

TRUCK | VAN | TRAILER | BUS | COACH

TRANSPORAMA

€ 4,99 - NR 401 - JAN/FÉV 2020 - BIMENSUELS



P509474 - Bureau de dépôt: Leuven Masspost



SCANIA WINTERDRIVE 2020

RENAULT TRUCKS T HIGH 2020

VOUS ALLEZ AIMER
LES GRANDS ESPACES

NOUVELLE DESSERTE
GRANDE CAPACITÉ



TRANSPORAMA



Contenu	3
Editorial	5
Fiat Ducato AT9	8
MAN TGE	14
DAF	16
Des camions de 38 m en essai en Hollande	22
Scania winterdrive 2020	32
Iveco et Nikola vont collaborer	42
Van Hool TX et EX	52



reault-trucks.be

LE CONFORT À L'ÉPREUVE DES LONGUES DISTANCES.

Planche de bord carbone, sellerie cuir noir, harmonie du ciel de toit grise et personnalisation de la calandre et des rétroviseurs ton caisse, à l'intérieur comme à l'extérieur, la cabine présente des finitions haut de gamme. Renault Trucks T High 2020 offre une desserte composée de 3 coffres fermés pour une capacité totale de 221 L. Équipé du moteur Euro 6 step D, du système Optivision Map Based dernière génération avec données embarquées et du régulateur de vitesse adaptatif Eco Cruise Control, il permet de parcourir de longues distances tout en assurant un agrément de conduite maximum au conducteur.

Réservez votre essai sur reault-trucks.be



Peterbilt sollicite Meritor pour ses camions électriques

Peterbilt a fait part début février d'un contrat passé avec Meritor pour la livraison de chaînes de traction électriques pour ses modèles 579EV et 520EV, tous deux de "class 8", c'est-à-dire les camions les plus lourds. Pour le premier, l'objectif consiste à lancer de petits volumes de production d'ici la fin de l'année; quant au 520EV, il devrait suivre l'année prochaine.

"Peterbilt pressent l'électrification des poids lourds. Ce contrat, qui n'est pas exclusif, est un exemple de plus montrant à quel point nous croyons dans le bien-fondé des véhicules électriques", commente Jason Skoog, vice-



président de PACCAR et General Manager de Peterbilt.



TRANSPORAMA

41^{ème} année - 401 Janvier/Février 2020 - € 4,99

Limming 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, Leo Van Hoorick, Dirk Willemen, Hendrik De Spiegelare, Iep Van der Meer

TRADUCTIONS
Didier Lemaire

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

PUBLICITÉ
Ingrid Janssens (ingrid.janssens@transporama.be)

MISE EN PAGE
Cato Apers

IMPRIMERIE
Drukkerij Van der Poorten NV 

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.



Redacteur en chef
Jan Voet

Pas assez nombreux

Ce numéro de Transporama a pris un autre visage. Sa présentation a été retravaillée. Nous allons progressivement en améliorer le look. La qualité des photos devrait progresser, et elles seront publiées en format agrandi. Bref, vous verrez la différence lorsque le facteur viendra déposer la prochaine édition de Transporama dans votre boîte aux lettres, ou lorsque vous achèterez ce magazine chez votre libraire, à la station-service ou ailleurs.

Alors que l'économie demeure florissante, le nombre de métiers en pénurie ne cesse de croître. Et parmi ceux-ci, la profession de routier est depuis des années l'une des plus difficiles à pourvoir. Par le passé, elle a assuré de très bons revenus et une certaine forme de liberté. Il n'en fallait pas plus pour attirer les recrues. Mais les temps ont changé : les chauffeurs font l'objet d'un suivi continu, sinon de contrôles permanents, par le dispatching, les ordinateurs de bord ou d'autres applications électroniques sur smartphone. La productivité des chauffeurs a fortement augmenté, mais comme dans de nombreux secteurs de l'entreprise, leur pouvoir d'achat n'a pas suivi. Sans parler de leurs responsabilités actuelles : non seulement sur leur matériel, coûteux, mais aussi sur leur chargement : des marchandises qui ne sont plus stockées dans un entrepôt et qui doivent circuler sur des infrastructures routières qui ne sont plus adaptées au volume de trafic actuel. Bref, le routier d'aujourd'hui fait partie de la chaîne logistique ou de production. Sa responsabilité n'est pas mince, pourtant, il souffre d'une image de marque négative dans les médias, et par extension, dans l'ensemble de la société.

Tiens, tout compte fait, la forte pénurie de chauffeurs n'est peut-être pas si mauvaise que ça. Car un salaire plus attrayant, de meilleures conditions sociales et une image revalorisée sont les premières conditions qui s'imposent pour convaincre de jeunes recrues de prendre place au volant d'un bahut. Qui sait si cette carence en chauffeurs n'est pas appelée à devenir un levier pour améliorer les conditions de travail et salariales du personnel roulant.



Ford primé au Salon de l'Auto de Bruxelles

Le nouveau Ford Transit Plug-in Hybrid a été élu avec une confortable avance "Fourgonnette de l'année" par un jury européen composé de 25 journalistes spécialisés. C'est la plus haute distinction que puisse recevoir une fourgonnette. Ford est le premier fabricant de fourgonnettes à opter pour une alimentation hybride, à la fois par son Transit Plug-in Hybrid (PHEV) et par le Diesel 'mild hybrid' (mHEV). Le fait qu'elle soit utilisable à la fois en agglomération et à la campagne a séduit le jury. Le PHEV peut rouler sans produire de rejets polluants, sans crainte d'autonomie réduite et sans compromis au niveau de la capacité ou du volume de chargement.

Ford a par ailleurs aussi été récompensé en recevant pour son Ranger le prix International Pick-Up Award (IPUA) biennal. Leader du marché européen dans le segment des pick-up de 1 tonne, avec au moins 30 % de parts, ce Ranger a été élu par le jury international de 18 spécialistes au rang de "meilleur all-rounder". Pour rappel, il avait déjà remporté la première édition de l'IPUA en 2013.

C'est la toute première fois qu'une marque remporte simultanément 2 récompenses principales. La photo montre Peter Bertin, Managing Director de Ford Belgium, qui reçoit les 2 trophées des mains de Leo Van Hoorick, rédacteur de Transporama et membre du jury représentant la Belgique.

www.van-of-the-year.com



Le membre du jury Leo Van Hoorick remet les récompenses à Peter Bertin, Managing Director de Ford Belgium



La chaîne cinématique du Transit Custom PHEV procure de nombreux avantages en ville comme ailleurs.

Votre confiance. Le plus beau prix que nous ayons jamais reçu.



INTERNATIONAL
VAN OF THE YEAR 2020



INTERNATIONAL
PICK-UP AWARD 2020



Nouveau Ford Transit Custom Plug-in Hybrid
Nouveau Ford Transit Custom EcoBlue Hybrid
Nouveau Ford Ranger



WWW.FORD-ANTWERPEN.BE
WWW.AUTOPOLIS.BE

Denayer

Bisschoppenhoflaan 515-517
2100 ANTWERPEN
03 360 50 80

Permeke

Jan Van Rijswijcklaan 298
2020 ANTWERPEN
03 827 79 10

De Kort

Kapelsesteenweg 76
2930 BRASSCHAAT
03 641 98 00

Deprince

Mechelsesteenweg 258
2500 LIER
03 4 881 881

Van de Ven

Starrenhoflaan 1
2950 KAPellen
03 664 04 90

Gonthier

Antwerpsesteenweg 273
2800 MECHELEN
015 55 60 71

Autopolis Leuven

Brusselsesteenweg 57
3020 HERENT
016 31 05 10

Autopolis Zaventem

Leuvensesteenweg 438
1930 ZAVENTEM
02 785 02 40

3,1-9,5 L/100KM. 70-248 G/KM. (NEDC)

3,57-10,7 L/100KM. 81,2-278 G/KM. (WLTP)

Informations environnementales (AR 19/03/2004) : www.fr.ford.be/environnement. Les chiffres de consommation et d'émission s'appliquent aux véhicules avec les pneus de série, comme décrit dans les équipements de série. Des pneus et/ou des jantes optionnels peuvent engendrer d'autres valeurs d'émission de CO₂ et de consommation. Les véhicules affichés peuvent différer des spécifications réelles. Contactez-nous pour plus d'informations ou rendez-vous sur www.fr.ford.be DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. ford.be



Nous avons testé la variante à motorisation 2,3 litres développant 160 ch.

Fiat Ducato 2020, désormais avec boîte automatique à 9 rapports



La boîte automatique à 9 rapports fonctionne à merveille.



La montée à bord de ce Ducato est facile, ses rétroviseurs sont excellents.

La nouvelle génération du Fiat Ducato peut désormais recevoir une transmission automatique sophistiquée à 9 rapports. Le millésime 2020 peut toujours compter sur la gamme la plus étendue d'empattements, de longueurs et de hauteurs, ainsi que sur des caractéristiques techniques (volume et capacité de chargement, masse d'essieux) sans équivalent dans le segment des camionnettes à traction avant. En outre, le Ducato demeure le châssis le plus demandé pour les motor-homes : il équipe trois quarts des modèles vendus en Europe.

MOTEURS : PERFORMANCE ET EFFICIENCE

Toute la gamme Multijet 2 est désormais bâtie autour du moteur Diesel 2,3 litres à turbocompresseur à géométrie variable. Grâce à la gestion électronique, le nouveau turbo s'adapte automatiquement aux régimes et au style de conduite afin de garantir la pression adéquate à tout moment.

Le modèle Ducato d'entrée de gamme développe 120 ch à 2750 tpm et un couple de 320 Nm à 1400 tpm sur une transmission manuelle à 5 vitesses. Puissance et couple ont gagné 10 % par rapport à l'ancien moteur 2.0 litres. La variante de 140 chevaux à 3500 Nm forme le cœur de la gamme. Avec un couple de 350 Nm (+ 9 % par rapport au 130 Multijet) à seulement 1400 tpm, c'est un propulseur à la fois souple et polyvalent. Il peut être marié à une boîte 6 vitesses ou à la nouvelle transmission automatique '9Speed'. La version de 160 ch de puissance nominale à 3500 tpm, couplée à la transmission automatique libérant 400 Nm à 1500 tpm, garantit des performances supérieures. Tout en haut de la gamme se trouve le moteur 2.3 Multijet affichant 180 chevaux à 3500 tpm et 400 Nm de couple avec une boîte manuelle, et même 450 Nm avec la nouvelle boîte automatique. Soit un progrès de 12 % par rapport au modèle précédent. En ce qui concerne le couple, ce



La finition de l'habitacle est correcte, mais pas encore au niveau de certains concurrents.



Apple CarPlay est très bien intégré au système audio Fiat.

ACTUALITÉS

Gheeraert Transport et Eraltrans unissent leurs forces



pour garantir le fonctionnement de notre entreprise et la qualité souhaitée par notre clientèle. Je reste moi-même actif au poste de Head of Sales afin d'œuvrer à cette croissance. Avec nos partenaires, mes fils Pieter et Jonas et mes neveu et nièce Michael et Kristina demeurent garants de la bonne exécution des tâches de transport."

Jérôme Vandenbussche, manager Distribution & Entrepôt chez Gheeraert, peut désormais garantir une plus grande couverture géographique et une fréquence de distribution supérieure à ses clients du Benelux.

"Outre nos deux sites de Loppem et Zwijnaarde, nous sommes désormais en mesure, avec les centres de distribution additionnels de Saint-Trond, Vilvoorde et Beernem, de diminuer les kilomètres parcourus et les rejets polluants, en plus d'éviter les embouteillages. C'est tout profit pour l'environnement et nos clients. La transition énergétique pour la distribution de marchandises en ville y gagne aussi. Le rachat procure des économies d'échelle aux deux entreprises et permet d'intensifier notre extension et notre volonté d'innovation."

moteur s'affiche comme la référence dans sa catégorie.

Naturellement, Fiat a prévu une version Natural Power. Le moteur au méthane (CNG), d'une cylindrée de 3000 cm³, a une puissance nominale de 136 ch à 2730 tr/m et 350 Nm à 1500 tpm. Il confirme l'engagement de Fiat Professional pour le développement de ce carburant alternatif. Le Ducato 140 Natural Power fait en effet partie d'une gamme complète de véhicules utilitaires alimentés au gaz, composée de camionnettes dérivées des voitures de tourisme, allant du Fiorino au Doblò à empattement court ou long. Les porte-paroles Fiat ont déjà annoncé l'arrivée prochaine d'une variante entièrement électrique.

BOÎTE AUTOMATIQUE '9SPEED'

Nous avons eu brièvement l'occasion de tester la plus récente version Ducato, un modèle de 160 ch muni de la nouvelle transmission automatique '9Speed'. Elle propose 3 modes de conduite : Normal, Éco (avec des changements de vitesse un peu plus lents, mais une conduite plus économique) et Power (des régimes plus hauts et des réponses plus

énergiques, mais une consommation accrue). À cela s'ajoutent bien entendu la conduite automatique 'D' (Drive) – la transmission choisit seule le rapport le plus adapté en fonction des circonstances (vitesse, chargement, dénivelé) – et le mode Autostick. Celui-ci est activé en glissant le levier de vitesse vers la gauche, puis en le poussant vers l'avant pour monter d'un rapport ou en le tirant vers l'arrière pour rétrograder. Ce mode manuel se révèle utile dans des circonstances difficiles, par exemple en montagne ou pour tracter une remorque. La position au volant est bonne, mais la lisibilité du tableau de bord pas toujours optimale. J'ai été séduit par le siège du chauffeur, nettement moins par celui des passagers, qui manquent en outre d'espace aux jambes en raison du tableau de bord bas et de l'encombrement de la boîte à gants. Il y a également aussi à redire au niveau de l'acoustique, le moteur paraissant d'emblée plutôt bruyant. De bons points en revanche pour la poignée au plafond pour le passager central et la présence de patères.

Le Ducato MJ2020 est équipé d'origine de l'EcoPack, qui regroupe les technologies environnementales les plus sophistiquées : un système Start/Stop avec un alternateur intelligent, une pompe de carburant

électronique qui consomme moins d'énergie et assure une combustion plus efficace, un interrupteur ECO pour économiser le carburant. Selon Fiat, la nouvelle gamme Ducato, la plus aboutie à tous les niveaux, comprend les systèmes d'aide à la conduite les plus sophistiqués pour offrir au conducteur un contrôle total.

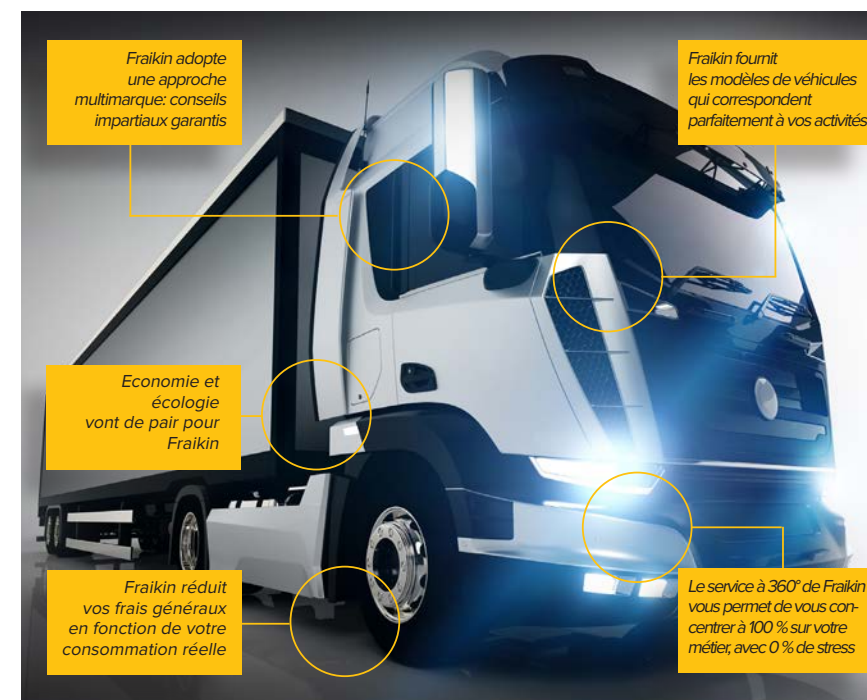
Un nouveau système d'infodivertissement est désormais disponible et comprend un écran 7 pouces de Mopar®, un port USB et une radio DAB. Le système de navigation par satellite peut même enregistrer les dimensions et la version du véhicule, de façon à lui éviter les passages trop étroits ou les ponts trop bas. C'est un équipement vraiment mûrement réfléchi, qui s'adresse tout particulièrement aux utilisateurs professionnels et aux conducteurs de motor-homes. Ce nouveau système compatible avec Android Auto™ intègre aussi une fonction Apple CarPlay.

Leo Van Hoorick
Membre du jury de l'International Van of the Year

La société Gheeraert Transport, établie à Loppem près de Bruges et spécialisée dans le transport à haute valeur ajoutée, a racheté le 1er janvier dernier le fonds de commerce et repris le personnel de la firme Eraltrans (Groep Hendrickx) basée à Saint-Trond. "Nous pensons que le secteur du transport évoluera encore à l'avenir. Mais pour continuer à innover et à investir, nous avons besoin d'une stratégie d'expansion. Ce rachat s'inscrit dans notre projet de croissance et procure des économies d'échelle aux deux sociétés", commentent Peter et Stijn Gheeraert, respectivement âgés de 43 et 41

ans. Les actionnaires familiaux d'Eraltrans cherchaient déjà un repreneur afin de pérenniser la continuité de leur entreprise et rassurer leur personnel et les clients. La première année, ses activités se poursuivront sous le nom actuel d'Eraltrans. Les 20 collaborateurs de bureau et d'entrepôt et la flotte de 40 tracteurs sont repris par Gheeraert Transport.

Eric Hendrickx, administrateur d'Eraltrans : "Nous nous sentons à l'aise avec la vision d'avenir de Gheeraert Transport et sommes convaincus qu'il était le meilleur parti



Fraikin adopte une approche multimarque: conseils impartiaux garantis

Fraikin fournit les modèles de véhicules qui correspondent parfaitement à vos activités

Economie et écologie vont de pair pour Fraikin

Fraikin réduit vos frais généraux en fonction de votre consommation réelle

Le service à 360° de Fraikin vous permet de vous concentrer à 100% sur votre métier, avec 0% de stress

0 % STRESS 100 % SUCCESS

Fraikin vous offre un service à 360° grâce auquel vous pouvez vous consacrer à 100%, avec 0% de stress, sur ce en quoi vous excellez: fournir le meilleur service à vos clients. Entre-temps nous nous chargeons de votre flotte de véhicules, de l'entretien, de toutes les inspections, de la vérification des pneus, de la gestion des contraventions, des garanties, des sinistres, des assurances, de la taxe de circulation, et des négociations avec les fournisseurs. En résumé: vous pouvez vous concentrer sur un transport de qualité et Fraikin vous fait gagner du temps et de l'argent.

Tél 02 257 17 60
www.fraikin.be

FRAIKIN
YOUR TRUCK RENTAL COMPANY



La version XL est allongée de 35 cm par rapport au Berlingo ordinaire. Cela dégage un espace supplémentaire considérable, sans que le véhicule devienne trop encombrant en ville.

Test de longue durée : Citroën Berlingo XL

Un Berlingo noir baptisé XL, à 7 places assises. Certes, Citroën n'est pas l'inventeur du monovolume, mais pour ce type de véhicule familial abordable, impossible de passer sous silence l'énorme succès de la marque au double chevron. Quelle bonne idée, dès lors, de nous lancer dans un test

longue durée sur un Berlingo à empattement long!

Grâce à une chaîne cinématique Diesel portée à 130 ch, mariée à une boîte manuelle souple à 6 vitesses, ce Berlingo se sent vraiment à l'aise. Même avec 6 passagers et leurs

bagages, cette petite fourgonnette française ne tombe pas vite à court d'haleine. Le "ludospace" testé est une version simple, de type fourgonnette. N'empêche, le résultat est saisissant, car il suit parfaitement le rythme du trafic, sa transmission est d'une grande souplesse et le moteur surtout est

économe en carburant : 5,7 litres/100 km en moyenne. C'est une très belle moyenne étant donné l'emploi et le gabarit du véhicule. Le silence intérieur du Berlingo est agréable, quelle que soit la vitesse de déplacement. Si les 2 sièges arrière ne sont pas utilisés fréquemment, ils peuvent être rabattus en portefeuille et accolés au dos de la rangée du milieu. On obtient alors un coffre très pratique masqué sous l'écran cache-bagages. On peut aussi retirer ces 2 sièges arrière : l'opération n'est pas très compliquée, mais ils sont relativement lourds. Les remettre en place est tout aussi facile. Attention toutefois à ne pas se tromper, car sièges de gauche et de droite sont différents. Contrairement ce que l'on pense, ils peuvent être utilisés par des adultes, à condition d'accepter de plier les jambes et de relever un peu les genoux.

Le Berlingo est truffé de gadgets et trouvailles fort pratiques, surtout pour le rangement des effets personnels. La finition est bonne



Lorsqu'on enlève les 2 sièges arrière et replie tous les autres, on remarque bien les liens de parenté du Berlingo avec les véhicules utilitaires.

malgré l'omniprésence de plastique. Tout semble robuste et agréable au toucher.

Autre aspect qui mérite d'être souligné : le système de navigation indique les prix du Diesel dans les stations-service à proximité de l'endroit où l'on se déplace. Je me suis pris au jeu des comparaisons, mais n'ai jamais

décelé d'écarts.

Jan Voet

Membre du jury de l'International Truck of the Year



Plusieurs semaines de tests ont révélé une consommation étonnamment faible pour cette grande familiale française.



Le MAN TGE B avec superstructure d'ambulance adaptée par Rodriguez Lopez Auto.

Ambulances et transport de blessés, un nouveau chapitre pour MAN

Met d'arrivée du TGE au catalogue de MAN ouvre à ce dernier de nouveaux marchés, par exemple celui des ambulances. Certes, l'entreprise avait déjà beaucoup d'expérience dans les véhicules d'intervention, notamment d'incendie, mais les ambulances représentent un tout autre créneau. Afin de garantir à sa

clientèle un produit digne de la qualité de MAN, la firme a racheté la société Ambuland. Grâce à sa collaboration avec la marque Volkswagen, qui fait partie du même groupe industriel, MAN opère depuis quelque temps aussi dans le segment des véhicules utilitaires

légers. Il peut y proposer d'autres produits, comme des ambulances et des véhicules de transport de blessés – un segment neuf, mais intéressant. La philosophie consiste à fournir à chaque client un produit fini, dont le réseau de concessionnaires MAN peut assurer la maintenance intégrale. Les clients n'ont ainsi

qu'un seul interlocuteur, le concessionnaire, et ne doivent pas frapper à la porte d'un carrossier spécialisé. MAN Truck & Bus Belgique a noué à cet effet une collaboration avec Ambuland, le représentant belge du constructeur espagnol Rodriguez Lopez Auto, en abrégé RLA.

AXÉ SUR LE MARCHÉ BELGE

Depuis plus de 30 ans, RLA construit et adapte sur mesure des ambulances et des véhicules spécialisés à partir d'utilitaires légers. Les véhicules de MAN/Ambuland sont donc entièrement développés et adaptés au marché belge et aux conditions imposées par les clients belges à ce genre de véhicule. RLA a une capacité de production d'environ 1500 véhicules par an dans son usine d'Ourense, en Espagne, qui couvre 18 000 m² environ. L'entreprise ibérique exploite un second site de production en Colombie, d'où elle dessert le marché sud-américain. La gamme de base de RLA comprend déjà 800 véhicules différents, qui peuvent être adaptés aux besoins locaux. On y recense des ambulances et des véhicules d'intervention rapide (type B ou C), des véhicules pour

transport de blessés (type A2). Mais RLA réalise aussi des variantes spéciales, comme des véhicules d'intervention rapide en cas de catastrophe ou d'accident, des ambulances militaires, des salles d'opération mobiles et des véhicules de police.

HOMOLOGATION EUROPÉENNE

"Rodriguez Lopez Auto compte plus de 30 ans d'expérience dans ce genre de véhicules", commente Adriaan Murre, patron d'Ambuland. "Ils utilisent 90 % de composants et d'organes produits soit en interne, soit dans les environs proches. Un département du groupe se concentre uniquement sur les produits pour ambulances et soins aux malades. Ils peuvent ainsi garantir une très haute qualité et un bon service après-vente. Tous les véhicules RLA reçoivent une homologation européenne, les ambulances sont fournies avec un COC 2e phase pour la transformation et peuvent être directement immatriculées en Belgique. La garantie de 2 ans couvre tant le véhicule que la superstructure, avec toutefois une restriction à 120 000 kilomètres." Grâce à de nombreuses mesures visant à alléger l'engin, le TGE peut être livré avec une

MMA de 3500 kg pour une tare de 3 tonnes, même avec le moteur le plus puissant et une boîte automatique. Un permis de conduire ordinaire, de type B/BE, suffit donc pour en prendre le volant.

Notons que le modèle 100 % électrique eTGE peut être converti en ambulance avec une MMA de 3500 kg. Son rayon d'action s'élève à 173 km (NEDC) et il peut être déployé dans les zones à basses émissions.

Tous les véhicules sont équipés d'un système CANBUS sophistiqué (Carla 4.0), conçu et fabriqué par RLA lui-même. Ceci garantit une gestion impeccable de tous les paramètres, entre autres pour l'éclairage et la température à l'aide d'écrans tactiles dans la cabine.

"Les ambulances forment un segment très spécialisé et des clients fort exigeants", poursuit Marc De Baerdemaeker, Managing Director de MAN Truck & Bus. "Nous sommes ravis d'avoir trouvé en Ambuland et RLA des partenaires spécialisés dans ce domaine, qui nous permettent de proposer à notre clientèle un véhicule de qualité avec homologation européenne, dérivé de nos TGE et eTGE."

Hendrik De Spiegelare



La collaboration entre MAN et Ambuland a débouché sur ce type d'ambulance pour transport de malades.



La chaîne cinématique du CF Electric provient de VDL.

DAF : Succès du CF électrique

La variante électrique du CF de DAF engrange de beaux résultats. Les tests réalisés sur la première génération du CF Electric chez les clients étant très prometteurs, la seconde sera lancée prochainement.

Le CF Electric a déjà effectué plus de 150 000

km : 6 poids lourds ont été déployés chez des clients afin d'accumuler de l'expérience en conditions opérationnelles. Et la commercialisation a commencé à petite échelle. Pour cela, DAF a installé un nouveau tableau de bord et revu le logiciel. Mais il se refuse à l'intégrer dans les statistiques

de vente : il compte n'en distribuer que quelques dizaines sur l'année. D'abord en Belgique, aux Pays-Bas et dans la Rhénanie-du-Nord-Westphalie voisine. En fonction du succès rencontré sur ces 3 marchés, la commercialisation dans d'autres parties du continent pourra être envisagée.

Pour les clients, l'emploi du CF électrique est une opportunité de se familiariser avec le potentiel et surtout l'emploi de ce type de véhicule. Dans les premières semaines, seule une fraction de l'autonomie de 100 km a été envisagée. La confiance a grandi, et à l'heure actuelle, certains clients effectuent déjà 250 km par jour avec un véhicule, en 2 séquences. Les batteries sont très vite rechargées : 30 minutes suffisent pour les remplir à bloc. En Allemagne, le camion est utilisé par la firme Rhenus Group; aux Pays-Bas, il s'agit des sociétés Jumbo, Simon Loos et Tinie Manders Transport. C'est surtout chez cette dernière que l'emploi est très intensif : le tracteur déjà accumulé plus de 30 000 km au compteur, il roule 7 jours par semaine de 6 heures à

minuit. Essentiellement sur des parcours très courts dans la région d'Eindhoven. Les porte-parole de l'entreprise Tinie Manders Transport reconnaissent qu'il faut revoir totalement l'organisation des itinéraires si l'on veut utiliser un poids lourd électrique. Le trajet doit être adapté et surtout, il doit avoir la possibilité de recharger les batteries pendant le chargement et le déchargement des marchandises. C'est loin d'être évident, car une borne de recharge rapide coûte vite la bagatelle de 200 000 €. Chaque exploitant de supermarché n'aura sans doute pas les reins suffisamment solides pour y consentir, tout dépendra de l'infrastructure électrique sur place. Car si elle doit être adaptée, les prix risquent d'augmenter encore...

MUSÉE

Autre nouvelle du côté de DAF : son musée a officiellement rouvert ses portes le 8 novembre dernier. L'espace muséal a été agrandi de 1100 m², sous la forme d'un grand hall additionnel. Les finitions ne sont pas encore terminées, mais l'espace gagné est vraiment le bienvenu, car par le passé, les véhicules s'entassaient les uns sur les autres. Le musée DAF accueille chaque année 60 000 visiteurs et est exploité par une équipe de 160 bénévoles. L'objectif est d'amener jusqu'à 80 000 visiteurs par an.

Jan Voet
Membre du jury de l'International Truck of the



Le musée DAF vient de s'agrandir d'un hall de 1100 m², vraiment bienvenu.



L'autonomie de 100 km en fait un camion parfait pour les petits parcours de distribution en agglomération.



Avec le TGE, MAN a vu ses statistiques de vente s'envoler.

Les utilitaires légers MAN imposent une nouvelle norme

Avec un TGE au catalogue, MAN dispose d'un nouvel argument de poids pour gagner la confiance des acheteurs. Mais ce n'est pas le seul véhicule capable de valoriser la marque allemande : j'ai récemment pris le volant des versions TGL et TGE alimentées par les motorisations D 08 rinnovées, et elles m'ont convaincu.

Les parcours routiers étaient plutôt courts et tous tracés autour de l'agglomération de Munich, mais ils reflétaient assez bien la façon dont nombre de ces véhicules sont exploités : des courses assez brèves depuis la centrale jusqu'aux clients, avec une partie sur autoroute, quelques routes secondaires, et pas mal d'agglomérations. MAN et Scania font partie du groupe Traton, à l'instar de la division des véhicules utilitaires de Volkswagen. Mais le TGE n'est pas qu'une variante du VW Crafter flanquée d'un autre blason : MAN y a vraiment laissé sa griffe, entre autres en proposant plusieurs versions lourdes

dépassant les 3,5 tonnes de masse maximale autorisée. MAN distribue d'ailleurs bien plus de modèles TGE en châssis à cabine simple ou double : ils représentent respectivement 21 et 9 % de ses ventes totales. Les carrosseries représentent également une bonne partie de l'activité de MAN : 73 % des clients font assembler ou aménager leur utilitaire léger via le concessionnaire MAN. Leur TGE sort ainsi fin prêt d'usine, avec la carrosserie voulue. Manifestement, la clientèle apprécie le grand nombre de variantes, surtout en ce qui concerne les motorisations. Le TGE existe en traction avant ou 4 roues motrices, entre 3 et 4 tonnes. Les versions les plus lourdes ont la traction arrière et affichent entre 3,5 et jusqu'à 5,5 tonnes sur la balance. MAN peut en outre faire appel au demi-frère Volkswagen pour s'équiper en systèmes d'assistance, par exemple pour le stationnement, la conduite d'une remorque, la caméra de recul... Beaucoup de ces solutions s'avèrent vraiment précieuses pour les chauffeurs qui

ne conduisent pas souvent de camionnettes ou pour ceux qui, même expérimentés, doivent se faufiler et se garer dans des trous de souris.

CONDUIRE UN TGE

Chaque modèle mis à notre disposition avait été solidement lesté, pour donner aux journalistes une image fidèle du potentiel d'un TGE. La première chose qui surprend, sitôt la montée à bord, c'est la qualité des finitions. D'accord, ces dernières années, les constructeurs de fourgonnettes sont de plus en plus nombreux à équiper leurs engins de belles planches de bord. Mais le TGE impose dans ce domaine une nouvelle norme, surtout si l'on a coché certains intitulés dans la liste des options. L'entraînement incombait au groupe Diesel 4 cylindres de 2 litres. Cela semble assez modeste, mais sincèrement, même la variante de 5,5 tonnes suivait sans



La marque au lion distribue beaucoup de fourgonnettes entièrement tôleées, avec un pourcentage très élevé de châssis à cabine.

problème le rythme du trafic – voire mieux, puisqu'il fallait rester sur ses gardes pour éviter les infractions de vitesse. La précision de conduite du TGE est très bonne, avec un feed-back abondant, même sur les versions plus lourdes. La montée à bord est typique pour ce type de fourgonnettes : pour le chauffeur, le logement des roues est toujours un peu dans le chemin.

La fourgonnette tôlée était pourvue d'un aménagement intérieur de la firme Sortimo. Dans la cabine, on est vraiment surpris par le silence en roulant. On ne perçoit presque rien de la chaîne de traction, mais pas davantage de l'aménagement de Sortimo, tant le fourgon était exempt de grincements et de bruits.

MOTEUR D 08

MAN a une réputation à tenir en ce qui concerne le développement de moteurs

Diesel. Et cette réputation, il y fait honneur avec la nouvelle série D 08. Le moteur reçoit un filtre à carburant à 2 phases, ce qui facilite les départs à froid. Au début, l'alternateur intelligent, le compresseur et les autres organes réclament un minimum de courant. Il y en a donc plus pour la chaîne de traction, et cela diminue la consommation. Les filtres améliorés autorisent des intervalles d'entretien allongés de 12 à 18 mois. Le D 08 de 4,6 litres existe en 4 ou 6 cylindres. Dans le premier cas, il libère 160, 180 ou 220 ch, avec un couple respectif de 600, 750 et 850 Nm. C'est surtout ce couple très généreux qui en fait un moteur alerte et énergique. J'ai testé le TGL à double cabine, et constaté qu'il se conduisait quasiment comme une grosse camionnette. Seul bémol : la transmission automatisée TipMatic 6 de ZF, qui prenait parfois du temps pour changer de rapport. Le nouveau TGL pourvu d'un moteur plus léger peut désormais être proposé sous la forme

d'un véhicule de 7,5 tonnes, mais avec une tare de 3,5 tonnes seulement.

On l'a vu, la seconde version du D 08, encore plus lourde et plus puissante, compte 6 cylindres pour 6,9 litres de cylindrée. Lui aussi développe 3 seuils de puissance nominale, à savoir 250, 290 et 320 ch, pour respectivement 1.050, 1.150 et 1.250 Nm de couple. Cette dernière variante pourrait parfaitement convenir en tant que tracteur léger.

Quant au TGM, il profite avec ce moteur de la tare moindre de la chaîne de traction, ce qui améliore la précision de conduite. Le véhicule peut être pourvu de châssis 4x2, 4x4, 6x2 et 6x4. Le moteur 6 cylindres est toujours marié à la fameuse transmission Traxon de ZF, la TipMatic 12 en jargon MAN.

Jan Voet

Membre du jury de l'International Truck of the Year



Ce modèle de 5,5 tonnes à benne basculante sur 3 côtés révèle une conduite très énergique.



L'équipement intérieur de Sortimo est un exemple de finitions de qualité.



Le moteur 4 cylindres D 0834 fait du TGL en double cabine un utilitaire léger très énergique.

ACTUALITÉS

Nouveau site pour Matexpo Demo Days

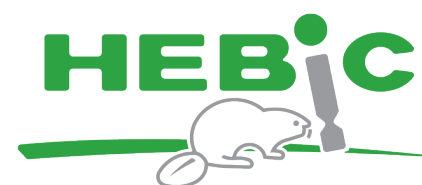
Un peu plus de 7 mois avant la tenue de la 2^e édition du salon Demo Days, l'organisation a pris la décision de déplacer le salon vers le site 'Polaris' situé sur les communes de Beloeil et de Péruwelz pour des raisons d'organisation. Demo Days se tiendra dès lors les 5 et 6 septembre sur cette nouvelle zone industrielle à hauteur de la sortie 29 de l'42.

La zone Polaris est un parfait exemple de ce à quoi ressemblera une zone industrielle au futur : de la place pour les piétons et les cyclistes, de l'espace pour des éoliennes et une liaison particulièrement aisée avec les routes principales et une autoroute, afin de réduire à un minimum l'impact de la mobilité sur le voisinage. Ce qui correspond entièrement à la philosophie d'un salon tel que Demo Days et de son grand frère Matexpo : eux aussi misent sur la mobilité et la durabilité. Les exposants seront alors rapidement sur place pour présenter les techniques les plus récentes et les toutes dernières machines : hybrides, électriques, des moteurs qui consomment

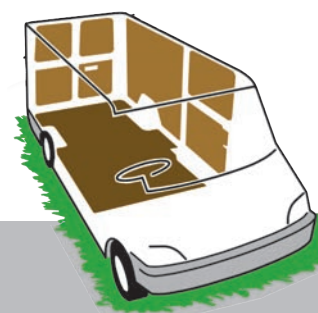


très peu de carburant, des technologies 3D et laser qui offrent le même résultat en moins d'heures... Tout cela sera à découvrir lors du salon Demo Days. L'organisation veillera également à réduire l'impact écologique à un minimum, en travaillant au maximum avec des matériaux durables. Pour Matexpo et Demo Days l'économie circulaire est une priorité absolue.

Au total, une zone de plus de 20 ha sera mise à disposition des exposants. Cela constitue une hausse considérable par rapport à 2018 et signifie donc davantage un endroit idéal pour présenter les machines et les camions.



Simple, utile et meilleur!



plafond
parois
plancher
passages de roue

www.hebic.com



POIDS LOURDS

Le Super Écocombi à l'essai aux Pays-Bas



Un système de transport modulaire occupant 40 % d'espace de moins sur la route et rejetant 27 % moins de CO2, ça vous tente? Eh bien, ça existe : c'est le Super Écocombi. Ce concept de super-méga-camion de 32 mètres de long a déjà été testé en Scandinavie et en Espagne. C'est maintenant le cas aux Pays-Bas. Avec une capacité de chargement supérieure et une charge par essieu nettement plus faible, ce pourrait être la solution de transport pour un avenir plus propre et plus écoresponsable. L'Europe aspire à une hausse généralisée du bien-être, et cela va de pair avec un transport accru de marchandises. La route est assurément la solution la plus souple et la plus

performante, même pour l'avenir. Bien entendu, on pourrait parfaitement confier davantage de missions au rail et à la navigation intérieure, mais leurs capacités sont limitées. Surtout que les chemins de fer seront appelés à transporter, sur des distances relativement courtes, davantage de passagers délaissant l'avion.



Pour les chauffeurs, la différence entre un combiné mesurant 25,25 mètres et un de 32 mètres n'est pas si grande.



Les essais visent avant tout à vérifier si ces longs combinés sont compatibles avec le réseau routier néerlandais.

ÉCOCOMBI

Voilà déjà 20 ans qu'ont eu lieu les premiers essais d'Écocombi aux Pays-Bas. Ces super camions de 25,25 mètres de long sont désormais familiers de bon nombre de nations européennes. Malheureusement, certaines d'entre elles n'ont pas encore réussi à trouver une ligne d'entente sur les masses autorisées, mais cela n'a pas empêché le trafic transfrontalier de se développer. Certes, le franchissement des frontières demeure théoriquement interdit, mais en pratique, cela ne pose plus guère de problème. Des parcours entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Scandinavie sont désormais envisageables, sous certaines conditions. Les masses totales du train doivent être comprises, selon les pays, entre 40 et 60 tonnes, même s'il est évident que la limitation à 40 tonnes ne favorise pas un emploi à grande échelle. La crainte, provenant surtout des autorités allemandes, de détériorer rapidement l'infrastructure routière, n'est pas justifiée, étant donné que les charges par essieu des Écocombis sont toujours inférieures à celles des combinés ordinaires. Bref, 60 tonnes de marchandises sur seulement 25,25 mètres de long, c'est une très belle alternative au transport routier conventionnel, et l'environnement en sort gagnant. Rien qu'aux Pays-Bas, on dénombre pour l'instant 2100 Écocombis affectés au transport national. Tous ensemble, ils éviteraient 250 000 parcours chaque année. Le deuxième avantage concerne l'encombrement des routes. Moins de poids lourds signifie également moins de risques, surtout que les chauffeurs sont mieux formés et que des conditions de sécurité additionnelles ont été ajoutées.

SUPER ÉCOCOMBI

Le Super Écocombi apparaît donc comme l'étape suivante vers un transport routier encore plus écoresponsable. Car si l'Écocombi peut embarquer 1,5 fois le volume de marchandises

d'une semi-remorque ordinaire, le Super Écocombi double tout bonnement cette capacité. En matière de réduction de CO2, cela représente une économie de 27 %, mais pour l'espace occupé au sol, le gain est de 40 % ! Cela fait déjà une fameuse différence dans les bouchons ! Et comme le Super Écocombi embarque 2 semi-remorques ordinaires, cela facilite considérablement les possibilités pour le transport intermodal. Le train routier se compose d'un tracteur standard, d'une semi-remorque renforcée à laquelle est accouplée une seconde semi-remorque standard de 13,60 mètres par le biais d'un plateau surbaissé. Cela donne forme à un

combiné de 32 mètres de longueur totale. Ces trains routiers sont déjà à l'essai en Suède, en Finlande et en Espagne. C'est maintenant au tour des Pays-Bas de les tester. La masse totale y est actuellement plafonnée à 72 tonnes, réparties sur 11 essieux, soit une charge moyenne unitaire de seulement 6,5 tonnes. C'est peu comparé à un tracteur semi-remorque ordinaire de 40 tonnes sur 5 essieux, soit 8 tonnes par essieu. Mais le grand avantage du Super Écocombi, c'est évidemment qu'il ne faut qu'un seul tracteur pour deux semi-remorques, au lieu de deux. Cela représente 7,5 tonnes de gagnées, sans parler des autres économies en carburant,

frais de personnel et rejets de CO2.

EXEMPLE D'ÉCONOMIES SUR LE CO2

Pour opérer une comparaison, estimons un volume de 600 m³ de marchandises pesant 150 kg par mètre cube. C'est un chargement volumineux, par exemple des machines à laver ou des réfrigérateurs. Pour transporter un tel volume, il faudrait 6 n'en faut plus que 4, soit un gain de 15 % d'émissions de CO2, et seulement 368 mètres sur les routes au lieu de 500 mètres. Mais si nous passons aux Super

Écocombis, 3 unités suffisent. L'économie de CO2 est de 27 %, et il ne faut plus que 296 mètres sur la chaussée. L'effet sur l'encombrement routier sera donc significatif, surtout si ce trafic est concentré à certaines plages horaires. Et il est possible de rejeter encore moins de CO2, en faisant par exemple le plein de Bio LNG ou d'huile végétale hydrotraitée.

CONDITIONS ADDITIONNELLES

Les tests permettront de s'assurer que de tels combinés peuvent circuler facilement sur le réseau routier néerlandais. Bien entendu, il faut

régler certains détails. Par exemple, le manque de places de stationnement pour des véhicules aussi longs. Mais il en existe déjà certaines réservées au transport exceptionnel, cela pourrait donc parfaitement convenir pour les Super Écocombis. Question puissance, la limite en Europe est fixée à 7,4 kW (10 ch) par tonne. Il faudrait donc au minimum 533 kW (725 ch) pour un combiné de 72 tonnes. Mais ce n'est pas un problème non plus, car de tels seuils de puissance sont disponibles chez au moins deux fabricants européens. Des systèmes de sécurité supplémentaires seront aussi imposés et il en sera de même des compétences des chauffeurs. C'est déjà le cas aux Pays-Bas : il faut au

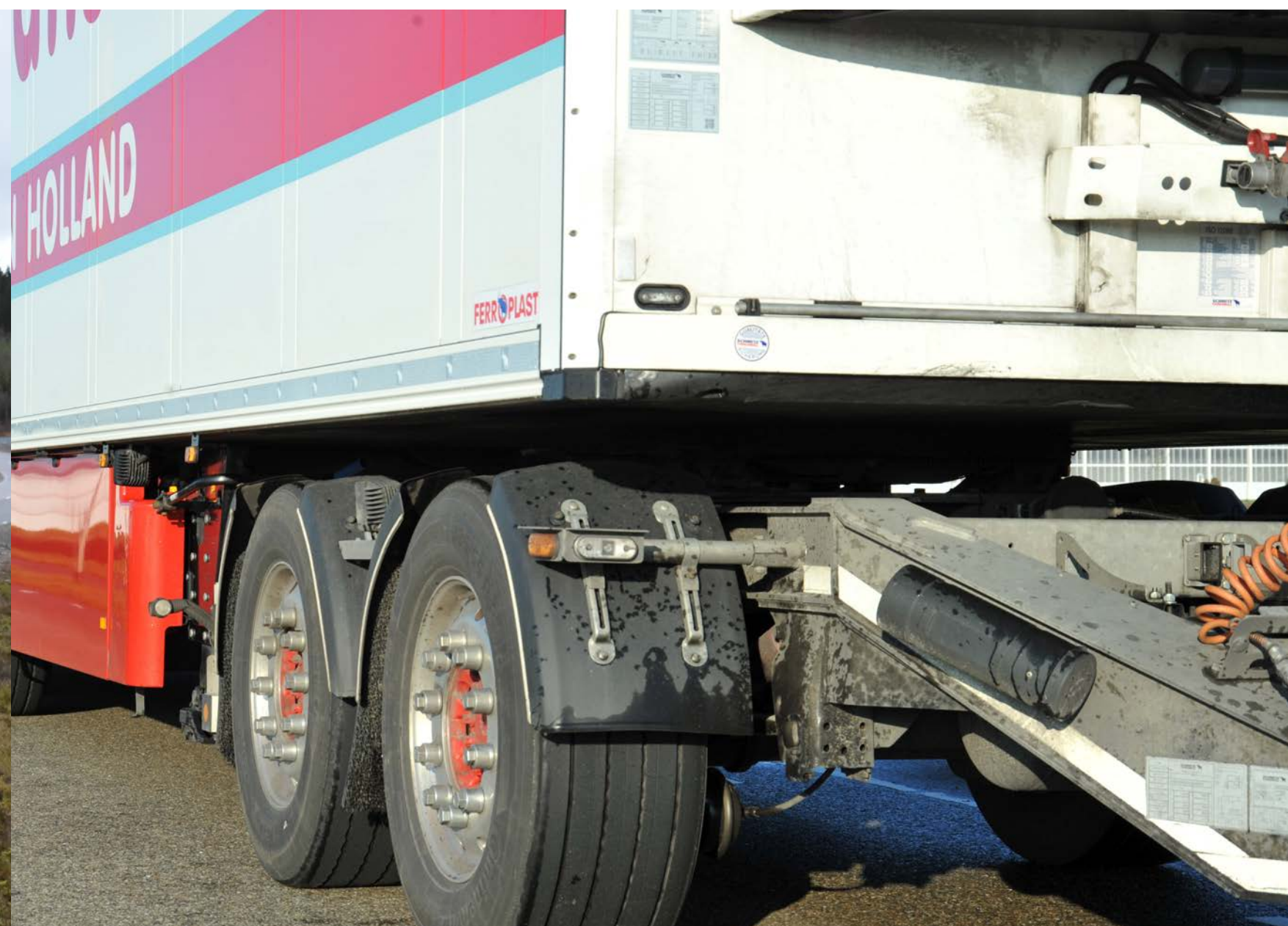
minimum 5 ans d'expérience et un certificat Écocombi agréé par les autorités néerlandaises.

EXPLOITATION À L'ÉCHELLE PANEUROPEENNE

Pour autant que les essais en cours dans les pays scandinaves et en Espagne s'avèrent concluants, le Super Écocombi s'annonce être une alternative sérieuse pour le transport continental, qui emprunterait des itinéraires de transit compatibles et aménagés. De tels combinés routiers permettent de réaliser des économies considérables en rejets polluants,



En Scandinavie, de nombreux kilomètres ont déjà été parcourus par ce Super Écocombi.



Le plateau surbaissé directionnel réduit le rayon de braquage et améliore la stabilité de l'ensemble.

carburant et encombrement des routes. Ils seraient également précieux pour l'exploitation par plages horaires, en particulier nocturnes. Tout ce qui ne doit pas rouler durant la journée n'est pas vecteur d'encombrement ni sujet aux embouteillages.

Cela étant, ce n'est pas demain la veille que ces poids lourds de 32 mètres de long circuleront librement aux 4 coins de l'Europe. D'abord, il faudrait qu'une nation comme l'Allemagne autorise les Écocombis de 25,25 mètres de long à embarquer 60 tonnes. Ce serait déjà ouvrir la porte à des progrès considérables pour le respect de l'environnement. On le voit, le nœud et la clé du problème se trouvent en Allemagne, pays de transit par excellence. C'est dans une moindre mesure le cas en France aussi, puisque les Écocombis de 25,25 mètres de long n'y sont pas encore admis. Mais on peut leur prédire un rôle très intéressant sur le vieux continent. L'ACEA, l'Association des constructeurs européens d'automobiles, s'est d'ailleurs prononcée en faveur de combinés plus longs et plus performants.

TEST CHEZ NOS VOISINS BATAVES

Le test aux Pays-Bas commence cette année sur une période de 2 ans, sur certains tronçons spécifiques reliant entre autres Rotterdam à Venlo, Amsterdam à Maastricht, et enfin Breda à Groningen. Les entreprises participantes sont Cornelissen Groep, DAF, DHL, DPD, Ewals Cargo Care, Getru, Jan de Rijk, Koeltrans BV, Peter Appel, Post Kogeko, Scania, Simon Loos, TLN, TNO, TRTA, Vos Logistics, Van der Wal, Westerman, ainsi que le ministère du Transport et des Voies hydrauliques et celui de l'Environnement et des Infrastructures.

Iep van der Meer



Le test aux Pays-Bas durera deux ans.

POIDS LOURDS

Scania Winterdrive 2020





Le Scania Winterdrive 2020 est un très bel événement pour commencer l'année, du moins si l'on s'équipe de vêtements chauds. Même si la marque au griffon n'avait pas grand-chose de neuf à nous mettre sous la dent, piloter un poids lourd de 60 tonnes dans un paysage de montagnes enneigées est déjà une expérience hors du commun, ne fût-ce que pour le plaisir des yeux.

Attention aux loups et aux élan qui vivent dans les montagnes de Norvège.

J'ai cette fois pu prendre le volant d'un modèle assez récent, le Scania R540. Il libère presque autant de puissance et de couple que le V8 de base, sans devoir s'encombrer du poids de 2 cylindres supplémentaires. Logique, puisqu'il s'agit d'un moteur 6 cylindres en ligne. Seul bémol : il lui manque le ronflement typique du V8 lorsqu'on enfonce l'accélérateur. Les parcours furent relativement brefs et le thermomètre refusa obstinément de

descendre sous zéro. Et lorsqu'une fine couche d'eau se posa sur la couche de glace, il fallut faire preuve d'une prudence extrême tant les conditions étaient glissantes. J'ai d'ailleurs failli en faire les frais, par une glissade courte (mais angoissante) avec un tracteur V8 sur une portion de route qualifiée de "white road". En effet, les Norvégiens ont l'habitude de distinguer les routes entre les "black roads" d'une part, qui sont généralement déneigées

et font l'objet d'épandage de sel, et les "white roads", où il vaut mieux s'équiper de pneus hiver "nordic". Dans un virage serré sur une portion de route où la neige commençait à fondre, la semi-remorque surbaissée a obstinément refusé de virer, voulant même pousser le tracteur sur sa trajectoire rectiligne. J'ai juste eu le temps de contre-braquer, grâce à l'excellent feed-back donné par le volant du Scania, et le petit flirt avec le bas-côté

de la route était déjà terminé. Mais bon, que de sueurs froides malgré tout... Prudence, prudence!

AUTRE NATION, AUTRES MŒURS

Le réseau routier ordinaire norvégien était très praticable grâce au dégel, avec l'asphalte humide et non verglacé. On nous avait

recommandé la prudence envers les loups, qui rôdent dans les parages, mais également pour les élan, observés dans les environs. "Si l'un d'entre eux surgit devant vous et que le choc semble inévitable, visez plutôt l'arrière-train de l'animal", nous avait précisé un instructeur Scania. Excellente idée, car aucun pare-brise ne résisterait aux bois d'un élan adulte...

L'essieu non alimenté des tandems a été

quelque peu relevé pour garder entre 15 et 16 tonnes sur l'essieu moteur et conserver suffisamment de traction. La police norvégienne connaît bien la pratique et a tendance à la tolérer.

Jan Voet

Membre du jury de l'International Truck of the Year



Les performances d'un V8, malheureusement sans la sonorité envoûtante : le Scania R540.



On voit beaucoup de super camions ou écocombis en Scandinavie.



Les chaussées étaient (trop) bien praticables, à l'exception de petites routes forestières, très glissantes.



Ce tracteur V8 et sa remorque surbaissée m'ont donné des sueurs froides suite à une glissade sur la glace. Heureusement sans conséquence.



Une épaisseur d'un mètre de neige peut être franchie en s'équipant de chaînes.



La flotte d'essai pour ce Scania Winterdrive 2020 était assez diversifiée.



Certaines routes avaient vu passer l'épandeuse, ce qui nous donnait suffisamment d'adhérence.

Iveco s'associe à Nikola



Une impressionnante séance pour dévoiler le Nikola Tre.

On se souvient qu'IVECO, Fiat PowerTrain (FPT) et Nikola avaient officiellement annoncé, en septembre dernier, la création d'une joint-venture. Ce nom signifie tout simplement une collaboration visant à échanger un maximum de connaissances et de savoir-faire afin d'atteindre un objectif commun. Un rédacteur de Transporama s'est rendu sur place pour vous rapporter les faits.

En termes de volume de production, Iveco est le plus petit constructeur européen de poids lourds. Cela n'a pourtant jamais empêché l'entreprise de jouer un rôle pionnier dans de nombreux domaines. Citons par exemple la boîte de vitesses automatisée, le downsizing des moteurs (réduction du volume et de la puissance), la série de moteurs Cursor à turbo à géométrie variable, ou encore la montée en force des moteurs alimentés au gaz naturel.

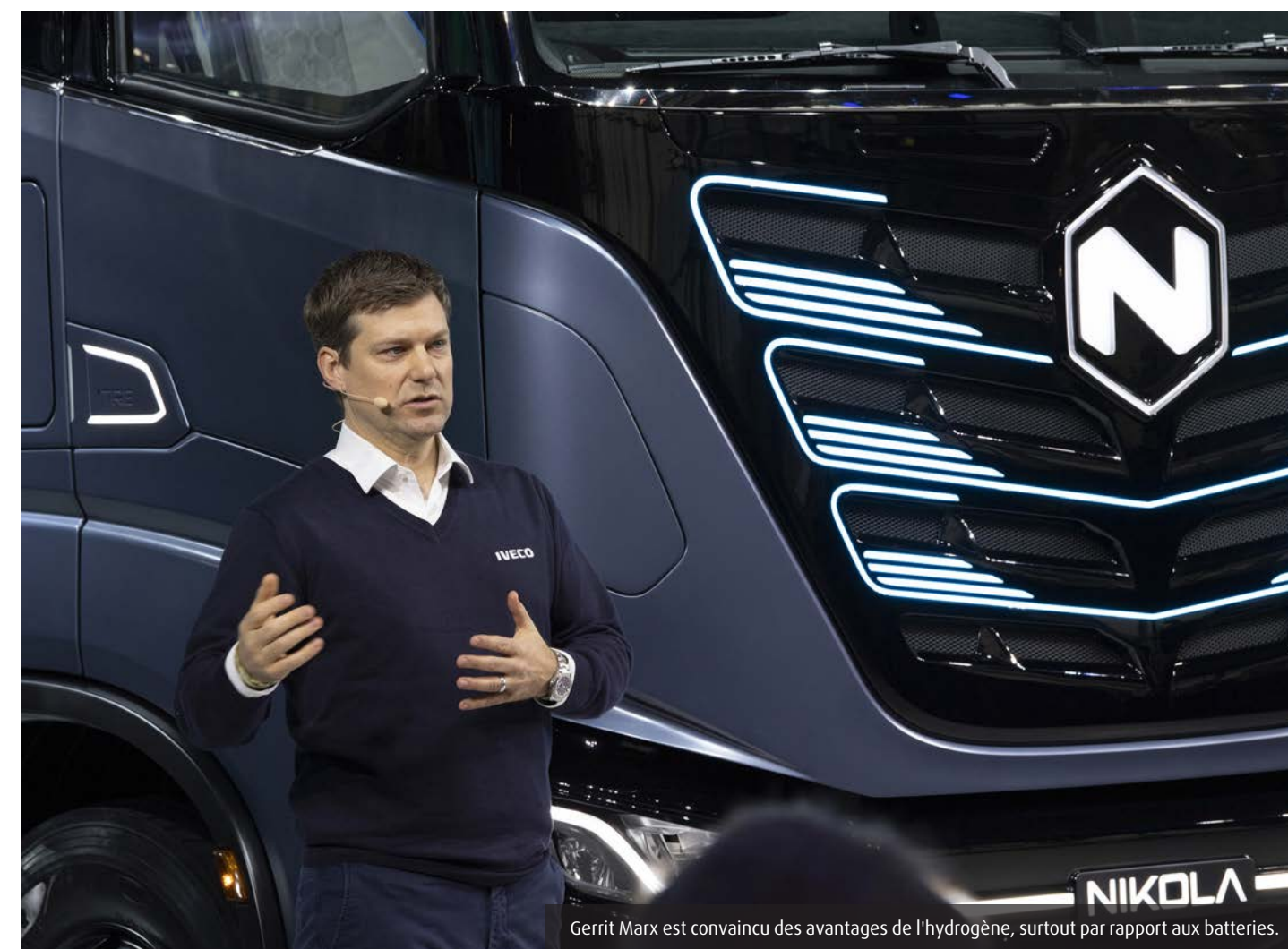
On comprend mieux pourquoi la société, née de la fusion de nombreuses petites marques européennes comme Magirus, Unic, OM, se tourne aujourd'hui très sérieusement vers l'hydrogène. Elle a d'ailleurs révélé voici 4 ans un prototype d'un châssis de tracteur roulant à l'hydrogène.

CHOIX STRATÉGIQUE

Gerrit Marx a joué ces dernières années un grand rôle chez Iveco afin de moderniser les usines et méthodes de production et relever considérablement le niveau de qualité des véhicules. Le résultat est perceptible dès les premiers mètres accomplis, par exemple au volant du nouveau S-Way. La joint-venture vise à poursuivre sur cette lancée. En novembre dernier, Gerrit Marx a affirmé au jury de

l'International Truck of the Year qu'Iveco, par sa taille relativement petite, était facilement capable de s'aligner sur des innovations importantes. C'est un atout que n'ont pas les toutes grosses entreprises qui, pour économiser en frais de développement et de transformation de leur chaîne de production, sont davantage tentées d'attendre plus longtemps, pour que les technologies soient mûres avant de s'en équiper. Mais Iveco est plus petit et a déjà prouvé, avec la fabrication de poids lourds alimentés au gaz, qu'il était en mesure d'apporter très vite des changements relativement importants à sa production. Sur les marchés français et italiens surtout, les poids lourds CNG ou LNG sont devenus des facteurs de grande importance.

La joint-venture reflète donc une option stratégique prise par Iveco pour l'avenir. Comme les autorités européennes peuvent



Gerrit Marx est convaincu des avantages de l'hydrogène, surtout par rapport aux batteries.



Début 2019, Trevor Milton a déjà présenté deux modèles Nikola. Le troisième, le Tre, est clairement le plus près du stade de production.

imposer des milliards d'euros d'amende aux marques qui continuent de fabriquer des véhicules alimentés aux combustibles fossiles, il est clair que l'hydrogène représente une piste d'avenir. Gerrit Marx a par contre été clair quant à sa foi dans les batteries alimentant les poids lourds : il n'y voit aucun avenir. Les progrès dans le développement des batteries, à peu près promis chaque année par les fabricants, sont soit trop lents, soit inexistantes. Un poids lourd ayant une autonomie de 180 km doit tracter plus de 2 tonnes de batteries; pour accomplir de longues distances, une voiture de tourisme devrait même sacrifier toute capacité de chargement afin d'embarquer les batteries nécessaires. La solution? Un camion alimenté à l'hydrogène, qui puise son courant électrique de l'hydrogène et de l'oxygène. Avec pour tout rejet... de l'eau pure produite par cette réaction chimique.

NIKOLA

En début d'année, Nikola a déjà présenté 2 prototypes de poids lourds alimentés à l'hydrogène, l'un avec cabine avancée, l'autre avec nez proéminent. Trevor Milton, le CEO de la firme Nikola, était venu à Turin y dévoiler ses véhicules en compagnie des grands patrons d'Iveco et de Fiat PowerTrain. Ils n'ont pas hésité à lancer de grandes déclarations, notamment que la valeur de Nikola était estimée à 3 milliards d'euros. C'est un gros montant pour une entreprise qui, jusqu'à ce jour, n'a fait que sortir une idée brillante. Car l'utilitaire lourd présenté au public de Turin, le Nikola Tre, n'était qu'un Iveco S-Way dépourvu de pile à combustible, de batteries, de réservoir d'hydrogène et surtout de chaîne de traction. Impossible donc de réaliser le moindre essai routier chez des clients. Cela étant, il ne faut pas y voir malice et

slogans creux. Les chaînes de traction à l'hydrogène procurent de nombreux avantages par rapport aux véhicules avec batteries. Et les grandes entreprises, comme Mercedes-Benz, semblent fort intéressées par cette technologie. Il n'est donc pas impossible qu'Iveco assume à nouveau un rôle pionnier.

Jan Voet
Membre du jury de l'International Truck of the Year



Il faudra attendre au moins 2 ans encore avant de pouvoir tester un Tre opérationnel.



L'intérieur est joli et emploie un bel écran tactile.



La finition et la silhouette montrent déjà une grande attention apportée aux détails. Ceci est une poignée.



La planche de bord est évidemment numérique.



Bien entendu, la station a d'abord dû être agréée par les instances requises.

Nouvelle station de contrôle technique de GTM à Anvers !

Avec une nouvelle station de contrôle technique dans le port d'Anvers, GTM, le célèbre fournisseur de matériel remorqué et de services relatés, étoffe son offre pour répondre encore mieux et plus vite aux demandes et attentes de ses clients.

GTM tient à cœur à répondre aux besoins de sa clientèle, comme il l'avait déjà prouvé voici 2 ans en ouvrant un établissement en Campine. "À l'époque, cela évitait aux clients du Limbourg et de Campine de devoir se rendre jusqu'au port d'Anvers", explique

Philippe Wouters, de GTM. "En raison des embouteillages incessants sur le ring d'Anvers, cela leur épargne des pertes de temps considérables, et inutiles."

Ces clients qui connaissent l'adresse de GTM depuis belle lurette sont actifs dans des

activités de transport très variées. Ils le sont surtout, certes, dans le transport de fret vers les installations portuaires anversoises, mais d'autres le sont dans la distribution, le transport exceptionnel, réfrigéré ou ADR. Chaque année, plus de 4000 véhicules remorqués sont réparés ou entretenus par GTM.

"Cela dit, nous assemblons également des remorques à la demande des clients", poursuit notre interlocuteur. "C'est surtout le cas de remorques spéciales qui ne sont utilisées que pour des tâches très spécifiques sur les quais du port d'Anvers. Il nous arrive même d'en assembler dans les établissements du client, s'il dispose de la place suffisante. Sinon, nous procédons dans notre atelier."

semi-remorques de marchandises réfrigérées ou congelées, bennes et autres types de remorques), GTM a aussi 25 ans d'expérience dans la réparation et la vente de pièces détachées, d'origine, de marque premium ou autre. La nouvelle station de contrôle technique représente donc en région anversoise une extension importante des services à la clientèle. "Le fait d'être désormais capable de procéder aux contrôles techniques officiels sur tous les types de matériel remorqué représente une économie de temps énorme pour les clients. Ils ne sont plus obligés de se jeter dans les embouteillages pour rejoindre les autres stations de contrôle technique de la Noorderlaan, de Sint-Job, de Deurne ou de Kontich, ni de perdre un temps considérable dans la file d'attente."

Bien entendu, la station a d'abord dû être agréée par les instances requises. C'est désormais chose faite et la firme a obtenu toutes les autorisations. "Avec notre propre station de contrôle technique, nous pouvons proposer 3 méthodes d'agrément différentes.

Pour la première : le client nous dépose la remorque et nous en remet les clés. Nous faisons toutes les opérations nécessaires et lui fournissons la preuve d'agrément final. La seconde : le client fait tout le travail, à l'exception des tests de frein, du contrôle des jeux et bien entendu de l'agrément proprement dit. Enfin, dans la troisième : le transporteur ne vient que pour ce contrôle. Mais tous sont exécutés par le personnel officiel d'Auto Sécurité" précise Philippe Wouters.

Jan Voet

STATION DE CONTRÔLE TECHNIQUE

Outre l'importation de châssis de marque HASTRAILER (châssis porte-conteneurs,



"En raison des embouteillages incessants sur le ring d'Anvers, notre station de contrôle technique leur épargne des pertes de temps considérables, et inutiles."



La nouvelle station de contrôle technique représente donc en région anversoise une extension importante des services à la clientèle.



DIF-RENT / De Kempen Verhuur élargissent encore sa flotte de location

Suite à une hausse continue des demandes, les firmes DIF-RENT et De Kempen Verhuur ont encore agrandi leur flotte de véhicules de location, par 4 poids lourds assemblés par la société soeur Truck Trading Mioli.

Parmi les 4 nouvelles acquisitions se comptent deux DAF FA 260 LF à benne basculante de 19 tonnes, embarquant une grue FASSI F120B.2.22. Les 2 autres sont des DAF avec système de crochet porte-conteneurs TAM T20PC -5200 et grue embarquée FASSI F235A.2.23 (e-dynamic) : le premier est un CF 480 FAN en configuration 6x2, le second un CF 480 FAT en 6x4. DIF-RENT s'est tourné

vers la firme Truck Trading Mioli, entreprise soeur du Truck Trading Group basée à Bande (le long de la Nationale 4), parce qu'elle a une longue expérience en la matière et est concessionnaire DAF et agent FASSI. "Grâce à ces 4 véhicules supplémentaires, nous sommes plus que jamais en mesure



de répondre aux besoins très variés de nos clients", explique Patrick Godart de DIF-RENT. "Les adjudications publiques interviennent aussi dans ce calcul. Les villes, communes, intercommunales et entreprises de traitement de déchets recherchent des engins sur mesure. Les conditions très sévères imposées par les municipalités elles-mêmes par le biais de zones à basses émissions y jouent incontestablement un rôle. Via DIF-RENT / De Kempen Verhuur, nous répondons à ces demandes. La flotte de location de DIF-RENT permet en effet de livrer rapidement les utilitaires demandés."

DE NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

La flotte de leasing et de location de DIF-RENT a également été renforcée de deux DAF CF 340 FAN 6x2 avec RotorPress 1 de la marque Faun. "C'est un nouveau concept pour nous", commente Patrick Godart. Ce genre d'utilitaire suscite un très vif intérêt, car il compresse les ordures ménagères et les PMD avec un compacteur à rotor de 21 m³. C'est une autre façon de collecter les ordures. Nous avons collaboré étroitement avec Faun afin d'assembler ces véhicules qui sont désormais disponibles en démo. Nous les présenterons à toutes les parties intéressées. Ce type de presse à rotor est la plus récente version adaptée pour notre pays."

Van Eck livre 17 remorques spéciales pour fret aérien au Japon



Le fabricant belge de remorques Van Eck a récemment livré au prestataire logistique japonais TransWeb 17 remorques spéciales pour fret aérien. "Nous ne connaissons pas Van Eck, nous avons trouvé ses références sur Internet. Nous nous sommes rendus au salon IAA pour le rencontrer et après quelques entretiens, lui avons passé plusieurs commandes. La dernière en date porte sur 17 unités et arrivera bientôt dans notre pays", explique Takeshi Maesawa, président de TransWeb.

Ce patron a une impressionnante carrière professionnelle derrière lui. Il a commencé

voici près de 20 ans comme chauffeur, a monté son entreprise et n'a cessé de l'agrandir, à la fois dans le fret aérien, le transport de conteneurs, la logistique événementielle et même la logistique pour la course automobile. Il s'est également spécialisé dans le transport de voitures de prestige.

Ses services et opérations requièrent des remorques spécifiques, c'est pourquoi Maesawa s'est adressé à Van Eck. Et voilà maintenant 7 ans qu'ils collaborent. Qu'ont donc ces remorques de si spécial? Elles se distinguent par leur hauteur utile de chargement intérieur. C'est l'avantage d'un plancher surbaissé, grâce auquel TransWeb peut transporter plus de marchandises en sécurité et à moindre coût. Maesawa s'est dit impressionné par le seuil de chargement bas du matériel remorqué de Van Eck, une condition nécessaire pour une hauteur utile intéressante. "Cet atout s'applique tout particulièrement au transport de voitures de luxe. Mais pour les remorques servant aux déplacements des écuries de sport

automobile aussi, Van Eck a montré à quel point il apportait des solutions inventives et garantissait une qualité de construction élevée." La flotte de TransWeb compte actuellement 70 remorques, 50 tracteurs, y compris de construction européenne, et 70 fourgons.

Autre critère auquel Monsieur Maesawa accorde beaucoup d'importance, c'est la ponctualité que lui garantit son client. "Les remorques sont fiables et solides, et sont livrées dans les délais impartis. Cela correspond à notre façon d'entreprendre". Maesawa est en outre très satisfait de l'assistance que lui procure Van Eck pour l'importation et la procédure d'agrément des remorques au Japon. Le nouveau lot y a été envoyé par cargo. Les 2 remorques précédentes avaient par contre rejoint le Japon par la route, en traversant toute l'Asie jusqu'à Vladivostok, puis en prenant le ferry, en compagnie de quelques véhicules tracteurs conduits par Maesawa et ses collègues.

La flotte Peinemann s'agrandit de 3 semi-remorques porte-engins Nootboom

La firme Peinemann, basée à Hoogvliet, est depuis plusieurs décennies un client fidèle de Nootboom. Sa flotte comprend entre autres de nombreux MCO et Manoovr semi-surbaisés, essentiellement utilisés pour le transport d'éléments de grue et d'élévateurs à nacelles. Les 3 nouvelles acquisitions sont des semi-surbaisées télescopiques avec élévateur, type MCO-48-03V, plateau hydraulique pour le chargement et col de cygne. Les semi-remorques porte-engins sont équipées de diverses options, spécialement destinées au transport de matériel pour le travail en hauteur. Peinemann a déjà annoncé son intention de commander l'an prochain un modèle Manoovr à 6 essieux.

L'une des 3 récentes acquisitions est destinée à Dion Mieremet, un jeune chauffeur de Peinemann âgé d'à peine 18 ans. Il reprend le poste de son grand-père John de Hees, qui a servi Peinemann pendant plus de 28 ans. Depuis toujours, Dion a accompagné

son papy, qui lui a appris toutes les ficelles du métier, le chargement et le déchargement des machines, la sûreté des cargaisons... Âgé de 70 ans, John aurait pu depuis longtemps profiter d'une retraite bien méritée, mais il a volontairement préféré poursuivre son travail chez Peinemann afin de voir son petit-

fils assumer à son tour le beau métier de chauffeur!



Configurez vous-même sur www.mySortimo.be ou contactez-nous pour un devis gratuit.

Tél. GRATUIT 0800 857 59
info@sortimo.be
Réseau dans toute la Belgique!



Découvrez les conditions salon!

mySortimo

General Trailer Maintenance



HAS TRAILER

+32 (0)3 541 55 65

gtm-belgium.be



AUTOBUS

Essai des Van Hool EX et TX



L'EX sur le circuit de haute vitesse de Mortefontaine.



S'il est un nom qui a marqué durablement la mémoire des conducteurs, passagers et amateurs d'autobus et d'autocars de Belgique, c'est bien Van Hool. Et dès lors, si on vous propose de tester les plus récents modèles EX et TX au nord de Paris, difficile de refuser. Surtout qu'au-delà des essais, les journalistes eurent l'occasion de rencontrer le CEO Filip Van Hool pour une interview assez courte, mais très intéressante.

Autre raison de se réjouir : juste après le salon Busworld, le grand constructeur belge avait de nombreuses actualités intéressantes à nous communiquer. La première : il est occupé à mettre en place un réseau de maintenance européen global. Les autocars des lignes régulières, en particulier sur les relations internationales, sont exploités de façon très intensive. Et malgré leur fiabilité, si une panne survient, il faut pouvoir y réagir promptement. C'est le but de ce réseau d'assistance. Les clients moins exigeants peuvent quant à eux recourir à des formules de maintenance plus simples.

Le CEO Filip Van Hool a profité de la conférence

de presse pour nous lancer un scoop : Van Hool a l'intention de construire une usine aux États-Unis ! En partie pour éviter les taxes d'importation des véhicules européens sur le marché de l'oncle Sam, mais surtout parce que celui-ci compte encore de belles possibilités de croissance, dont Van Hool n'est pas en mesure de profiter pour l'instant. Le grand patron de la firme belge pense notamment aux cars scolaires, mais aussi à d'autres segments de marché pour lesquels l'offre est généralement insuffisante, tant en ce qui concerne les modèles que les constructeurs.

EN ROUTE

Van Hool avait invité la presse européenne spécialisée à Mortefontaine, un circuit d'essai utilisé par l'industrie automobile française pour tester des prototypes. Il compte un ovale de haute vitesse, des routes sinueuses, divers types de revêtements, notamment pavés, et même un tronçon tout terrain - nettement moins pertinent pour les autocars, cela va de soi.

Nous avons eu la chance de tester les véhicules à deux reprises. La première séance, nocturne, portait sur les tests des nouvelles caméras, qui remplaceront à terme les rétroviseurs. La

finalité de cet équipement est comparable à ce que nous avons déjà vu sur plusieurs remorques et poids lourds, avec des caméras ayant un angle de vision plus grand que les rétroviseurs traditionnels et des écrans fixés sur les pieds latéraux avant. Les porte-parole de Van Hool ont bien souligné qu'il ne s'agissait encore que de prototypes, mais force est de constater que l'image captée dans l'obscurité était nettement meilleure que ce que l'on peut espérer d'un rétro ordinaire. Certes, tout n'est pas parfait et certains points n'échappent pas à la critique, mais Van Hool a bien intention de poursuivre et d'affiner le développement en collaboration avec son fournisseur, jusqu'à ce que le système

soit fin prêt pour la commercialisation.

Le lendemain, nous avons pu arpenter le circuit d'essai en plein jour. Et là, surprise : je me suis rendu compte, bien plus que la veille dans l'obscurité, que Van Hool n'avait pas choisi un circuit d'essai facile : virages très serrés, épingles à cheveux, tronçons pavés épouvantables... Tout ce que l'on peut imaginer de pire pour un autocariste y était regroupé. Parfait pour se forger une opinion fidèle du potentiel des EX et TX.

À vrai dire, l'EX était pour moi LA grande surprise de ce test : c'est un autocar de tourisme à la conduite très fluide, précise, sans la moindre tendance au sous-virage. Il est très silencieux,

car la chaîne de traction est suspendue à la structure au moyen de Silentbloks spéciaux. Celui qui pensait, comme moi je l'avoue, que l'EX était une version bon marché du TX se trompe lourdement. Il est d'ailleurs disponible en un grand nombre de variantes et avec une longue liste d'options. La qualité légendaire de Van Hool, avec une structure portante en acier inoxydable, est la garantie d'une longue durée de vie sans problème. Et pour souligner la qualité de l'EX : je n'ai perçu de bruits dérangeants qu'une seule fois, en traversant à 100 km/h une chaussée pavée. Après inspection, ces grincements provenaient quelque part près du toit. C'était en fait un parapluie oublié sur le porte-bagage



Le circuit d'essai se composait de tronçons routiers très différents.



Le TX demeure le navire amiral de Van Hool dans le segment des autocars.

supérieur à hauteur de la porte centrale. C'est dire à quel point l'autocar est silencieux. L'EX utilise une chaîne cinématique de DAF Parts, composée d'un moteur MX11 et d'une boîte de vitesses Traxon de ZF. Et je puis vous l'assurer : c'est un choix très pertinent.

Cela étant, le TX demeure bel et bien le navire amiral de Van Hool. Cela se voit d'ailleurs en roulant. J'ai entre autres testé le modèle à 2 étages, avec moteur MX13 et boîte de vitesses automatique Allison à l'arrière. Les accélérations de ce car lesté à 16 tonnes sont viscéralement envoûtantes : elles se produisent sans chocs, la sensation de maîtrise au volant est précise, le tableau de bord est parfaitement agencé... c'est assurément un véhicule qui va séduire à l'étranger. Et comme il est surtout engagé sur des relations internationales, il était pourvu de toilettes et cuisine spacieuses, avec tous les équipements électroniques nécessaires. Bref, un engin impressionnant.

FILIP VAN HOOL

J'ai pu rencontrer Monsieur Van Hool pendant et après les essais routiers, entre autres pour lui confier à quel point l'EX m'avait fait forte impression. "Nous avons commis une erreur de communication par le passé", a reconnu honnêtement Filip Van Hool. "En construisant notre nouvelle usine en Macédoine, nous avons surtout avancé l'argument du coût salarial moindre. C'est certes important, surtout parce que plusieurs de nos concurrents font assembler une grande partie de leur gamme dans les pays à bas salaires. Mais si nous avons choisi la Macédoine, c'est aussi en raison de la qualité de son enseignement technique. Car justement, les techniciens que nous avons tant de mal à trouver en Belgique, il y en a encore sur le marché de l'emploi dans ce pays des Balkans. En outre, notre EX doit rester compétitif, y compris au niveau des prix, avec des véhicules du milieu de gamme de plusieurs acteurs renommés. Et c'est impossible si l'on propose un produit

plus cher que ceux des rivaux."

"Ce même raisonnement vaut aussi pour l'usine que nous planifions aux States. Après avoir analysé plusieurs États américains, nous avons constaté que le niveau de l'enseignement technique du Tennessee était très élevé. Et la présence de fournisseurs du secteur automobile est évidemment un atout. Le marché américain ne nous est pas inconnu, mais si l'on en examine certains segments, comme les autocars scolaires, on se rend compte à quel point Van Hool y a un gros potentiel de croissance."

"Notre usine belge demeure évidemment vitale pour notre TX et nos véhicules industriels. Et nous continuons d'y investir. Notre extension en Macédoine et bientôt outre-Atlantique vise surtout à pérenniser notre compétitivité future."

Jan Voet

Jurylid International Bus of the Year



Le plancher théâtre du TX Astronef est un vrai régal pour les passagers.



Avec plus de 500 ch et la boîte automatique Allison, le Van Hool TX est vraiment un véhicule impressionnant.



Le CEO Filip Van Hool a annoncé la construction d'une nouvelle usine Van Hool à l'étranger, en l'occurrence aux États-Unis.



Le nouveau centre de pièces détachées à Neu-Ulm est conçu pour gérer et expédier les articles demandés encore plus vite.

EvoBus réorganise ses services Omniplus

Omniplus, la division Services après-vente de Daimler Bus, présente de nombreuses nouveautés, par exemple une série de services analogiques et numériques, le Spare Parts Logistics Centre (ELC) basé à Neu-Ulm en Allemagne, le SignalStore ainsi que de nouvelles fonctions pour Omniplus On commerce et l'impression 3D. Ce faisant, Omniplus accède à un niveau de prestations encore supérieur.

Avec Omniplus On, tout exploitant de services d'autobus ou d'autocars peut à tout moment compter sur des données correctes pour obtenir un niveau de fiabilité et de transparence maximal. Daimler Bus a élaboré un service sur mesure pour tous les bus et cars des marques Mercedes-Benz et Setra. Le réseau d'Omniplus compte 600 centres d'intervention en Europe, auxquels il faut ajouter le nouveau portail Omniplus On qui reprend des services numériques existants ou récents.

Depuis l'an dernier, tous les véhicules pour le transport de personnes des marques Mercedes-Benz et Setra sont équipés d'un coffret télématique "Bus Data Center". Tous les services peuvent être réservés en ligne mensuellement pour chaque véhicule.

LES 4 PILIERS D'OMNIPLUS ON

Omniplus On s'appuie sur 4 piliers pour la gestion en ligne des flottes et des pièces de rechange.

"Omniplus On advance" veille jalousement sur la disponibilité de la flotte, par exemple par le service Omniplus Uptime ou la transparence avec laquelle les entretiens de routine peuvent être réalisés pour chaque véhicule. Omniplus Uptime permet entre autres d'enregistrer et de vérifier les véhicules à distance en association avec un entretien préventif afin d'éviter les pannes inopinées. Et si un problème survient malgré tout, le

client est averti à temps par le Service 24 heures d'Omniplus et informé par le portail Omniplus On. Les spécialistes examinent alors comment réagir le mieux à la situation. Si nécessaire, Omniplus peut rechercher un atelier disponible et organiser les tâches de réparation.

"Omniplus On monitor" combine des services télématiques modernes pour une gestion efficace de la flotte et incite les chauffeurs à adapter leur conduite dans l'optique des économies de carburant (Eco-Score) et de la sécurité routière (Safety-Score). Le système comprend le suivi de tous les véhicules, pour que l'opérateur en connaisse la localisation exacte.

"Omniplus On drive" assiste le chauffeur pour les opérations quotidiennes avant le départ et le contrôle à distance des organes de l'autobus. Les paramètres essentiels du véhicule peuvent ainsi être auscultés à distance par Internet dans l'application web "My Bus", totalement intégrée au portail.

"Omniplus On commerce" permet aux compagnies d'autobus d'acheter des pièces de rechange et des services numériques dans le nouvel eShop Omniplus. Comme le système est totalement intégré au portail Omniplus On des clients, il en connaît déjà la composition de la flotte. Tous les organes compatibles peuvent être affichés à l'écran par la boîte de dialogue Quick Collect, ce qui fait gagner énormément de temps.

Depuis novembre dernier, l'eShop est aussi accessible aux concessionnaires, et plus seulement aux clients.

Via la fonction SignalStore, la connexion avec des systèmes tiers est également possible pour la gestion des affaires.

PIÈCES EN 3D

Avec la technologie d'impression 3D très innovante, Daimler Bus profite de plus de 25 ans d'expérience en pièces et éléments 3D pour prototypes. Cette technique est d'ores et déjà utilisée pour la production en série, afin de répondre aux demandes urgentes des clients, par exemple pour des pièces très rares et peu demandées. Par rapport au système

de production conventionnel, l'impression 3D ne demande que quelques jours de travail, au lieu de plusieurs mois. Le "Centre of Competence for 3D Printing" examine pour l'instant 300 000 pièces d'autobus et étudie leur compatibilité avec l'impression 3D. 200 ont déjà été identifiées comme étant compatibles, pas seulement en plastique, mais également en métal.

DÉVELOPPEMENT DU SPARE PARTS LOGISTICS CENTRE D'OMNIPLUS

Le Spare Parts Logistics Centre de Daimler Bus en Allemagne, à Neu-Ulm, est le plus grand entrepôt central au monde pour pièces de rechange d'autobus : il couvre 32 000 m² au sol et compte plus de 120 000 références en stock.

Chaque jour, 50 poids lourds lui fournissent les pièces nécessaires. Elles sont ensuite triées par 220 personnes, stockées et récupérées sur demande pour être envoyées aux clients. Le système d'expédition européen fonctionne 24 heures sur 24, connecté en ligne avec toutes les entreprises de maintenance et les ateliers contractuels, par le biais d'un système de

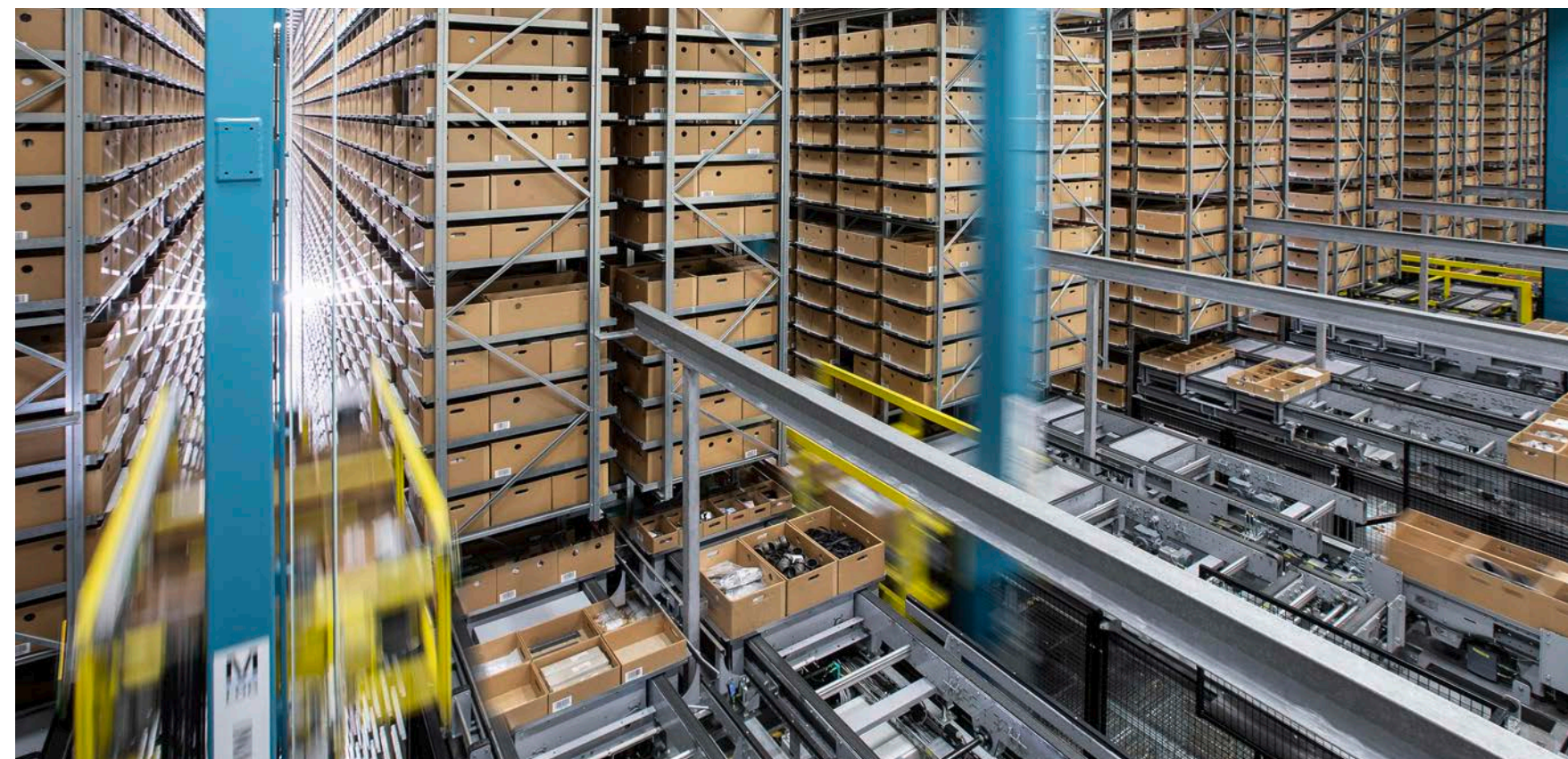
documentation électronique.

Avec l'introduction de la plate-forme d'e-commerce Omniplus On commerce, les prestataires de maintenance externe ont également accès aux informations, par exemple la disponibilité de certaines pièces.

OMNIPLUS TRAINING

Avant d'en terminer, encore un mot à propos du département Omniplus Training, qui dispense des formations pour les chauffeurs et le personnel d'atelier calquées sur les services proposés par Omniplus. Ce centre de formation est depuis l'an dernier basé à Wüschheim, en Allemagne. L'année précédente, Omniplus Safety Training fêtait déjà son 25^e anniversaire. Depuis 1993, 19 000 chauffeurs environ y ont suivi une séance de formation. Les plus récentes concernent l'accompagnement des passagers à mobilité réduite et le travail à haut voltage sur les bus électriques (Mercedes-Benz eCitaro).

Hendrik De Spiegelaere



Les besoins en pièces détachées facilement commandables en ligne sont énormes.



En investissant dans 200 autobus hybrides, De Lijn joue la carte d'un transport plus propre.

De Lijn a commandé 200 bus hybrides Citea à VDL Bus & Coach

La société flamande de transports publics De Lijn a passé commande de 200 autobus hybrides Citea au constructeur VDL Bus & Coach. Cela témoigne non seulement de ses efforts en faveur de l'environnement, mais également de l'excellente collaboration

nouée par les deux sociétés puisque De Lijn y a déjà commandé 620 Citea depuis 2014. La livraison de ces 200 bus supplémentaires commencera au second semestre 2020.

Les Citea hybrides, qui seront engagés

dans diverses villes flamandes, marquent la volonté d'améliorer la qualité de l'air en agglomération. C'est justement en ville que le silence d'exploitation de ces bus hybrides est un avantage par rapport aux modèles Diesel conventionnels. Batteries rechargées, ces bus

peuvent même parcourir 30 km uniquement à l'aide d'énergie électrique. Celle-ci n'émet pas de gaz polluants sur place, ce qui est un atout important pour pénétrer dans les zones basses émissions existantes ou prévues à court terme dans 13 villes flamandes.

Roger Kesteloot, directeur général de De Lijn, souligne l'importance de ce bus pour la préservation de l'environnement : "Cette commande est la plus importante de l'histoire de De Lijn. Grâce à ces 200 bus, nous pourrions épargner chaque année 1 million de litres de Diesel et éviter de rejeter 2640 tonnes de CO2 dans l'air. Nous participons ainsi aux objectifs climatiques et de qualité de l'air."

LA PLUS RÉCENTE GÉNÉRATION

VDL Bus & Coach a déjà une longue expérience en bus hybrides. Sa nouvelle génération de Citea hybride a été développée et perfectionnée grâce au retour d'expérience de De Lijn sur les précédents véhicules. La chaîne d'entraînement électrique est identique à celle du Citea Electric, mais elle est complétée d'un générateur 4 cylindres Euro 6 de 210 kW. Il intervient si nécessaire afin de fournir du courant aux batteries. Par ce système en série, les nouveaux Citea de De Lijn peuvent rouler plus de la moitié du temps en mode électrique.

Grâce à de nouvelles batteries compactes à haute capacité, ces véhicules peuvent même circuler exclusivement à l'électricité dans les villes, les zones basses émissions ou les milieux sensibles. Les batteries sont rechargées soit aux dépôts de De Lijn, soit à une borne de chargement CCS Combo2, soit par le générateur qui respecte les normes environnementales européennes les plus sévères.

Des équipements sont toutefois déjà présents pour augmenter l'autonomie électrique en utilisant une solution de recharge rapide : un pantographe intégré à l'infrastructure de rechargement.

La récente commande de De Lijn porte sur

80 bus Citea SLE-120 Hybrid et 120 SLFA-180 Hybrid articulés. Les modèles de 12 m à embarquement bas sont équipés d'un moteur électrique de 160 kW et de batteries à haute capacité 32 kWh 'High-Power'. Les modèles articulés à plancher bas associent électromoteur de 240 kW et batteries à haute capacité 64 kWh 'High-Power'.

TRANSPORT PUBLIC POUR DE LIJN

Les nouveaux engins font partie de la flotte de 2250 autobus et près de 400 trams de De Lijn, l'exploitant qui assure les transports publics au nord du pays. Son réseau compte environ un milliard de lignes et 36 000 arrêts. Les véhicules de De Lijn effectuent chaque année quelque 11 millions de parcours. Mais la firme sollicite également les services de sous-traitants, des "fermiers" en jargon, qui possèdent leur propre matériel et roulent pour le compte d'autrui : ils assurent environ la moitié du kilométrage total de De Lijn.

Comptant plus de 8000 travailleurs, De Lijn est l'un des plus gros employeurs du royaume. Encore faut-il y ajouter plus de 2000 salariés chez les exploitants privés. Environ 3,5 millions de personnes utilisent les services de De Lijn une ou plusieurs fois par an.

VDL BUS & COACH

VDL Bus & Coach fait partie du groupe néerlandais VDL, né de la fusion et du rachat de plusieurs constructeurs d'autobus et d'autocars (Berkhof, Bova, DAF Bus, Hainje, Kusters et Smit aux Pays-Bas, mais aussi Denolf & Depla et Jonckheere en Belgique). La société est active dans le développement, la fabrication, la vente et le service après-vente d'autobus, de cars de tourisme et de modules pour châssis, la conversion de minibus et de minibus, l'achat et la vente d'autobus d'occasion. Ses deux principales usines se trouvent à Roulers en Belgique et à Valkenswaard près de Maastricht. En faisant partie de ce groupe industriel important, VDL Bus & Coach peut livrer des solutions globales : il n'est pas seulement fournisseur de véhicules, mais bien de systèmes complets.

Hendrik De Spiegelaere



De Lijn avait déjà acquis des Citea électriques et hybrides.



Le stand de Solaris au salon Busworld à Bruxelles n'est pas passé inaperçu.

Succès croissant de Solaris

On recense plus de 18 000 autobus et autocars Solaris sur les routes du continent. La firme polonaise peut donc se targuer de s'être forgé une place bien en vue parmi les constructeurs européens. Sa gamme variée et étendue lui permet de répondre aux demandes de la plupart

des clients. Mais surtout, l'entreprise met un accent très prononcé sur les chaînes de traction électriques et les alternatives pour bus urbains.

Solaris a annoncé en janvier une collaboration avec l'université de Poznan, afin de

développer un système sophistiqué destiné à assister les chauffeurs. Des tests ont eu lieu ces dernières semaines avec un autobus électrique à proximité du stade communal de la grande ville commerçante de l'ouest de la Pologne. Il permet entre autres au chauffeur de positionner parfaitement son véhicule,

pour que le pantographe recharge les batteries à chaque arrêt, ou pour lui faciliter les manœuvres.

Autres actualités intéressantes de Pologne : le lancement du Solaris Urbino 15 LE electric, c'est-à-dire la version électrique de 15 m du bus urbain à plancher plat. Solaris compte en distribuer 2 versions : soit en bus urbain, soit interurbain (intercity en anglais ou überlandbus en allemand). Les premiers modèles à 3 essieux de 15 m sont sortis en 1999, mais à l'époque, le constructeur polonais s'appuyait évidemment sur des moteurs Diesel conventionnels, ou déjà alimentés au CNG. Il en a vendu 1300 exemplaires. Le nouveau 15 LE sera exclusivement commercialisé avec un moteur électrique. Le nombre de places assises élève à 55 et l'on compte 2 ou 3 portes latérales.

Fin janvier, Solaris a remporté une

adjudication publique de la ville allemande de Bonn, portant sur 3 articulés électriques pour la compagnie SWB. Le choix de l'opérateur de transport public s'est porté sur l'Urbino 18 alimenté par les nouvelles batteries High Energy+ de Solaris. Selon toute vraisemblance, ces nouveaux articulés devraient déjà arpenter les rues de l'ancienne capitale d'Allemagne de l'Ouest avant la fin de l'année.

Pour décrocher ce contrat, les bus devaient afficher un rayon d'action de 200 km entre 2 charges de batteries. L'autonomie ne pouvait être influencée négativement par l'itinéraire suivi ni par les conditions météorologiques, et le constructeur devait donner la promesse d'un fonctionnement correct pendant 12 années. Pour atteindre une telle autonomie, les articulés bonnois doivent emporter 7 jeux de batteries, développant 553 kWh. Les

autobus sont pourvus d'un connecteur pour recharge nocturne. La chaîne de traction comprend aussi un essieu moteur avec 2 moteurs intégrés, qui libèrent 125 kW chacun. Début février, c'est la municipalité tchèque d'Ostrava qui a passé une grosse commande à Solaris portant sur 37 autobus CNG articulés. La stratégie de Solaris consistant à se focaliser sur les chaînes de traction les plus propres offre donc de bons résultats.

Jan Voet
Membre du Jury d'International Bus of the Year



Solaris a présenté un prototype à l'hydrogène de son Urbino.

AGENDA

- **Transport Compleet**
24 – 26 mars 2020 Hardenberg (NL)
- **Matexpo demo days**
5 – 6 septembre
- **IAA**
24 - 30 septembre 2020 Hannover



Dans le prochain Transporama:

- MAN : le nouveau gamme lourde
- Mercedes-Benz

AIMING
FOR ZERO.
MOVE. TOGETHER.



VDL Citea Electric.

100% électrique. Zéro émission. Le VDL Citea Electric contribue à un meilleur environnement, à des villes plus saines et à des transports publics plus silencieux. Cela signifie plus de confort pour les passagers, les conducteurs et les résidents. Découvrez la différence sur vdlbuscoach.com



NOUVEAU DAILY
CHANGEZ DE PERSPECTIVES



**ACHETEZ MAINTENANT
ET ÉCONOMISEZ
PLUS DE 3.000€***

**PERFORMANCE
DE POINTE**

Moteurs de 2,3 litres et 3,0 litres,
jusqu'à 210 ch et 470 Nm

PLUS EFFICACE QUE JAMAIS

Jusqu'à 10% d'économie de carburant
Jusqu'à 10% de réduction
des coûts de maintenance

**EXPÉRIENCE DE CONDUITE
SÛRE ET SANS STRESS**

Tout nouveau système de direction et
technologie d'assistance à la conduite

**UNE CONNECTIVITÉ ET
DES SERVICES AMÉLIORÉS**

Amélioration de la productivité
et de l'efficacité avec
les solutions Daily B-Link

VOTRE IVECO DAILY À DES CONDITIONS* EXCEPTIONNELLES :

- Prime de reprise très intéressante
- Options gratuites
- Un financement intéressant allant jusqu'à 0,25% sur 2 ans**
- Et beaucoup d'autres avantages !

Rendez-vous chez votre concessionnaire IVECO pour plus d'informations.

IVECO

Votre partenaire pour un transport durable

*Informations et conditions auprès de votre concessionnaire IVECO. Conditions valables du 1er janvier au 29 février 2020 pour l'achat d'un IVECO Daily MY2019.
**Le financement à 0,25% est un leasing financier avec une durée maximale de 24 mois à 0,25%. Aucune avance minimum requise, réservé aux entreprises pour l'achat d'un IVECO Daily MY2019. Sous réserve de l'approbation de votre demande de financement par CNHI Capital, nom commercial de CNH Industrial Capital Europe SAS Belgian Branch, Chaussée de Gand 1440, 1082 Bruxelles. TVA BE0821165475. Modèles présentés à titre d'illustration.

Du respect des réglementations à l'optimisation des temps de conduite

TomTom Telematics devient Webfleet Solutions



Depuis notre création il y a 20 ans, nous sommes devenus un leader mondial de la télématique, aidant plus de 50 000 entreprises à gérer leurs véhicules et à améliorer leur productivité. Suite à notre récente acquisition par Bridgestone, notre nom, TomTom Telematics change pour devenir Webfleet Solutions. Notre objectif reste le même : innover dans la gestion de flotte et bâtir l'avenir des solutions de mobilité.

Let's drive business. Further.