner leur travail au niveau du bruit. Pour être précis, je signalerai que tout comme le Crafter, le TGE est construit dans l'usine VW de Wrzesnia, en Pologne.

La transmission quatre roues motrices ne grève pas trop le prix d'achat : le surcoût ne représente qu'environ 3000 € sur un prix total de 69 500 €, pour le modèle candidat au Minibus Euro Test. Le mode 4x4 fonctionne par un embrayage Haldex multi-disc de la cinquième génération, avec un temps de réponse de 84 millièmes de seconde et intervient lorsque les informations collectées par le capteur et le canbus le réclament. Ce n'est donc pas une traction intégrale permanente et l'influence sur la consommation de carburant serait mineure. Ce système fonctionne en étroite collaboration avec les dispositifs d'assistance tels que l'ABS, l'ESP et l'ASR. Pendant le court délai de réaction, le couple est



Les batteries sont logées dans le porte-à-faux arrière, ce qui nuit à la stabilité de la conduite.

réparti si nécessaire des roues avant vers les roues arrière, de 0 à 100 %.

Le MAN TGE était équipé de très beaux sièges sur un rail à fixation rapide, pour des déplacements aisés. C'est aussi un avantage lorsqu'il faut véhiculer des personnes à mobilité réduite, qui accèdent à l'arrière du minibus par un élévateur Autolift très performant. Son prix est estimé à environ 4000 €.

L'une de mes collègues féminines a eu le malheur de coincer un talon de chaussure dans les rails de fixation des sièges. Elle propose de rajouter des languettes de protection, un luxe pas inutile.

L'intérieur du MAN est assez sombre, mais la finition soignée. Le tableau de bord est celui du TGE standard. Il y a même un siège pour l'accompagnateur et une climatisation d'air séparée, ce qui est assez inhabituel pour un minibus tel que celui-ci.

### BOÎTE AUTOMATIQUE À 8 RAPPORTS

Le TGE Intercity 4.180 mesure 6836 mm de long et 2040 mm de large et compte 11+1+1 sièges. Si nécessaire, les deux sièges tout à l'arrière peuvent être ôtés pour accueillir un fauteuil roulant. On peut faire de même de tous les doubles sièges et libérer ainsi de la place pour trois fauteuils roulants, pour lesquels des systèmes de fixation ont été installés. Le comportement routier du MAN a clairement séduit le jury. C'est aussi le cas du moteur Euro 6d 2 litres Diesel de 167 chevaux, qui libère un couple de 410 Nm entre 1500 et 2000 tpm. La

puissance transite par une boîte automatique à 8 rapports, de la marque japonaise Aisin AW.

## MERCEDES-BENZ SPRINTER 75

Tout dans un examen attentif du Mercedes-Benz Sprinter 75 révèle qu'il a été conçu comme minibus pour les transports publics. Une large porte donne accès au plancher surbaissé. Il accepte 38 passagers, dont 16 assis, et ce sur une longueur de 8,5 m.

L'essieu arrière est de type 5 t et celui avant de 2,5 t. La partie low-entry au centre du véhicule accepte un fauteuil roulant. La tare est de 4,415 t, sa masse maximale autorisée s'élève à 6,8 t. Le Sprinter 75 est le successeur du Sprinter 77 à double essieu arrière. La nouvelle version s'avère clairement plus avantageuse en ce qui concerne les frais de maintenance.

L'intérieur est spacieux, même pour les passagers devant voyager debout. La suspension pneumatique est très confortable, c'est d'ailleurs la meilleure des cinq véhicules testés. Les casse-vitesse des routes espagnoles ne mentent pas, depuis les gros dos-d'âne que l'on passe avec précaution jusqu'aux petites bosses vicieuses qui surprennent. Quelques piétons imprudents ayant soudainement traversé la chaussée ont suscité des situations périlleuses, mais qui ont permis de tester l'efficacité des freins et des systèmes de sécurité du Mercedes.

Le Sprinter 75 a de grandes vitres depuis lesquelles les passagers ont une bonne vue du décor. Par rapport au Sprinter ordinaire, le chauffeur a droit à un pare-brise prolongé. Le bilan est moins heureux en ce qui concerne le tableau de bord. C'est bien celui d'un Sprinter ordinaire, donc avec écran multimédia au centre, mais les ingénieurs de Düsseldorf, où



Un véhicule Mercedes-Benz très spacieux et bien pensé.

est construit ce modèle, se sont contentés de rajouter une rangée de boutons au-dessus (pour l'ouverture des portes, etc.), qui détonnent et font franchement vieillots. Le rétroviseur de droite n'a pas non plus convaincu, car il entre en compétition avec le montant avant. En revanche, le chauffeur n'est pas séparé de ses passagers avec lesquels il peut entretenir un contact direct.

Ce minibus est alimenté par un moteur OM651 Euro 6de 2 litres développant 120 kW (161 ch) et un couple maximal de 360 Nm entre 1400 et 2400 tpm. La boîte de vitesses automatique est une 7G-Tronic Plus, qui a dû faire preuve d'énergie pour vaincre quelques côtes assez sévères. Un retardeur Telma est présent, qui se commande via la pédale de frein, mais qui n'a pas été apprécié de tous. Ce Mercedes-Benz Sprinter 75 est doté d'une servodirection électromécanique. Son prix s'élève à 165 000 €, c'est donc l'un des plus chers du test, mais le jury estime que cela se justifie au vu de la qualité du véhicule.

En conclusion, le grand vainqueur de ce concours est le Mercedes-Benz Sprinter 75, qui se targue d'être le Minibus of the Year 2019! La récompense, le Minibus of the Year Award, a immédiatement été remise à Bernd Hülsmann, marketing director de Mercedes-Benz Minibus, à l'issue du Minibus Euro Test.

La première édition s'est tenue en 2017 et avait consacré l'Iveco Daily Tourys. Les candidats présentés pour cette seconde édition avaient clairement d'autres aspirations. On y présentait un minibus électrique et davantage de modèles pour le transport de personnes montés sur châssis conçus spécifiquement à cet effet. À cet égard, le gagnant en est un bel exemple, car le Sprinter 75 n'est en réalité un Mercedes Sprinter que jusqu'au deuxième pilier latéral. De celui-ci jusqu'à l'arrière, il a été entièrement développé à neuf, afin d'en faire un minibus pour services de transport en commun destinés aux rues difficilement accessibles des villes et villages. Sa longueur et sa largeur réduites lui procurent de nombreux avantages par rapport aux bus urbains ordinaires de 12 m. En raison du concept technique particulier, il a été élu Minibus Of the Year 2019 à l'unanimité par le jury.

Des cinq candidats, trois furent dépêchés sur place par les trois plus grands fabricants européens de minibus : Mercedes-Benz, Iveco et MAN. Les deux autres provenaient de carrossiers espagnols : Ferqui et Indcar. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL BUS OF THE YEAR

*Cet article a été rédigé avec la collaboration de Jos Haas, membre néerlandais du jury de l'International Bus of the Year*

Pendant les essais, le Mercedes-Benz Sprinter 75 a d'emblée servi d'étalon au reste de la meute.



# Van Hool livre un autocar funéraire unique à Koninklijke Beuk

Van Hool a élaboré et conçu, en collaboration avec l'entreprise néerlandaise d'autocars Koninklijke Beuk, un autocar funéraire unique. Le véhicule a été développé sur la base d'un Van Hool EX11L afin d'assurer le dernier voyage du défunt en compagnie de ses proches, dans la sérénité et l'intimité souhaitées.

De plus en plus, les autocars tendent à remplacer les convois de véhicules particuliers lors des funérailles. En étroite collaboration avec le client néerlandais Koninklijke Beuk, Van Hool a développé ce produit ingénieux et innovant sur mesure, qui permet désormais également de convoier le cercueil, déposé sur une table porte-cercueil. Il s'agit ici de répondre à une demande croissante du marché. « Nos autocars ont déjà été utilisés pour des funérailles, explique Monique Beuk, directrice de Koninklijke Beuk. De plus en plus, on nous demande s'il est possible de convoier le défunt à bord. C'est pourquoi nous avons pris l'initiative de développer un autocar funéraire en collaboration avec Van Hool. »

Filip Van Hool, CEO de Van Hool, précise : « La force de Van Hool réside dans sa capacité à collaborer avec ses clients en vue de concevoir des véhicules qui répondront parfaitement à leurs exigences rigoureuses. Le sur mesure est la carte de visite de la



maison. Les nombreuses années d'expérience de nos employés rendent possibles des réalisations uniques, au rang desquelles cet autocar funéraire. »

L'autocar permet de transporter, outre le défunt, 26 proches. Ces derniers peuvent prendre place dans différents sièges face à des tablettes, ou sur des fauteuils disposés en cercle à l'arrière. Les vitres teintées garantissent l'intimité des passagers. Trois écrans permettent de visionner des photos et des vidéos, et de la musique peut être diffusée, choisie en fonction de la personne décédée. Dans le cadre de ce concept, il est également possible de tracer un itinéraire qui passerait par divers endroits

qui ont joué un rôle dans la vie du défunt. L'autocar funéraire est équipé de diverses solutions technologiques. Monique Beuk : « Pour le transport funéraire professionnel, un élévateur allongé et lesté, une porte centrale large et une table porte-cercueil sécurisée font partie des fonctionnalités nécessaires. »

Les chauffeurs sont spécialement formés pour assurer ce mode de transport. « La technologie à bord nécessite des connaissances spécifiques, et le convoi d'une personne décédée exige un style de conduite respectueux, une excellente étiquette et de l'empathie, explique Monique Beuk. Il n'y a pas de seconde chance, la barre est placée plus haut que d'habitude. C'est un honneur pour nos chauffeurs de pouvoir contribuer au dernier voyage d'une personne. »

L'autocar funéraire Koninklijke Beuk est un Van Hool EX11L, récemment lancé sur le marché. Avec l'EX11, disponible en deux versions, Van Hool répond à la demande croissante du marché d'offrir un véhicule bien équipé et confortable dans la classe « 11 mètres ». Les véhicules sont disponibles en hauteurs de carrosserie de 3,5 m et 3,8 m et, selon le modèle, peuvent accueillir jusqu'à 47 passagers. Les compartiments à bagages spacieux affichent un volume maximum de 4,14 m<sup>3</sup> (EX11L) et 7,20 m<sup>3</sup> (EX11H). ▲





# SCANIA ECOLUTION QUI A DIT QUE DURABILITÉ NE POUVAIT RIMER AVEC EFFICACITÉ?

Des rendements élevés vont parfaitement de pair avec le respect de l'environnement. Grâce à leur faible consommation de carburant, les moteurs SCR-only à réduction catalytique sélective de Scania sont un excellent point de départ pour une flotte de véhicules plus écologique. En effet, une baisse de la consommation de carburant permet de réduire les émissions de CO2, mais aussi les frais de carburant. Un avantage pour l'environnement, mais aussi pour vos finances. Scania vous propose d'aller encore plus loin grâce à des modules astucieux qui réduiront davantage votre consommation de carburant. Nos modules liés à la formation des conducteurs ou aux contrats d'entretien, par exemple, augmenteront le taux de disponibilité de vos véhicules. Nous vous proposons des services parfaitement adaptés au profil de votre entreprise.

Vous trouverez plus d'informations sur [fr.scania.be/ecolution](http://fr.scania.be/ecolution)



# SCANIA



# Renders: châssis porte-conteneurs polyvalents et innovants

Durant ses journées portes ouvertes, Renders a présenté sa nouvelle série de châssis porte-conteneurs EURO. L'établissement de Beerse a accueilli un nombre inattendu de clients et de prospects, qui ont réagi avec enthousiasme à cette nouvelle série. "Ce fut un vrai succès, et notre équipe tient à remercier les visiteurs pour leurs réactions positives", explique Frans Renders.

## L'INNOVATION, À L'IMAGE DE RENDERS

Adaptés à la législation et aux normes contemporaines en matière de répartition des masses et de chargement de lourds containers, les châssis porte-conteneurs de Renders, innovants mais conformes au marché, se sont forgés au fil des ans une solide réputation en termes de robustesse et de facilité d'emploi. C'est également le résultat de l'examen des différents types EURO présentés par Renders. Un exemple typique porte sur l'uniformité des cadres arrière des châssis, qui protègent correctement la remorque : "Un cadre très robuste est important, surtout pour du matériel qui doit régulièrement accoster sur des quais de chargement et de déchargement", explique le responsable de l'exportation, Roger Lemaire. "En soi, ces véhicules

sont déjà très robustes, mais avec les renforts additionnels à l'avant, sur le châssis et les bras porte-conteneurs, notre tare se révèle très compétitive, d'où notre choix de l'acier S700MC qui apporte 30 % de résistance supplémentaire."

Un autre avantage de ce matériel remorqué tient dans la facilité de commande pour le paramétrage de la position désirée du container. Sur les modèles EURO 800, les éléments coulissants avant et arrière sont réglés simultanément par une seule opération, au moyen d'un bouton et d'une manette, pour pouvoir transporter des conteneurs 20/30FT, 40/2 x 20FT ou 45FT. "Pour respecter les besoins et normes actuels, nous nous sommes efforcés, pour cette série, d'obtenir un châssis porte-conteneurs robuste, facile à manipuler, pour respecter les délais de chargement actuellement très brefs, avec des



*Le contrôle de la production est particulièrement sévère afin de respecter les normes de qualité qui le sont tout autant.*



Une structure robuste, une tare modique et une commande aisée : ce sont les ingrédients de la nouvelle série de châssis porte-containers de Renders.



Modifier la configuration de la remorque est une opération à la fois simple et très rapide.

procédures de maintenance et de service après-vente simples et très accessibles. Les roulettes que nous utilisons pour les parties mobiles peuvent chacune supporter des efforts jusqu'à 9 tonnes. Dès lors, il ne faut plus craindre de dégâts au matériel roulant, même si le grutier n'y va pas de main morte", explique M. Lemaire. Ces véhicules ont évidemment été testés pour supporter les masses très élevées qui sont couramment transportées par des containers de 20 pieds. 34 tonnes n'y sont pas exceptionnelles. Le châssis, mais également les composants mécaniques pour les éléments télescopiques de la remorque sont tous bien plus robustes que nécessaire pour supporter de telles masses."

## LES EXPÉRIENCES DES CLIENTS

Bien que l'ensemble de la série n'ait été dévoilé au client et à la presse spécialisée que fin juin, plusieurs châssis de ce type sont déjà en exploitation depuis des mois chez des clients de Renders, explique Frans Renders : "Pour

résoudre les inévitables maladies juvéniles, nous avons déjà testé plusieurs séries EURO chez quelques-uns de nos gros clients. Mais les résultats étaient d'emblée convaincants. Là où nous avons investi pas mal de temps, c'est dans le perfectionnement et l'industrialisation des véhicules. Tout se fait entièrement selon nos instructions et normes, et nous en assurons le suivi minutieux durant la production." Et Roger Lemaire de conclure : "Aucune remorque ne quitte la chaîne de production sans avoir subi un contrôle intégral et minutieux. Le client a droit à une qualité et une fiabilité tout à fait irréprochables."

Pour le service et la vente, Renders travaille avec 2 partenaires qui se sont déjà forgé une solide réputation, eux aussi : Truckland pour les Pays-Bas, TRL pour la Belgique. Ils couvrent tout le territoire du Benelux sous la coupole de Renders Trailers SA, afin de garantir un service clientèle et commercial sans faille. Renders dispose également d'un réseau étendu au Benelux pour un service 24/24.

## UN CHÂSSIS POUR CHAQUE BESOIN

Au sein de la série EURO, Renders a le châssis paré pour chaque emploi. Le modèle EURO 800, extrêmement polyvalent et facile d'emploi, et l'EURO 925 (coulisse arrière) conviennent tous deux au transport de containers 45FF selon la réglementation UE et sont parfaits pour les flottes ou les locations. Le modèle EURO 950 (anciennement RSCC) est apte à la distribution de containers 20FF et 40FF (opérations de chargement et de déchargement fréquentes, relations courtes). Il coulisse facilement d'une position 20FF 34 tonnes à 20FF central/arrière et même 40FF. Quant à l'EURO 1000 LZV, il est destiné aux nouveaux super camions. Et il y a aussi une série de châssis porte-containers à 2 ou 3 essieux fixes de type EURO 100 à EURO 500. Tous à l'image de robustesse et de convivialité de Renders. ▲

JAN VOET

*Ce support de timon automatique est le fruit du développement de Renders pour un client appelé à accoupler et découpler fréquemment. Comme quoi, le travail sur mesure demeure un point fort de la firme.*

*L'intérêt était manifeste lors des journées portes ouvertes de Renders.*





# Goodyear : seconde génération de pneus KMAX et FUELMAX

En lançant ses KMAX et FUELMAX, Goodyear renouvelle son assortiment. Les pneus ont été mis au point dans le cadre de la stratégie “Total Mobility”, qui vise à opérer un suivi des pneumatiques durant toute leur vie opérationnelle, depuis l’installation jusqu’à la mise au rebut en passant par un éventuel rechapage.

Personne ne s’étonnera d’entendre que Goodyear cherche, avec ses gammes renouvelées, à conjuguer à la fois une augmentation du kilométrage parcouru et une baisse de la consommation de carburant. Mais la refonte va plus loin encore. Les flancs de ces pneus portent en effet le symbole hiver. Une belle prouesse due au fait que de nouveaux sillons et blocs s’ouvrent en fonction de l’usure progressive du profil. Cela rend de l’adhérence sous différentes conditions météorologiques et divers types de chargement. Les pneus KMAX ont été imaginés pour le trans-

port régional et de distribution, les FUELMAX pour les relations longues distances.

Les pneus pour essieu moteur et pour essieu directeur KMAX GEN-2 garantissent un kilométrage et une longévité impressionnants. Avantage de la série : amélioration d’au moins 25 % des qualités all-weather, 15 % de protection supplémentaire contre les dégâts et 5 % de baisse de la consommation, pour un kilométrage équivalent à son prédécesseur. Pour ses nouveaux pneus pour essieu moteur et essieu directeur FUELMAX GEN-2, Goodyear

*Comparaison directe des pneus FUELMAX sur revêtement mouillé.*





Le Goodyear Drive-Over-Reader a recours à des caméras et des lasers pour vérifier le bon état des pneus.

annonce une hausse de 10 % du kilométrage possible, 30 % d'amélioration des qualités all-weather et une diminution des bruits, avec en prime une résistance au roulement aussi faible que la précédente génération de pneus FUELMAX.

Goodyear équipe ses nouvelles gommages KMAX GEN-2 et FUELMAX GEN-2 de la puce RFID, un émetteur qui permet une identification et une connectivité aisée pour répondre aux attentes des systèmes de gestion de pneumatiques et de suivi des véhicules. Il devient possible de communiquer avec un système sur le cloud au niveau du numéro de série individuel de chaque pneu, et donc d'envisager une réelle gestion des pneus à grande échelle. L'avantage supplémentaire concerne évidemment la protection contre le vol, grâce à la traçabilité.

Goodyear nous a par ailleurs montré une puce qui peut être fixée sur la jante et vérifier en permanence la pression des pneus. Elle a l'avantage de pouvoir être mariée aux puces RFID désormais intégrées à l'intérieur des gommages. Autrement dit, cet équipement reflète directement la pression des pneus de tout le combiné.

### 3PMSF ET ÉMISSIONS RÉDUITES DE CO2

Les nouveaux pneus pour poids lourds de Goodyear respectent la législation plus sévère sur les pneus hiver et affichent le label 3PMSF, acronyme de Three-Peak-Mountain-Snow-Flake. Grâce à la résistance au roulement la plus faible dans ce segment, les 2 nouvelles séries de gommages contribuent à réduire les re-

jets de CO2 du transport routier et respectent déjà les futures normes CO2, encore plus sévères. Les KMAX GEN-2 et FUELMAX GEN-2 font partie du segment de produits On-Road de Goodyear, à l'instar des pneus pour essieu moteur, essieu directeur et essieu remorqué FUELMAX PERFORMANCE destinés au transport international, connus pour leur résistance extrêmement faible au roulement.

En lançant ces nouveaux produits, Goodyear n'a pas omis de rappeler que se poursuit l'intégration du réseau de fabricants de pneumatiques : TruckForce, le réseau qui intervient entre autres en soutien du service d'intervention ServiceLine24H, oriente de plus en plus ses efforts sur la maintenance préventive afin d'éviter des problèmes de pneumatiques et l'immobilisation forcée des véhicules.



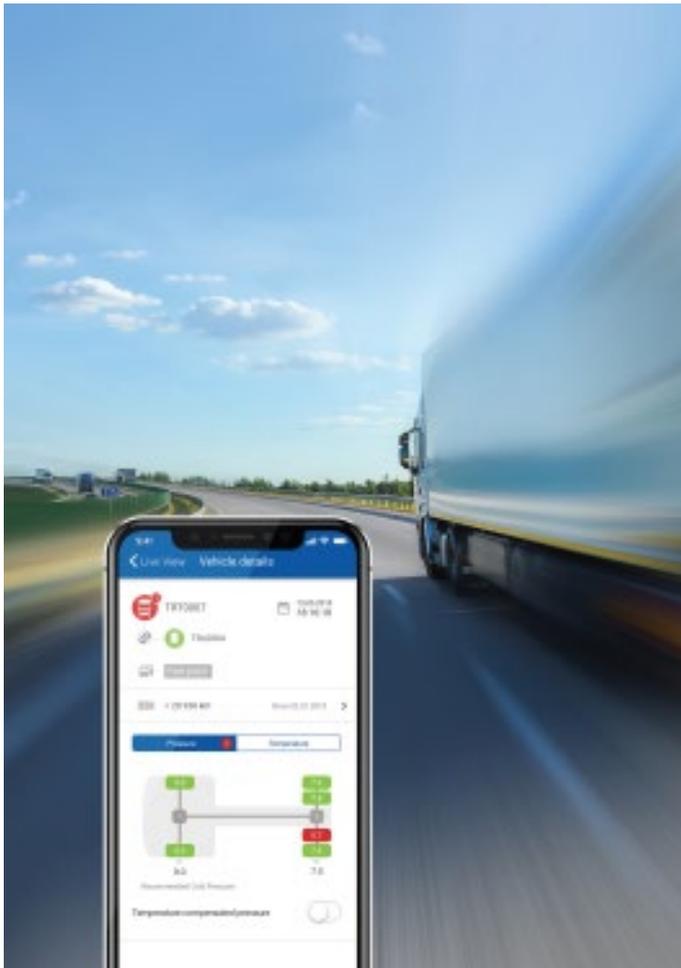
La pression et le profil sont contrôlés.



Plus le pneu s'use, plus des sillons s'ouvrent dans le profil, afin de garder une adhérence constante. Voyez la différence avec l'ancien profil, usé.



La puce RFID peut être fixée sur chaque jante à l'aide d'un câble.



TruckForce a pour tâche d'allonger tant que possible la durée de vie des pneus des véhicules de ses clients. Goodyear Drive-Over-Reader en est un bel exemple : lorsqu'un véhicule passe lentement par-dessus, ce système doté de caméras et de lasers vérifie l'état des pneus. Il peut y déceler immédiatement une pression trop faible ou une usure trop prononcée du profil. Il intervient également sur la plate-forme FleetOnlineSolution de Goodyear, conçue surtout pour les flottes. Sur celle-ci, le gestionnaire peut suivre en permanence l'état des pneus des véhicules de sa flotte. La facturation claire et simplifiée est un autre avantage, avec des économies à la clé.

## GOODYEAR

En lançant ses nouveaux pneus avec puce RFID intégrée, Goodyear donne désormais aux gestionnaires de flotte la possibilité de garder une vue d'ensemble précise et concise des pneus des véhicules et surtout de leur coût. Par les informations supplémentaires fournies en prime, il est également plus facile de planifier la maintenance et d'éviter les problèmes. ▲

JAN VOET



# Welcome to the next generation.



**KMAX GEN-2**

**FUELMAX GEN-2**

**GOODYEAR**

[www.goodyear.eu/truck](http://www.goodyear.eu/truck)

## DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- Mercedes-Benz Actros SLT
- Nikola
- Iveco

## AGENDA

- Matexpo:  
11 - 15 septembre
- Solutrans:  
19 - 23 novembre

*BTC preuves de maniabilité :*

- 31 août, parking Transport Michel, Houdeng Goegnies
- Finale : 5 octobre, Truckstop 26 bis, Heusden-Zolder

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



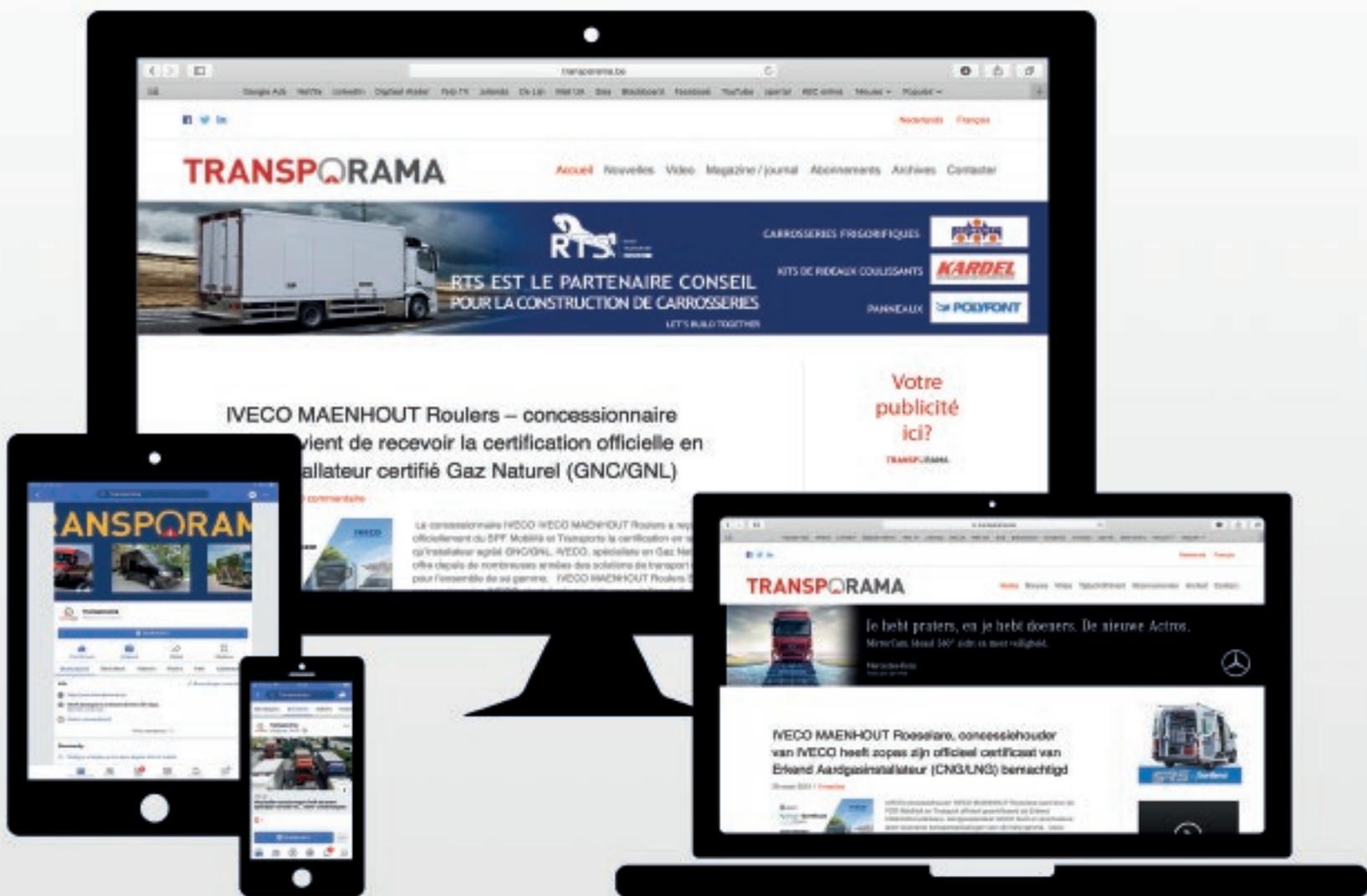
## ABONNEMENTS

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

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

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

# TRANSPORAMA



**Suivez-nous sur le web!**

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

# PROUDLY CARRYING

After being named the International Truck of the Year, the all-new F-MAX is ready to hit the road internationally. Now, it's time to carry this great honour on the roads of Europe and around the world.

**Ford Trucks**  
**Sharing the load**  
[www.fordtrucks.com.tr](http://www.fordtrucks.com.tr)



**TRUCKS**