

TRANSPORAMA

€ 4,99 - NR 402 - AVRIL 2020 - BIMENSUELS



P509474 - Bureau de dépôt: Leuven Masspost



TRUCK | VAN | TRAILER | BUS | COACH

RENAULT TRUCKS T HIGH 2020

VOUS ALLEZ AIMER
LES GRANDS ESPACES

NOUVELLE DESSERTE
GRANDE CAPACITÉ



LE CONFORT À L'ÉPREUVE DES LONGUES DISTANCES.

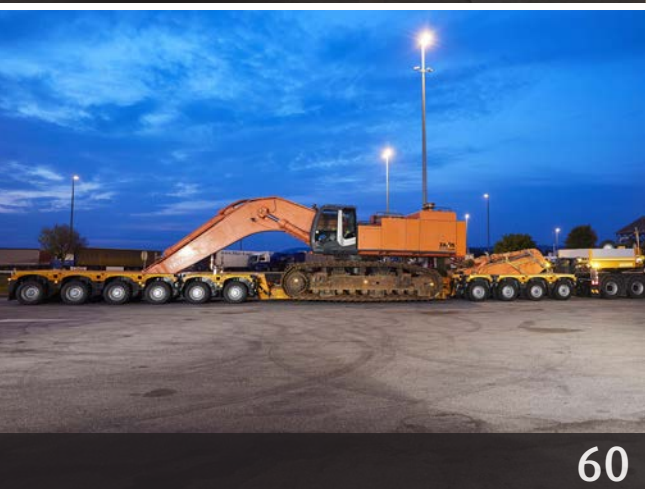
Planche de bord carbone, sellerie cuir noir, harmonie du ciel de toit grise et personnalisation de la calandre et des rétroviseurs ton caisse, à l'intérieur comme à l'extérieur, la cabine présente des finitions haut de gamme. Renault Trucks T High 2020 offre une desserte composée de 3 coffres fermés 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.



renault-trucks.be

Réservez votre essai sur renault-trucks.be





Contenu	3
Editorial	5
Volkswagen Caddy	6
Ford Transit PHEV – Van of the Year	14
Mercedes Vito	22
Volvo Trucks	26
Renault Trucks	28
Daimler Trucks	30
MAN	32
VDL	49
Van Hool - Bustronomie	56
Transport Exceptionnel	60

IVECO S-WAY NP



ALIMENTÉ PAR LA NATURE.
LEASING PAR IVECO.
FINANCÉ PAR L'EUROPE.



PASSEZ À L'IVECO S-WAY NP AVEC UN LEASING FINANCIER INTÉRESSANT ET RECEVEZ JUSQU'À 6000 € DE SUBVENTION CEF.

LE MEILLEUR POUR VOTRE ENTREPRISE

Leasing de 60 mois, subvention CEF de 6 000 €, réduction du coût du carburant jusqu'à 30% grâce au LNG.

LE MEILLEUR POUR VOS CONDUCTEURS

Véhicule 100% équipé et connecté, moteur Cursor 13 de 460 ch, cabine AS.

LE MEILLEUR POUR NOTRE PLANÈTE

Jusqu'à 95% d'émissions de CO₂ en moins avec le biométhane, 90% de NO₂ en moins, 95% de particules fines en moins.

Le contenu de cette publication relève de la responsabilité d'IVECO* et ne reflète pas nécessairement l'opinion de l'Union européenne

BioLNG Euronet est cofinancé par la "Connecting Europe Facility" de l'Union européenne



Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

IVECO



Les conditions générales s'appliquent. A des fins commerciales uniquement. Cette offre n'est pas contractuelle et est sujette à des changements de prix, de délai de livraison, de loi ou de taux d'intérêt et peut être retirée à la discrétion de CNH Industrial Capital. Proposition de leasing financier sous réserve d'acceptation par CNHi CAPITAL.

*BioLNG IVECO solutions de leasing offertes exclusivement par CNH Industrial Capital Europe.

41^{ème} année - 402 Avril 2020 - € 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, Leo Van Hoorick, Dirk Willems, Hendrik De
Spiegelaere, 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

Au boulot malgré le confinement

Celui qui n'a encore jamais entendu parler du nouveau coronavirus et de la maladie Covid-19 revient sans doute d'un séjour prolongé au fond d'une grotte. Les mesures prises par le gouvernement pour ralentir la propagation de l'épidémie auront certainement d'énormes conséquences sur l'économie, qui commençait déjà à ralentir.

Toute l'attention portée à ce satané virus relègue évidemment au second plan des actualités pourtant fort intéressantes. Le prix du pétrole a fait un plongeon historique. Est-il dû à la baisse de la demande, suite au confinement forcé en Chine et en Europe? Non : c'est plutôt suite aux désordres dus à la Russie, à l'Iran et à l'Arabie Saoudite. Cette dernière a ouvert tout grands ses robinets de pétrole dans l'espoir de contraindre les Russes et les Iraniens, affectés par des prix trop bas, de revenir à la table des négociations sur la Syrie.

Mais vous avez peut-être loupé d'autres actualités captivantes...

On se rend maintenant compte que le personnel médical et les travailleurs des chaînes logistiques, tout comme les chauffeurs de poids lourds, sont indispensables à la santé publique et à l'approvisionnement de notre pays. Oui, il s'agit bien des mêmes collaborateurs du monde médical qui ont manifesté à plusieurs reprises pour demander au gouvernement un salaire normal pour leur travail. Et des équipements décentes : au début de l'épidémie, le personnel soignant n'avait pas assez de moyens individuels de protection en milieu hospitalier pour remplir correctement son travail.

Les chauffeurs de poids lourds, qui forment traditionnellement l'une des cibles préférées des médias et des autorités, continuent entre-temps de faire leur job, coronavirus ou pas. Et si les supermarchés continuent à être alimentés, malgré la folie consumériste de papier toilette et de paquets de pâtes des "accumulateurs de tout poil", c'est grâce au travail dur et mal payé de nos chauffeurs. Mais de cela, les médias s'en font-ils l'écho? N'est-il pas fou que le fonds social doive consentir tant d'efforts pour amener 5000 nouvelles recrues vers la profession? Une meilleure reconnaissance envers les routiers et leur rôle important pour la société n'aurait-elle pas droit à une place légitime dans les journaux télévisés?

Voilà certainement matière à réflexion

Jan Voet



FOURGONETTES

Caddy5

work life unlimited



La présentation en avant-première, avec un slogan qui ne passe pas inaperçu.

Une cinquième génération, entièrement neuve

UN CADDY NUMÉRIQUE

La cinquième génération du Volkswagen Caddy est basée sur le châssis de la nouvelle Golf 8. Il se décline en une foule de variantes (fourgonnette, ludospace, minibus), de moteurs et d'empattements. Son développement a fait la part belle à la connectivité. Le cockpit Innovision transforme le Caddy en un "smartphone ambulant", déclare le porte-parole marketing de Volkswagen. Ses qualités fondamentales sont préservées : polyvalence, fonctionnalité, utilité pratique.

NOUVEAUX ÉLÉMENTS DE CARROSSERIE

Le Caddy de nouvelle génération est pour la première fois basé sur l'architecture modulaire conçue pour les moteurs transversaux MQB. Cela permet d'embarquer de nouvelles technologies : des systèmes d'assistance à la conduite qui renforcent le confort et la sécurité; des systèmes de commande d'infodivertissement qui facilitent la vie de l'utilisateur.

Du point de vue esthétique, le basculement vers l'architecture MQB est évident.

L'empattement a été un peu allongé, la carrosserie entièrement redessinée. L'intérieur est nettement plus spacieux et truffé d'équipements high-tech. Les interfaces de commande se composent du nouveau cockpit digital (et en option, d'un tableau de bord entièrement numérique) et de systèmes d'infodivertissement et autoradio avec écrans tactiles compris entre 6,5 et 10 pouces. L'Online Connectivity Unit (OCU) avec eSIM permet de recourir aux fonctions de services en ligne de Volkswagen We.

Tous les menus sont accessibles par un écran tactile, y compris les fonctions audio



Le Caddy est un modèle très important pour Volkswagen, car il en a déjà vendu plus de 3 millions d'exemplaires.



Vraiment impressionnant, ce Digital Cockpit.

et d'éclairage. Les sièges ergonomiques, l'éclairage intérieur par LED et une prise 230 V intérieure rendent les déplacements encore plus agréables.

SYSTÈMES D'ASSISTANCE À LA CONDUITE

6 des 19 systèmes d'assistance à la conduite du Caddy sont neufs. On citera entre autres le Travel Assist (un système de conduite semi-autonome), un volant multifonctions avec capteur de capacité qui évite les avertissements inutiles, le Trailer Assist qui facilite les manœuvres et notamment la marche arrière avec remorque, et une aide au stationnement. Ces deux derniers équipements sont en option.

TWINDOSING

Les nouveaux moteurs 4 cylindres respectent évidemment les normes de rejets polluants Euro 6 pour 2020 et sont dotés de filtres à particules. Pour la première fois, les moteurs TDI de 55 kW/75 ch à 90 kW/122 ch ont recours au twindosing. Deux catalyseurs SCR et la double injection d'AdBlue réduisent encore plus les oxydes d'azote (NOx) par rapport à la précédente génération. Les TDI du Caddy comptent donc parmi les moteurs Diesel les moins polluants au monde. Tout aussi performants et écoresponsables : un moteur essence turbo (TSI) de 84 kW/116 ch et un moteur au gaz TGI à compression. Volkswagen estime que la consommation moyenne reculera d'environ 12 % par rapport au modèle précédent. Il travaille d'ailleurs sur une version électrique et des rumeurs ont circulé à propos d'une variante électrique de type plug-in hybride.

UN ÉQUIPEMENT COPIEUX

Comme autrefois, la cinquième génération du Caddy propose les fourgonnettes 'Cargo' (avec fourgon entièrement tôle) et 'Kombi' (vitré) ainsi que plusieurs versions ludospace (nommées "Van"). La nomenclature des niveaux d'équipement pour ces versions voitures de tourisme a été rééchelonnée : le modèle d'entrée de gamme sera simplement appelé 'Caddy', le modèle moyen de l'assortiment sera nommé 'Life' et le haut de gamme 'Style'. L'équipement progresse toutefois sur chacun des 3 modèles. L'équipement standard du Cargo comprend les vitres électriques, les rétroviseurs extérieurs électriques, un frein de stationnement électronique avec fonction Auto-Hold, de nouveaux phares H7 et l'éclairage de la plaque d'immatriculation par LED. En option, des accoudoirs sur les sièges et de nouvelles portes arrière entièrement tôlees, sans vitre.

Le Combi et les versions passagers du Caddy de base ont été enrichis d'équipements comme un volant multifonctions, 2 portes latérales coulissantes, un autoradio avec écran tactile de 6,5 pouces et un système de détection anti-assoupissement. Les modèles du niveau 'Life' y ajoutent les jantes en alliage 16 pouces, la climatisation d'air manuelle, le système d'infodivertissement avec écran tactile de 8,25 pouces, les tablettes pour la deuxième rangée de sièges, les rails de toit noir, les pare-chocs en teinte de caisse, les rétroviseurs électriques rétractables, la console centrale séparée avec accoudoirs centraux et le soutien lombaire sur le siège avant.

Avec le niveau d'équipement 'Style', on augmente encore la taille des jantes en alliage léger (17 pouces minimum, 18 en option), on équipe le véhicule de phares et de feux LED, des indicateurs ParkPilot, les rails de toit argentés et une déco chromée de la carrosserie. Sans oublier le volant multifonctions avec habillage de cuir, climatisation d'air Air Care Climatronic automatique, l'App-Connect, le tableau de

bord Digital Cockpit et la garniture des sièges ArtVelours.

UN GABARIT OPTIMISÉ

L'empattement ordinaire a grappillé 73 mm pour atteindre 2755 mm; de ce fait, le nouveau Caddy mesure 4501 mm de long, soit 93 mm de plus que le modèle précédent. En revanche, la hauteur extérieure passe à 1.797 mm (-25 mm), sans nuire à l'habitabilité intérieure puisque la hauteur utile est de 1273 mm, soit 7 mm de plus qu'autrefois! Le Caddy est aussi un peu plus large, de 62 mm pour être précis, mais cela lui permet surtout de gagner 50 mm à l'intérieur, et 60 mm entre les logements de roues, pour atteindre 1230 mm. L'ouverture des portes arrière est de 1.234 mm (+51 mm). Voilà qui permet de charger une europalette à la transversale. Et le volume d'emport du Caddy standard atteint désormais 3,5 m³.

La variante Maxi, qui sera lancée un peu plus tard, le portera à 3,7 m³ grâce à un

empattement allongé de 215 mm (2970 mm en tout). Toutes les autres dimensions évoluent aussi : la longueur maximale de l'espace de chargement passe à 2150 mm contre 1797 pour la version standard, ce qui permet d'emporter 2 europalettes. Les portes latérales coulissantes passent de 701 à 840 mm. La longueur totale de la carrosserie atteint 4853 mm.

Cela étant, ne vous hâtez pas chez votre concessionnaire VW : le lancement de la nouvelle génération Caddy n'est prévu qu'à l'automne. Mais vous voilà d'ores et déjà averti. C'est un modèle important pour Volkswagen Nutzfahrzeuge (Volkswagen Commercial Vehicles). D'autant plus que, dans l'optique d'une collaboration avec les véhicules utilitaires Ford, le Caddy sera également à la base du prochain Transit Connect.

Leo Van Hoorick

Membre du jury de l'International Van of the Year



La version Maxi à empattement long ne pouvait manquer au catalogue.





La version Maxi a également recours à de nombreux équipements et pièces du groupe VW.



La variante 7 places de luxe se targue d'un toit panoramique vitré de 1,4 m² et d'une fermeture électrique des portes latérales et du hayon arrière (en option).



La version ludospace "Life" avec hayon est le gage d'un niveau de luxe élevé pour ce segment.

La commune d'Asse investit dans la mobilité du futur avec le MAN eTGE



Les solutions de transport doivent être plus durables et plus vertes, un message que l'administration communale d'Asse n'a que trop bien compris. Avec la mise en service du premier fourgon MAN eTGE, Asse opte résolument pour un véhicule 100 % électrique,

sans émissions de CO2.

Fin février a eu lieu la remise officielle des clés du premier MAN eTGE à la commune d'Asse, en présence notamment du bourgmestre Koen Van Elsen et du Sales Director de MAN Truck & Bus Mikaël Van Caeter. Cela marque une nouvelle étape de taille dans l'écologisation du parc automobile d'Asse, thème auquel l'administration communale attache la plus grande importance. En outre, c'est la première fois que MAN fournit un modèle tel que l'eTGE à une instance publique.

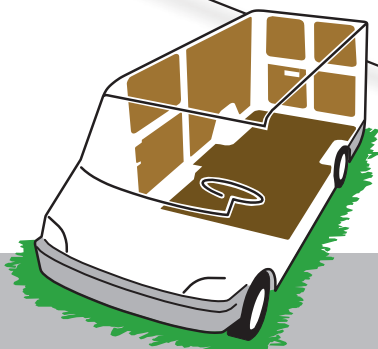
Le MAN eTGE, qui remplace une ancienne camionnette de 20 ans, fera principalement office d'atelier mobile pour les menuisiers

de la commune. Le MAN eTGE offre le même volume utile que sa variante diesel et constitue ainsi la combinaison idéale entre charge utile, volume de chargement, autonomie et vitesse.

Le véhicule dispose d'une autonomie de pas moins de 150 kilomètres (avec une seule charge) : l'eTGE ne devra donc être chargé qu'une seule fois par jour. En plus d'un équipement de série très complet qui met l'accent sur le confort du conducteur, l'eTGE est équipé de plusieurs options économes en énergie pour optimiser son autonomie.



plafond
parois
plancher
passages de roue



FOURGONETTES



Test de l'International Van of the Year 2020 : Ford Transit PHEV

En survolant la liste des candidats de l'International Van of the Year 2020, j'étais très heureux d'apprendre qu'au moins l'un d'entre eux n'était pas une camionnette 100 % électrique – pour la simple et bonne raison que les lourdes batteries nuisent à la capacité d'emport et que l'angoisse de trouver une prise de courant devient forte après avoir franchi la barre des 100 km. Certes, beaucoup de constructeurs n'y voient guère de problèmes, car, disent-ils, les véhicules électriques peuvent couvrir les besoins dans 80 % des cas. Que cela corresponde à la réalité, je n'entrerai pas dans le débat. Mais toujours est-il qu'un véhicule électrique ne couvre pas l'entièreté des besoins... et n'est peut-être même pas la solution d'avenir.

Les batteries sont lourdes et coûteuses; les matières premières requises pour les fabriquer sont rares; et les équipements de recharge absolument pas prêts, car il manque de bornes; si tous les automobilistes d'aujourd'hui voulaient rouler demain à l'électricité, le réseau électrique devrait être revu de fond en comble. Des études montrent que des véhicules 100 % électriques ne pourraient suffire d'ici une dizaine d'années que pour 10 à 12 % des besoins. Les solutions hybrides, avec moteur thermique, seront bien plus répandues. Et ça, les stratégies de Ford en sont convaincus. Il y a 3 ans, ils annonçaient déjà un Transit PHEV (Plug-in Electric Hybrid Vehicle). J'ai pu le tester durant une semaine.



La recharge est possible sur place, du moins si l'on trouve une borne.



Le modèle testé transportait 280 kg de marchandises.

Pas de propulseur électrique, mais un générateur

Le PHEV de Ford a bel et bien un moteur à combustion, mais il fait office de générateur et n'est pas en relation directe avec les roues motrices. Il fournit du courant aux batteries, qui alimentent à leur tour les moteurs électriques. Cette solution permet d'épargner du poids, l'encombrement et le coût d'une boîte de vitesses mécanique. Le kit de batteries est disposé au centre du véhicule, sous le plancher, et n'altère ni le volume ni la capacité d'emport. Celle-ci, avec 1130 kg, compte toujours parmi les plus importantes dans ce segment de véhicules. La batterie se recharge soit de l'extérieur, avec une prise électrique, soit en roulant, par le moteur

à combustion. C'est le petit bloc essence 3 cylindres 1.0 litre de Ford, maintes fois primé. Un petit Diesel aurait peut-être été une solution plus logique et plus économique. Mais on comprend Ford : il n'y avait pas assez de place pour son 4 cylindres Diesel 1.5 litre. Son moteur essence de 1 litre était le moins encombrant de tout l'assortiment. Or l'espace était compté. Et nécessité fait loi...

EN ROUTE

Le Transit Custom présente évidemment toutes les qualités de la version de base : une cabine confortable et d'excellentes aptitudes routières, qui en font la norme dans sa

catégorie. Mais deux choses se remarquent de suite : le PHEV est vraiment très silencieux ; mais aussi, hélas, lourd. Comme si les 125 chevaux n'étaient qu'une promesse, pas toujours présente. La vitesse maximale est plafonnée à 120 km/h. Et il faut 25 longues secondes pour passer de 80 à 120 km/h.

En ce qui concerne les modes de traction, le conducteur a le choix entre 4 possibilités : hybride (EV Auto), qui laisse le véhicule choisir la source d'énergie, mais qui épuise rapidement les batteries ; EV NOW, pour une conduite 100 % électrique ; EV LATER, qui n'utilise que le moteur thermique et épargne la batterie ; et EV CHARGE, qui recharge la batterie en roulant, par exemple pour s'assurer



Un module de rangement pratique est dissimulé sous le siège du passager, mais sur le PHEV, il est rempli de divers câbles d'alimentation.

une autonomie suffisante afin d'entrer dans une agglomération réservée aux véhicules non polluants. La consommation dépasse alors 11 l/100 km, mais le carburant sert non seulement pour le parcours actuel, mais aussi l'ultérieur, en mode électrique. Le mode EV CHARGE permet une recharge rapide, en vue d'une autonomie d'environ 1 km en électrique pour 2 kilomètres parcourus en mode thermique. Avec une batterie chargée à fond et 280 kg de marchandises dans le fourgon, l'autonomie en agglomération en mode EV NOW n'a jamais dépassé 36 km, à une vitesse moyenne de 36 km/h. On est donc assez loin des 50 km promis à l'origine par Ford, mais c'est malgré tout suffisant pour un parcours en ville.

CONSOMMATION ET PRIX

La variante PHEV est-elle plus économique qu'un Transit 'normal'? Il est difficile d'y répondre de façon structurée. Sur l'ensemble du test de 1200 km, j'ai noté une consommation moyenne de 8,8 l/100 km, à une allure moyenne de 45 km à l'heure. Mais tout dépend de la longueur du parcours et du pourcentage parcouru en mode électrique. Sur les tronçons courts, le PHEV est imbattable; sur de longues distances, il est certainement battu en termes de consommation de carburant.

J'ai déjà signalé que le PHEV était extrêmement silencieux. À cet égard, l'ajout d'un témoin sur le tableau de bord, indiquant

si le moteur tourne ou pas, serait le bienvenu. Par contre, pas besoin de compte-tour, car ce n'est pas l'accélérateur, mais bien l'unité de calcul qui commande la soupape de gaz. Il arrive ainsi que le moteur se laisse entendre, à des régimes qui a priori n'ont rien à voir avec la façon dont on presse l'accélérateur. La perception semble décalée, c'est déroutant. Le mode de conduite choisi n'est pas assez clairement visible sur le tableau de bord, et certainement pas en mode standard. Le choix du mode de conduite, au moyen d'un petit poussoir à droite, ne s'est pas toujours opéré de façon instinctive.

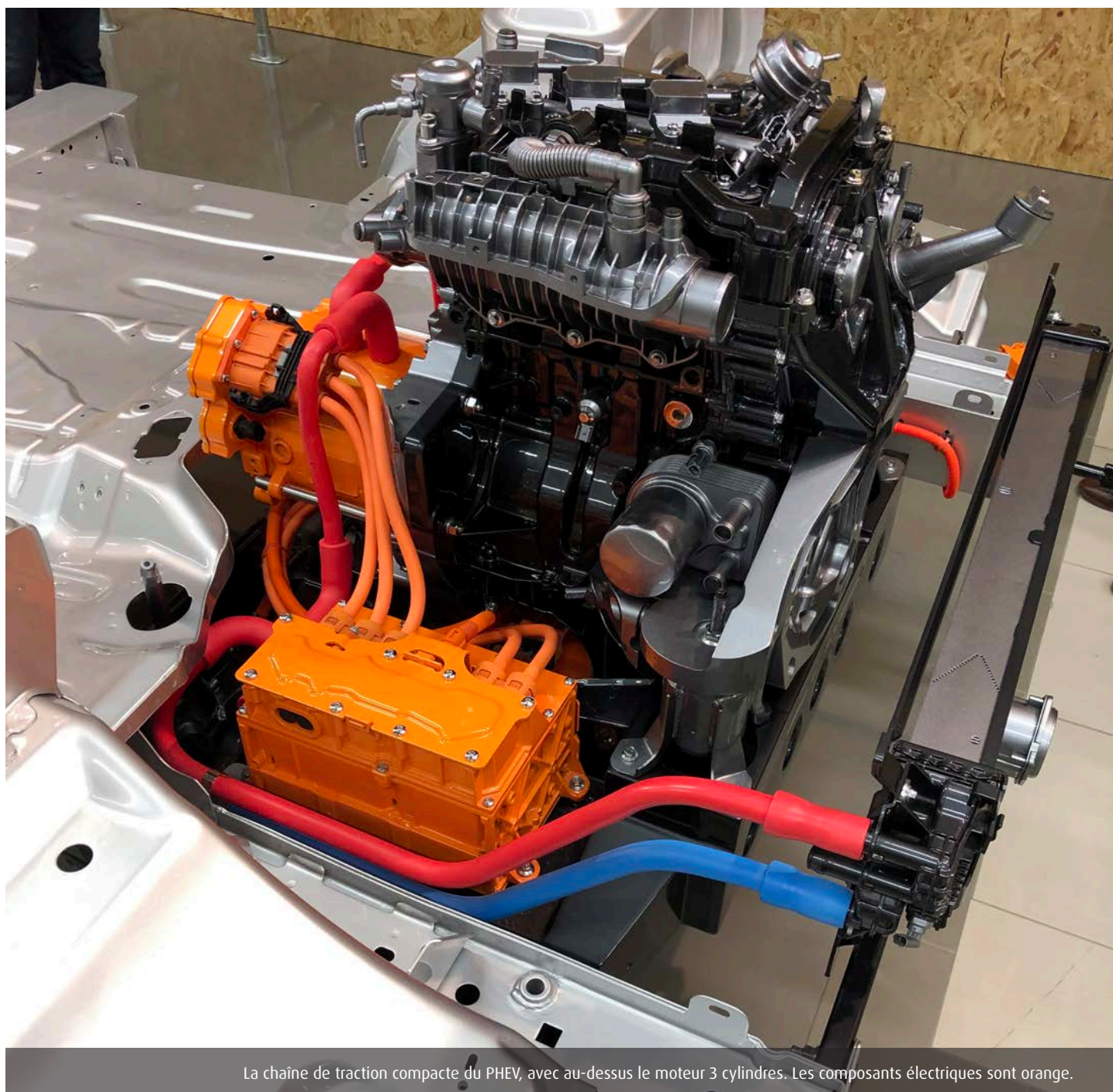
La conduite du Transit Hybride est toujours excellente, et cette nouvelle variante a reçu toute une série de systèmes d'aide à

la conduite. Je citerai tout spécialement les ports USB, intelligemment placés entre le pare-brise et le tableau de bord, tout près de l'endroit où la plupart des gens déposeraient leur smartphone. Avec le Car Play, cela rend inutile tout système de navigation embarqué - rapidement désuet.

Le prix catalogue du modèle d'essai "Trend" s'élève à 43 680 €, soit 50 % de plus que la version Diesel identique développant 130 ch. Mais si l'on compare ce qui est comparable, c'est-à-dire les autres camionnettes

électriques, c'est un prix très compétitif. Et le PHEV a malgré tout de sérieux atouts : une autonomie illimitée, à savoir plus de 500 km avec un réservoir d'essence plein et une batterie entièrement chargée.

Leo Van Hoorick



La chaîne de traction compacte du PHEV, avec au-dessus le moteur 3 cylindres. Les composants électriques sont orange.





D K PH 1030



L'effêt Transit

Avec respectivement 16,44% et 17,68% de parts de marché en janvier et février, Ford a pour la première fois pris la tête du marché des véhicules commerciaux en 2020. Cette progression représente une augmentation de 25% des volumes de vente par rapport à 2019. Depuis plusieurs années déjà, Ford multiplie les premières places au classement européen des immatriculations de véhicules utilitaires. La gamme étendue, composée des Fiesta Van, Transit Courier, Transit Connect, Transit Custom, Transit 2 T et Ranger, a indubitablement bénéficié de ses qualités en matière de fonctionnalité, de durabilité et d'équipements, mais également de l'aura du titre d'International Van of the Year 2020 et de l'International Pick-Up Award attribués aux Transit Custom et Ford Ranger.



Mercedes a profité de la remise à jour de son Vito pour en étoffer les systèmes d'infodivertissement.

Mercedes-Benz Vito 2020

NOUVEAUX MOTEURS PLUS PUISSANTS ET PLUS EFFICIENTS

Mercedes a présenté l'an dernier sa nouvelle génération Classe V. C'est désormais au tour du Vito de bénéficier d'une remise à niveau. Cela passe par des moteurs Diesel 4 cylindres plus efficaces et plus puissants de la famille OM 654 ainsi que par des innovations dans les systèmes d'assistance et d'infodivertissement.

Alors qu'il était réservé au seul Vito Tourer, le Diesel 4 cylindres 2.0 litres OM 654 – bien connu des voitures de tourisme – est désormais disponible sur toutes les variantes à propulsion du Vito. Il se décline en 4 niveaux de puissance : 110 CDI FWD avec 102 ch/75 kW et 270 Nm ; 114 CDI avec 136 ch/100 kW et 330 Nm ; 116 CDI avec 163 ch/120 kW et 380 Nm ; et 119 CDI avec 190 ch/140 kW et 440 Nm. Quant à la nouvelle motorisation haut de gamme, la 124 CDI, elle libère 239 ch/176

kW et 500 Nm de couple, ce qui permet au Vito Tourer d'atteindre la barre des 100 km/h en seulement 7,9 secondes, puis de foncer jusqu'à 210 km/h.

La génération de moteurs OM 654 est encore plus efficace et moins polluante que l'OM 651. On ressent en outre moins de bruits et de vibrations. L'économie de 13 % de carburant du nouveau Vito 119 CDI par rapport à son prédécesseur montre à quel point son propulseur est plus efficace. La capacité du

réservoir SCR est désormais de 24 litres pour tous les modèles.

9G-TRONIC ET AIRMATIC

Pour la première fois, la boîte automatique 9G-Tronic peut être couplée aux moteurs des plus lourdes propulsions. Avec le sélecteur Dynamic Select, on peut adapter les changements de vitesse avec les programmes 'Comfort' et 'Sport', mais aussi changer de vitesse manuellement à l'aide de palettes au volant.

Les Vito alimentés par les moteurs OM 654 sont tous de type propulsion, sauf avec la traction intégrale permanente, en option. Pour un Vito à traction avant, il faudra se tourner vers un moteur de la famille OM 622 : le compact 4 cylindres 1.7 litre développant 102 ch/75 kW (Vito 110 CDI) et 136 ch/100 kW (Vito 114 CDI).

Le Vito fait étalage de sa polyvalence dans de nombreux domaines. C'est le seul modèle dans son segment à exister en 3 longueurs, 2 empattements et 3 chaînes cinématiques. Mais dans sa catégorie, c'est aussi le roi du chargement puisqu'il peut embarquer jusque 1369 kg.

Le système de suspension pneumatique Airmatic, disponible sur les modèles Vito, eVito Tourer, V-Klasse et EQV à partir d'octobre prochain, adaptera le châssis aux conditions routières. Une plus grande garde au sol améliore en effet le confort routier malgré un revêtement dégradé. Les réglages de base, axés sur le confort des occupants, se raffermissent au fur et à mesure que la vitesse grimpe, pour garantir une plus haute stabilité routière. Un réglage distinct au moyen d'une seule valve permet toutefois de forcer des conditions de confort plus souples. Le conducteur peut aussi choisir vite et facilement entre 3 programmes routiers

différents, grâce au commutateur Dynamic Select.

DES SYSTÈMES D'ASSISTANCE ET DE SÉCURITÉ

L'assistance active au freinage Distronic et le nouveau rétroviseur intérieur digital viennent encore renforcer la batterie d'un système de sécurité et d'assistance du nouveau Vito, qui passe de 10 à 13 équipements. Le rétroviseur numérique affiche l'image de la caméra HDR localisée dans la lunette arrière, il s'utilise donc comme un rétro intérieur ordinaire, mais avec l'avantage qu'il reste opérationnel même si la cloison intérieure est refermée ou si le fourgon est rempli de bagages ou de matériel jusqu'au sommet du toit. En outre, le champ de vision est deux fois plus large qu'avec un rétroviseur intérieur conventionnel. On peut cependant passer de l'image caméra à l'image



L'aménagement intérieur a été rafraîchi, l'habillage des sièges est neuf.

analogique au moyen du commutateur pour les feux de route. Le rétroviseur devient alors un banal miroir optique, qui montre ce qui se passe à l'arrière de l'habitacle.

NOUVEAU EVITO TOURER POUR TRANSPORT DE PERSONNES

Mercedes-Benz Vans joue un rôle de premier plan dans le segment premium du transport commercial de marchandises non polluant et à petite échelle, grâce à son eVito et son eSprinter.

Le nouveau eVito Tourer a une chaîne de traction électrique eATS, qui accorde jusque 150 kW de puissance nominale sur les roues avant. Cette énergie est stockée dans une batterie lithium-ion dissimulée dans le plancher. La configuration basse et centrale a un effet positif sur le comportement routier. La vitesse maximale s'élève à 140 km/h, ou 160 avec un aménagement en option.

L'eVito Tourer est équipé d'un chargeur interne

AC à refroidissement par eau, d'une puissance de 11 kW. S'il est branché sur une station de recharge rapide et grâce à sa capacité de recharge maximale de 110 kW, l'eVito Tourer peut passer en moins de 45 minutes de 10 à 80 % de la réserve de la batterie. D'une puissance opérationnelle de 97 kWh, elle permet un rayon d'action maximal de 421 km. Grâce à une stratégie de commande intelligente, Mercedes-Benz parvient à recharger les batteries de son eVito Tourer tout en roulant. Trois programmes donnent le choix entre un confort maximal ou une autonomie allongée.

MERCEDES PRO

La solution Mercedes PRO de gestion de flotte et de connectivité a été conçue pour augmenter l'efficacité, diminuer les coûts d'exploitation, améliorer la disponibilité des véhicules et leur communication dans la flotte. Mercedes PRO regroupe tous les

services utiles sur une plate-forme basée sur Internet, accessible à l'adresse www.mercedes.pro.

Outre les 8 kits pour les variantes Vito alimentées par des moteurs conventionnels, signalons la présence du kit 'Digitalised eVan Management' réservé aux eVito électriques. Le Vito est également préparé pour le scénario du pire, avec un système d'appel d'urgence standard Mercedes-Benz et une gestion des pannes qui est activée dès la réception du véhicule.

Le nouveau Vito se reconnaît à sa calandre à 3 lamelles noires ou, en option, chromées. Les nouvelles jantes en métaux légers, de 17, 18 ou 19 pouces, lui apportent allure et dynamisme.

Leo Van Hoorick

Membre du jury de l'International Van of the Year





Grâce à Fleetboard, Mercedes Hedin Automotive aide les chauffeurs à conduire plus économiquement et efficacement.

Mercedes-Benz est une valeur sûre dans le monde des camions depuis 1896. Depuis des décennies, l'étoile iconique symbolise l'innovation, la confiance et la sécurité. Hedin Automotive partage ces valeurs avec ses clients à travers le service et l'expertise que le groupe a acquis au fil des années.

Spécialisation Trucks

Le truck center Alost fait partie du groupe Hedin Automotive depuis le mois d'avril 2018. Hedin Automotive compte entre-temps pas moins de 15 sites Mercedes-Benz agréés en Flandre et est ainsi de loin le plus grand groupe de concessionnaires Mercedes-Benz agréé en Belgique. Depuis 1950, Hedin est une valeur établie dans son pays d'origine, la Suède, et ce depuis trois générations, mais l'entreprise a connu ces dernières années une forte croissance au-delà des frontières nationales. 15 sites Mercedes-Benz déjà existants avec chacun leur propre historique (répartis sur la Flandre orientale, le Brabant flamand et Anvers) ont soudainement été regroupés en une grande famille. Le service, la satisfaction des clients et, surtout, une passion partagée pour une marque automobile premium étaient et sont encore le fil conducteur des plus de 500 collaborateurs que compte Hedin Automotive en Belgique. On y a ajouté la grandeur d'échelle, un critère de plus en plus important dans le secteur automobile. En plus du truck center d'Alost, vous pouvez également vous rendre chez les spécialistes des camions à Gent et à Sint-Niklaas. À Ninove aussi, il y a un point de service pour les camions.

Le service sur le devant de la scène

« Pour nous, le service que nous offrons est tout aussi important - voire plus important - que la vente. Chez nos clients aussi, nous sentons que les services après-vente jouent un rôle de plus en plus important », déclare Filip Snauwaert, Directeur Trucks du groupe Hedin

Automotive. « Fleetboard par exemple est un service supplémentaire que nous proposons à nos clients Truck », déclare Cedric Hennebel, spécialiste Fleetboard. « Pour chaque demande, Fleetboard dispose de la solution la plus efficace et de services télématiques étendus. Ces services vous permettent de connecter entre eux vos chauffeurs, vos parcs automobiles et les missions. » Selon Hennebel, la principale valeur ajoutée de Fleetboard est la prévision d'entretien qui permet d'optimiser le planning tant des clients que de l'atelier. « Grâce à l'utilisation du Fleetboard, nous pouvons veiller à ce que toutes les pièces soient en stock à temps et, par conséquent, réduire le plus possible les temps d'arrêt. En outre, Mercedes-Benz Uptime, un service qui permet de détecter les pannes de manière pro-active, est une aide supplémentaire pour les chauffeurs. »

Formation et coaching

La formation et le coaching personnalisés sont un service supplémentaire proposé par Hedin Automotive. La formation de qualification professionnelle obligatoire (code 95) en est un bon exemple. « Lors de la formation de qualification professionnelle, nous nous concentrons principalement sur l'utilisation correcte du véhicule et sur la conduite écologique. Nous passons d'abord en revue tous les aspects théoriques avec les chauffeurs, puis nous prenons la route avec eux de manière individuelle. C'est la seule manière de bien apprendre », affirme Cedric Hennebel. « Nous sommes en outre reconnus comme organisme de formation pour la KMO-certification. » Pour



la formation et le coaching sur mesure, nous sommes toujours disponibles pour nos clients », ajoute Filip Snauwaert.

Mesurer, c'est savoir

« Pour faire découvrir nos services Fleetboard, nous mettons à disposition notre camion de démonstration Fuel Duel. Nous prouvons ainsi la plus-value de Fleetboard : conduire plus économiquement et efficacement », déclare très fièrement le Directeur Trucks Filip Snauwaert. « Pendant deux semaines, nous coachons le chauffeur derrière le volant pour lui apprendre à rouler de manière plus économique. Ensuite, nous analysons en détail la consommation et comparons les résultats avec le parc automobile existant. Car mesurer c'est savoir ». « Nous remarquons que de nombreux gestionnaires de parc automobile sont non seulement surpris par les résultats, mais aussi par les possibilités supplémentaires de nos services Fleetboard », résume Cedric Hennebel.

Vous avez une question concernant notre offre de services ou un service vous intéresse ? N'hésitez pas à nous contacter à l'adresse

fleetboard@hedinautomotive.be.



HEDIN AUTOMOTIVE
TRUCK CENTER



Le Volvo FH I-Save contribue considérablement au succès de Volvo Trucks.

2019, un bon cru pour Volvo AB

Comme le veut la tradition, Volvo Trucks Belgium a tenu en janvier sa conférence de presse pour dévoiler les résultats de l'année précédente. Et ils sont assez bons pour le groupe Volvo AB, mais surtout pour sa filiale Volvo Trucks. Cela étant, le groupe industriel suédois est confronté à des challenges gigantesques en raison des conditions toujours fluctuantes.

"Perform & Transform est le slogan adopté pour l'ensemble du groupe", explique de suite Peter Himpe. "Pour le premier élément du slogan – la performance –, nous sommes dans le bon, car les retours sur investissement du groupe sont excellents. Ce qui est plus problématique, c'est le deuxième élément, la transformation. Les facteurs de changement sont la connectivité, l'autonomie et l'électrification. Pour nous, comme pour

tous nos collègues constructeurs de véhicules, cela se traduit par des investissements pharaoniques dans les changements qui vont métamorphoser le transport et la mobilité. Mais le problème de ces investissements, c'est qu'ils coûtent une fortune et ne rapportent rien du tout – pour l'instant. Nous devons adopter une vision à plus long terme. Par rapport à 2015, notre groupe a investi 30 % de plus; nous avons recruté 600 ingénieurs rien que pour le développement de nouvelles techniques; nous avons fondé un nouveau département, Volvo Autonomous Solutions, placé sous la conduite de Nils Jaeger. Bien sûr, au sein du groupe, nous profitons des techniques communes aux départements Poids lourds, Autobus, Véhicules de chantier et Machines. Mais l'on voit que l'action se déplace de l'engineering des moteurs, déjà

excellent, vers le service et les solutions globales.

CONTINUER À FOURNIR DES EFFORTS

Siegfried Van Brabandt a détaillé les performances de Volvo Trucks en Belgique pour l'an dernier. Dans le segment des utilitaires légers, de 10-15,9 tonnes, sa part de marché a encore reculé, à 8 %. Les points forts de la marque nordique sont clairement dans le segment au-dessus de 16 tonnes, où Volvo Trucks détient 20,9 % de parts du marché belge, qui a lui-même gagné 7,7 %. Plus spécifiquement, Volvo détient 19,5 % du marché des tracteurs (second rang) qui s'est contracté de 0,3 %, et 21 % du marché

des camions (premier rang), qui a bondi de 24,1 %. Sur un total de 121 tracteurs au gaz LNG distribués en Belgique, 57 étaient de marque Volvo, pour 16 clients différents. Volvo Trucks continuera ses efforts en vue d'intéresser toujours plus de clients à opter pour ce carburant : les estimations pour 2019 tablaient en effet sur la vente d'environ 200 véhicules. Signalons encore qu'un quart des poids lourds Volvo Trucks sont vendus avec un contrat de maintenance et qu'un client sur deux opte pour le Dynafleet.

ÉLECTRO MOBILITÉ

Après avoir commercialisé son premier poids lourd électrique, Volvo Trucks lance maintenant le configurateur de batteries. "En fait, nous ne fournissons pas au client un véhicule standardisé, mais répondant exactement aux besoins de son entreprise", commente Philippe Jacquemyns. Avec le Battery Configurator, nous fixons la capacité de la batterie pour un véhicule, un trajet ou un emploi en fonction de la capacité de chargement et de l'optimisation des

parcours. Nous estimons qu'environ 55 % des véhicules devraient être électriques d'ici 20 ans."

Là où l'électricité joue déjà un rôle important, c'est dans la division Volvo Buses. Les entités TEC de Namur et de Charleroi comptent 101 bus Volvo Electric Hybrid, rechargés par 15 appareils DC rapides de marque ABB. Par rapport aux autobus Diesel conventionnels, cela réduit les émissions de CO2 de 70 à 90 % et la consommation d'énergie de 60 %. Luxembourg Ville, qui compte 4 modèles électriques hybrides, a commandé en début d'année 17 autobus Volvo entièrement électriques.

GALLIKER, OU LA PRÉCISION HELVÉTIQUE

La conférence de presse annuelle s'est tenue – c'est une autre bonne tradition – chez un client fidèle de Volvo Trucks. La filiale belge du groupe helvétique Galliker, basée à Milmort en pays de Liège, est une très bonne référence. La société a été fondée en 1918 et est devenue une holding familiale basée

à Altishofen, en Suisse. La direction est aux mains de la troisième génération de la famille Galliker. La firme compte 18 établissements dans 6 pays et emploie 30 030 travailleurs. Au total, Galliker compte plus de 500 000 m² d'espace de stockage sous contrôle thermique et 19 000 places pour véhicules. Sa flotte aux couleurs bien connues comprend plus de 2100 unités : 100 utilitaires légers, 920 tracteurs et camions, 20 containers frigorifiques et 1100 (semi-) remorques. Galliker est actif dans les secteurs Car Logistics, Cargo Logistics, Food Logistics, Fresh Logistics, Frigo Logistics et Healthcare Logistics.

Les liens avec Volvo se sont noués en 1967 par des transports de la Suisse vers la Suède et la Belgique, rapidement complétés de relations vers l'Italie. Galliker Belgen a été fondé lors de la construction de l'usine Volvo en Belgique. Pour Volvo, Galliker exécute toujours des transports de produits, vidanges et châssis des usines Volvo de Gand et de Blainville entre la Suisse, la France, l'Italie, la Belgique, l'Allemagne et la Suède.

Hendrik De Spiegelaere





Bruno Blin esquisse brièvement une année 2019 assez chamboulée.

Bruno Blin, de Renault Trucks : stabilité dans une année de turbulences

Ès les premiers signes de la propagation du coronavirus, qui ont mis le monde entier sens dessus dessous, et notamment perturbé la rédaction de ce numéro de Transporama, Renault Trucks a tenu une vidéoconférence de presse pour annoncer les résultats annuels

du groupe franco-suédois. Comme toujours, son CEO Bruno Blin s'est montré très ouvert et direct dans ses réponses aux questions des journalistes.

Pour Renault Trucks, le résultat de l'année 2019 était assez comparable à ceux des

constructeurs européens de poids lourds : un premier semestre très bon, suivi d'un recul des ventes après l'été. Globalement, les résultats en Europe restent stables, et Renault Trucks est même parvenu à consolider sa position dominante dans l'Hexagone. L'évolution des ventes durant l'année 2019

est assez surprenante : une hausse de 18 % au premier semestre, une chute de 15 % dans les 6 mois suivants. Sur l'ensemble des marchés européens, Renault Trucks accuse un très léger recul de parts de marché, de 0,1 %.

INTERNATIONAL

Les ventes de Renault Trucks hors Europe continuent toutefois de progresser. C'est surtout sur le marché turc que les commandes de véhicules au losange furent bonnes. En Afrique aussi, du reste. La marque compte une usine d'assemblage en Algérie, où sont construits des kits CKD des gammes C et K. Des utilitaires de la gamme D seront également assemblés cette année.

UN MARCHÉ DE L'OCCASION SATURÉ

Renault Trucks a un stock très important de véhicules de seconde main, ce qui l'a incité à mettre en place une chaîne de production séparée pour les reconverter et leur insuffler une nouvelle jeunesse. Pour les véhicules récents ayant peu de kilomètres, il a également mis en place le programme T Selection, qui vise à opérer des tests sur 200 points.

L'AVENIR

Par ailleurs, Renault Trucks continue de développer de nouveaux modèles. La marque a toujours joué un rôle de pionnier dans le développement des véhicules hybrides et électriques, avec plusieurs poids lourds

électriques actuellement en cours d'essai chez des clients parisiens. Dans ce cadre, on relève l'allocation étonnante de Monsieur Blin, qui demandait de réduire encore plus l'accès des centres des grandes villes aux véhicules Diesel. En lui demandant pourquoi, Bruno Blin a déclaré que cette mesure favoriserait la distribution urbaine à l'aide de véhicules électriques. Car dans l'état actuel des choses, le total cost of ownership des camions électriques ne rivalise pas encore avec celui, bien moindre, des camions Diesel. Mais cela pourrait changer à l'avenir.

Jan Voet

Membre du jury de l'International Truck of the Year



Renault Trucks est parvenu à maintenir ses positions et ses parts de marché en Europe.



Martin Daum, le CEO de Daimler Trucks, pose devant l'Actros, élu Truck of the Year.

Un grand cru 2019 pour Daimler Trucks

Avec le troisième meilleur chiffre d'affaires de son histoire et 1,7 milliard d'euros investis dans les nouvelles technologies, Daimler Trucks, par la voix de son CEO Martin Daum, n'est pas mécontent de l'année 2019. 2020 s'annonçait sous de bons auspices, mais c'était sans compter le déferlement du coronavirus.

Daimler se porte bien sur plusieurs marchés, ce n'est pas un secret. Mais 2019 fut malgré tout une année particulière : les ventes au premier semestre étaient excellentes en Europe, en

Amérique du Nord et au Japon. Vers la fin de l'année, le marché a cependant connu un repli très fort, qui a encore été amplifié par la crise du Covid-19. En circonstances normales, Daimler avait estimé que le marché pourrait retrouver son niveau des années 2017 ou 2018.

Le bilan, toutefois, n'est pas entièrement rose. Le CEO Martin Daum a annoncé devoir faire des économies, afin de dégager des moyens nécessaires pour les investissements dans les nouvelles technologies, comme les poids lourds électriques. Il vise une

économie de 300 millions d'euros en frais de personnel. Mais cela, sans licenciements secs, assure-t-il. Il s'attend, quoi qu'il arrive, à des négociations très rudes et serrées avec les syndicats allemands.

NEUTRALITÉ CO2

La réglementation particulièrement sévère imposée par l'Union européenne contraint Daimler à revoir totalement son business model. D'ici la fin 2021, la firme allemande veut investir 1,7 milliard d'euros dans

l'électromobilité. De nombreux eActros circulent déjà, souvent sur ou autour des usines de Stuttgart. Mais à la fin mars, l'entreprise a demandé un emprunt, ce qui l'obligera probablement à mettre ce projet en sourdine jusqu'à la levée des mesures contre le coronavirus, pour laisser à l'économie la possibilité de repartir.

Daimler poursuit cependant ses efforts sur les véhicules robotisés, dont les camions à conduite autonome. Pourtant, la situation a bien changé en quelques années. À l'époque, on prétendait que la présence des chauffeurs serait bientôt inutile. Aujourd'hui, on se rend compte que la conduite autonome sera uniquement possible sur les autoroutes et les terrains clôturés, comme les terminaux, mines et usines. En revanche, pour la ville, le

développement logiciel doit être beaucoup plus poussé. Aux États-Unis, la conduite autonome est considérée par les chauffeurs d'essai comme relaxante. Mais d'un autre côté, on s'est rendu compte que le système doit l'avertir très tôt s'il ne maîtrise plus la situation. En cas de forte averse, si le chauffeur doit reprendre les commandes, on estime qu'il lui faut entre 18 et 20 secondes pour y accorder toute son attention, par exemple après qu'il ait terminé la lecture d'un e-mail...

BELGIQUE

Sur le marché belge aussi, Mercedes-Benz est très satisfait des résultats enregistrés en 2019, nonobstant la baisse du second semestre. L'Actros a connu un grand succès avec les

"fuel-duels", une opération qui visait à prêter un engin à un transporteur pendant une semaine, pour lui permettre d'effectuer des comparaisons avec sa flotte existante. Peter Brock, directeur de Mercedes-Benz Trucks Belux, a déclaré que sa marque avait déjà remporté 3 "fuel-duels".

Il a également annoncé que l'entreprise était dorénavant partenaire de l'association des parents d'enfants accidentés de la route. Son administrateur délégué, Koen Van Wonterghem, a d'ailleurs reçu un chèque remis par Peter Brock.

Jan Voet

Membre du jury de l'International Truck of the Year



Daimler-Benz se porte bien sur tous les marchés, le Brésil se reprend, l'Inde accuse néanmoins un léger retard.



L'eActros électrique est en exploitation depuis un an chez plusieurs transporteurs satisfaits.

POIDS LOURDS





Un MAN
flambant neuf



INDIVIDUAL

MAN

T6X 18.640

D58

M AN 7781

MAN Truck & Bus



C'est avec une gamme entièrement renouvelée que MAN rejoint enfin le mouvement qui a transformé ces dernières années la quasi-totalité des fabricants d'utilitaires. Mais le renouvellement de sa gamme de véhicules légers, moyens et lourds va beaucoup plus loin qu'un simple ravalement de façade.

Car soyons honnêtes : le nouveau MAN ne semble pas fondamentalement différent de ses prédécesseurs. C'est un choix assumé par MAN : dans la plupart des nations européennes, la marque est une valeur sûre dans les grandes flottes. Et tout gestionnaire préfère que l'apparence des nouveaux modèles s'inscrive dans la lignée des générations antérieures, afin de propager une image cohérente et uniforme de l'entreprise. Mais les similitudes s'arrêtent là. Impossible d'éviter les jalousies entre chauffeurs : le nouveau MAN hérite d'une planche de bord entièrement repensée, d'une finition superbe. Tout comme la double molette de commande de l'équipement des médias. À peine a-t-

on pris place au volant que l'on observe les différences.

QU'EST-CE QUI CHANGE ?

De loin, la nouvelle génération ne semble guère différente de la précédente. Mais en l'examinant de plus près, presque tout a changé. MAN a réutilisé la structure de la cabine, mais a tout de même investi 12 millions d'heures de travail dans ce nouveau poids lourd. Il s'est farci 4 millions de kilomètres d'essais avant la commercialisation, dont une grande partie chez les clients. Pas moins de 22 000 pièces détachées ont été conçues, testées et approuvées avant d'être

fabriquées. Certains seront ravis d'apprendre que le catalogue MAN propose désormais 3000 couleurs différentes pour la cabine.

À usage et chauffeur identiques, le nouveau poids lourd devrait économiser jusqu'à 8 % de carburant. Une prouesse due avant tout aux logiciels optimisés. 2,8 millions de lignes de programmation ont dû être écrites pour ce MAN. Toute l'architecture électronique a été retravaillée. Alors qu'un camion moderne compte entre 30 et 40 petits ordinateurs ou ECU (Electronic Control Unit), le MAN n'en dénombre que 4, mais beaucoup plus puissants et dotés d'une mémoire embarquée de type Solid state. Dans l'architecture conventionnelle, les 40 ECU sont obligés



Les nouveaux feux de croisement ont un joli éclairage.

de communiquer constamment entre eux au moyen de CAN-bus. Dans la nouvelle configuration MAN, tout est plus facile et plus rapide, car l'on peut utiliser le réseau du camion pour l'échange de données. On le constate d'ailleurs en roulant, mais j'y reviendrai plus loin.

Cela étant, la principale différence entre l'ancien et le nouveau concerne l'aménagement intérieur. Le tableau de bord est le plus beau et le mieux fini que j'aie jamais vu sur un poids lourd. Le frein à main est de type électronique – enfin – et disposé sur le tableau de bord, comme il se doit. Les changements de vitesse et le frein moteur se commandent à l'aide d'une manette à droite

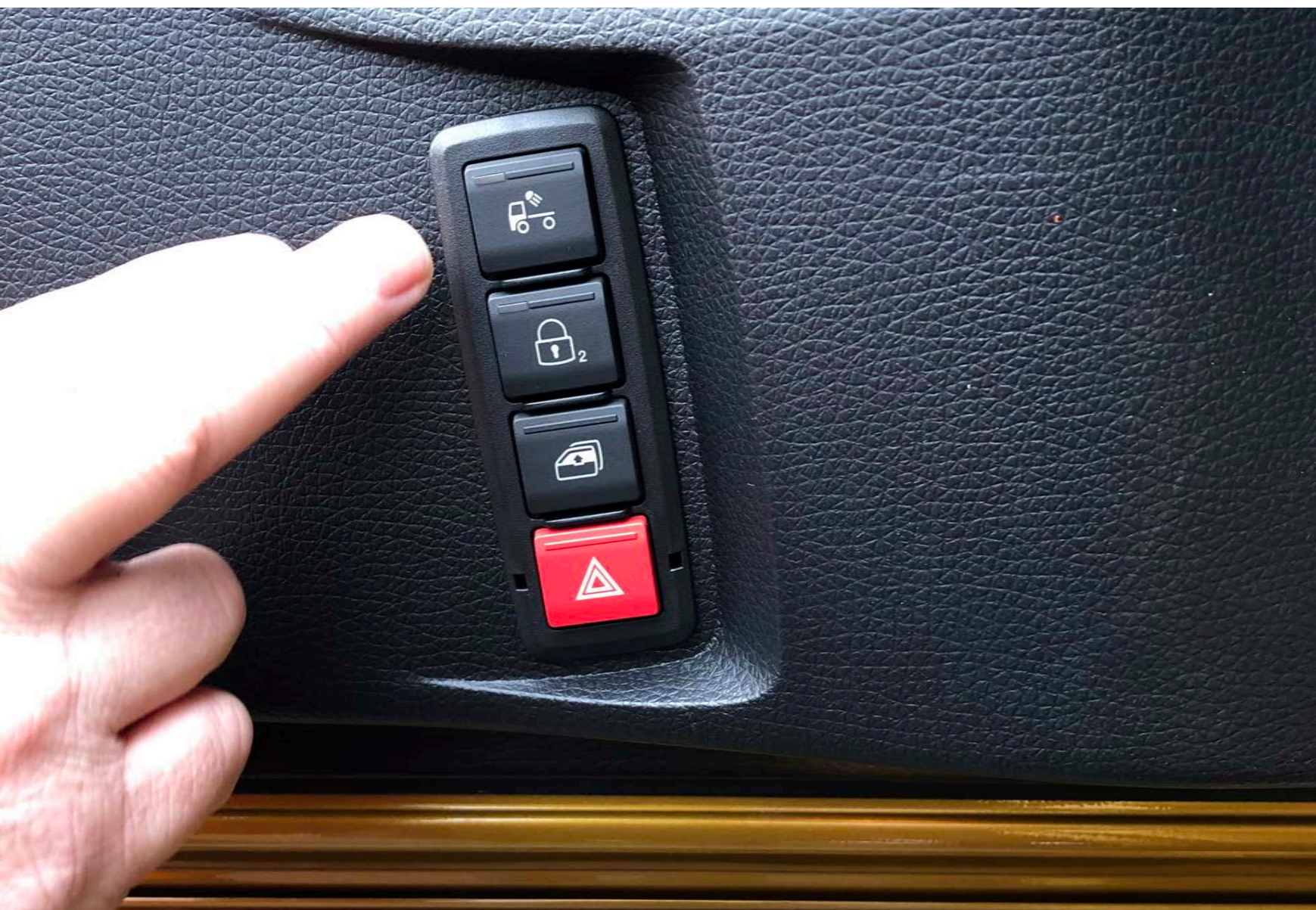
de la colonne de direction. MAN utilise une technique originaire de ZF et de Scania, et on ne peut le lui reprocher. Je ne suis resté que brièvement dans la cabine, mais les premières impressions furent très bonnes. MAN prétend que le confort du chauffeur était sa principale préoccupation lors de la conception de la cabine, et je serais enclin à le croire. Les sièges sont excellents, le volant, doté de nombreux interrupteurs, tient bien en main.

Une nouveauté : la double molette de commande du menu du navigateur satellite et du système d'infodivertissement. Son emploi, comme joystick, est logique et intuitif. C'est une trouvaille qui suscitera la jalousie

de nombreux conducteurs de luxueuses limousines.

EN ROUTE

MAN avait organisé le lancement de la nouvelle génération de poids lourd à Bilbao, dans le Pays basque espagnol. La ville se trouve dans une vallée proche du littoral, ce qui explique à quel point les tronçons plats sont rares. Presque tout le réseau routier est en côte, truffé de virages et de ronds-points. Les autorités basques se sont en outre forcées de ralentir les flux de circulation en installant des casse-vitesse, rétrécissements de chaussée, poteaux, carrefours surélevés...



Les interrupteurs sur la portière sont vraiment pratiques.



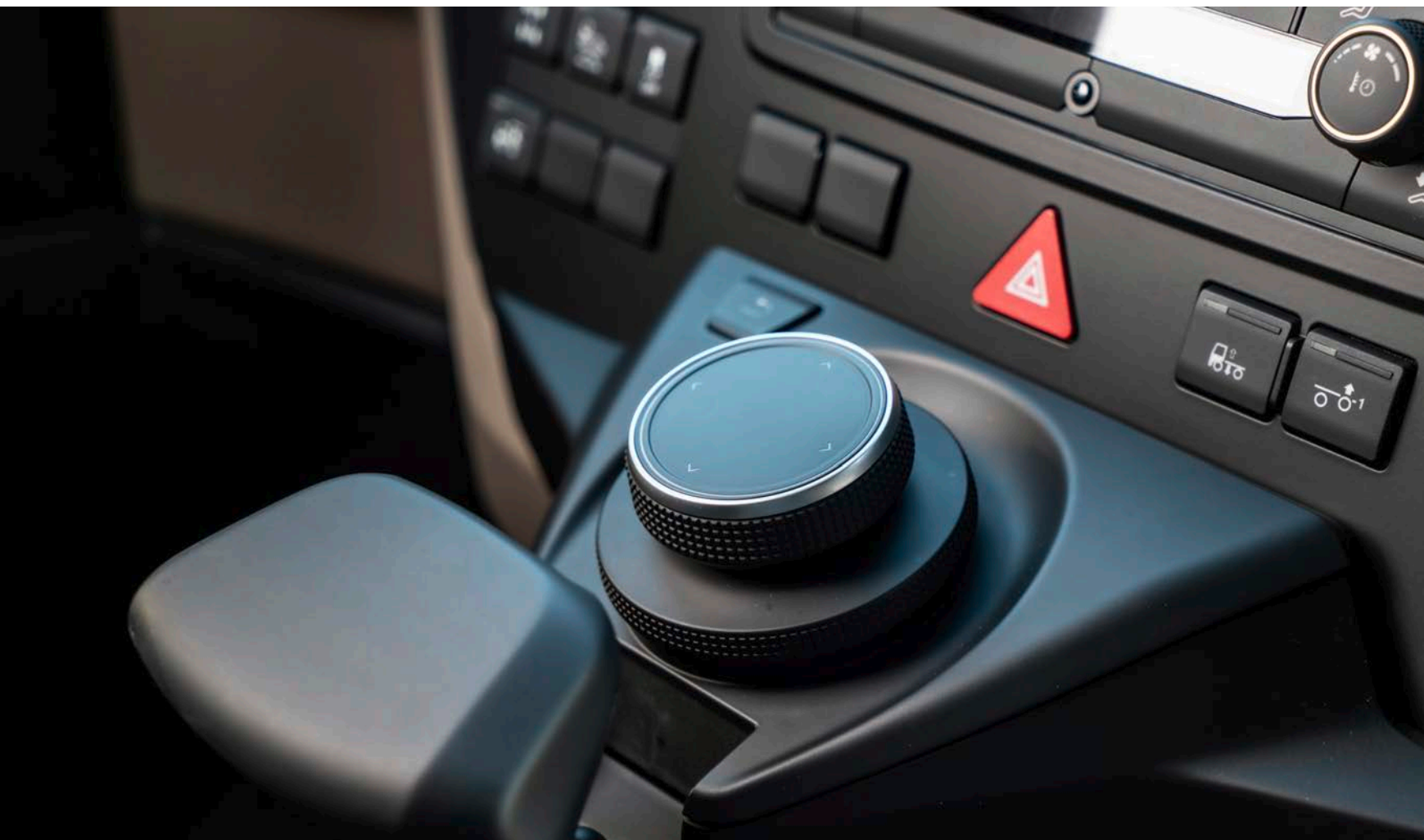
Le tableau de bord est très dépouillé, avec de grands écrans numériques, parfaitement lisibles.



La surveillance de l'angle mort n'est qu'un des anges gardiens électroniques qui veillent sur la sécurité de tous.



Une tablette pliante bien pratique.



La double molette rotative avec soutien pour la main.

Un catalogue intégral de ralentisseurs en agglomération.

En soi, l'objectif est louable : un centre-ville n'est pas une autoroute, et a fortiori un circuit de compétition. Mais pour y amener un tracteur avec semi-remorque sans la moindre éraflure, une deuxième paire d'yeux ne serait pas de trop.

Sur le MAN de la nouvelle génération, l'embarquement est assez raide. Cela trahit que la structure de cabine est identique à celle du TGA d'autrefois. On apprécie en revanche la présence de 4 interrupteurs au bas de la portière, pour activer par exemple les feux clignotants, un projecteur ou d'autres fonctions, adaptables selon les besoins de l'entreprise.

Après l'effort de monter à bord, on profite du réconfort de l'assise. Les sièges sont aisément

réglables, avec un soutien suffisant au niveau du dos et des cuisses. Ils proviennent de Recaro, une référence en la matière, et cela en dit long sur l'ergonomie. MAN peut équiper le siège d'un chauffage et d'une ventilation, mais il s'agira sans doute d'options lorsque le véhicule sera commercialisé en Belgique. L'interrupteur destiné au réglage du volant se trouve sur la colonne de direction. Il n'y a pas encore de charnière, permettant de régler la colonne de direction à 2 niveaux, mais le volant tombe bien en mains.

Je l'ai dit, la finition du tableau de bord est exemplaire. Les boutons et interrupteurs sont là où on les attend ; tout chauffeur ayant déjà mené un MAN ne sera pas surpris. Les coutures sont fines, les plastiques sont agréables au toucher. MAN repousse clairement les limites. La pilule sera amère pour de nombreux

concurrents.

Pour les essais, on m'a remis les clés d'un TGS 18.470 avec essieu avant à suspension pneumatique. Non sans m'avertir que le réservoir de carburant était presque vide. Autant le vérifier avant de démarrer, car un poids lourd sans Diesel a tendance à devenir un objet inerte. Eh bien, non : l'avertissement était apparemment une erreur de calcul de l'ordinateur de bord, qui devra être corrigée par une mise à jour. Et ce n'est pas un problème, car la nouvelle génération MAN pourra l'être sans fil, par une connexion 4G ou 5G ! Les modèles testés étaient en phase 1, celle de préproduction, et il est parfaitement normal que des adaptations, améliorations et correctifs y soient encore apportés.

En roulant sous une pluie battante, j'ai remarqué à quel point la direction du véhicule



Les rétroviseurs sont placés plus judicieusement qu'autrefois.



Le frein à main est électronique.



L'embarquement est assez raide.



Les rétroviseurs sont placés plus judicieusement qu'autrefois.



ACHTUNG!
Die Ladung muss bei jeder Fahrt vor Fahrtantritt ordnungsgemäß gesichert sein. Die Ladung muss so gesichert werden, dass sie sich nicht verschieben kann. Die Ladung muss so gesichert werden, dass sie sich nicht verschieben kann. Die Ladung muss so gesichert werden, dass sie sich nicht verschieben kann.

ACHTUNG!
Die Ladung muss bei jeder Fahrt vor Fahrtantritt ordnungsgemäß gesichert sein. Die Ladung muss so gesichert werden, dass sie sich nicht verschieben kann. Die Ladung muss so gesichert werden, dass sie sich nicht verschieben kann. Die Ladung muss so gesichert werden, dass sie sich nicht verschieben kann.

20.5°C 12:10
100 120
80 60 40 20
0
4:12 h
13:20 h
36.8 km/h
0 km

P
D
S
R
L
OFF



Toutes les fonctions se commandent à l'aide d'une double molette rotative ou d'interrupteurs sur le volant et le tableau de bord.





L'intérieur, nouveau, est spacieux, sa finition est soignée.



était beaucoup plus précise qu'autrefois, malgré la suspension pneumatique de l'essieu avant. Faisant fi des 35 tonnes, la chaîne de traction n'a éprouvé aucune peine à suivre les flux du trafic. La capacité de calcul renforcée et les réactions plus rapides de l'électronique de bord jouent clairement en sa faveur, car d'un point de vue technique, il s'agit des mêmes moteurs Euro 6d et boîte de vitesses que ceux lancés en 2019. La visibilité a beaucoup progressé, parce que les logements des rétroviseurs ont été

éloignés du pilier latéral avant. L'écart étant plus grand, on peut mieux évaluer la situation à l'approche des carrefours et des ronds-points.

NOUVELLE GÉNÉRATION

Évidemment, personne ne pouvait prévoir que la pandémie de coronavirus allait se propager à la veille de la présentation de la nouvelle génération d'utilitaires MAN.

Outre des milliers de drames humains, les conséquences sur l'économie en général, et entre autres le secteur du transport, seront inestimables. Les circonstances sont loin d'être idéales pour annoncer l'arrivée d'une nouvelle génération de poids lourds. Mais avec cette nouvelle gamme, MAN peut faire front dans le secteur du transport routier.

Jan Voet

Membre de l'International Truck of the Year

LORSQUE VOUS
DÉMARREZ LE MOTEUR ...

... C'EST COMME UNE
NOUVELLE ÈRE QUI S'OUVRE À VOUS.



La nouvelle génération de camions MAN.
Simply my truck.

La nouvelle génération de camions MAN a été conçue autour de deux éléments : vous et votre entreprise. C'est pour cette raison que les nouveaux camions MAN vous offrent tout ce dont vous avez besoin, et bien plus encore. Outre leur design innovant axé sur le conducteur, les camions font preuve d'une efficacité et d'une économie de carburant exceptionnelles et la disponibilité du véhicule est optimale. Ce pack complet contribuera à augmenter durablement vos bénéfices et propulsera votre entreprise sur le devant de la scène. Mais ce n'est pas tout : être au volant d'un des camions MAN de nouvelle génération, c'est pouvoir compter sur le service exceptionnel de MAN et sur ses années d'expertise. **#SimplyMyTruck**



Edition exclusive du DAF XF Super Space Cab "Célébration"

Ça y est ! Les entreprises et les conducteurs peuvent désormais admirer et découvrir l'édition exclusive du DAF XF Super Space Cab "Célébration" chez les concessionnaires DAF. Les véhicules leur ont été livrés la semaine dernière. L'édition Célébration est une version frappante de la cabine la plus grande et la plus confortable du marché. Cette version spéciale est sortie en l'honneur de la production du 250 000ème camion DAF avec Super Space Cab. Les conducteurs bénéficient d'un intérieur luxueusement décoré, y compris d'un équipement cuir standard.

La DAF est célèbre pour son espace et son confort en cabine. Dès 1984, le DAF 3600 Space Cab avec son toit surélevé a établi de nouvelles normes en termes d'espace intérieur et de

confort du conducteur. En 1994, DAF a introduit le superlatif " Super Space Cab", avec laquelle DAF a une fois de plus introduit une nouvelle norme. La cabine du dernier DAF XF Super Space Cab est l'endroit le plus idéal pour chaque conducteur pour travailler, vivre et dormir. Ergonomiquement inégalé, magnifiquement meublé et extrêmement spacieux.

50% DES NOUVEAUX DAF XF AVEC SUPER SPACE CAB

La Super Space Cab, ou SSC en abrégé, a une capacité de pas moins de 12,6 m³ et est donc la plus spacieuse sur le marché. La cabine offre une impressionnante hauteur libre de 2,23 mètres et pas moins de 925 litres d'espace de rangement. La norme est de deux lits spacieux,

de 80 centimètres de large et de 2,20 mètres de long, avec un matelas épais. Ce n'est pas pour rien que la moitié des DAF XF sont commandés en tant que Super Space Cab.

INTÉRIEUR EXCLUSIF

Chaque édition de Célébration présente le magnifique ensemble exclusif en cuir. Et sur le lit se trouve un matelas de 15 centimètres d'épaisseur pour un confort de sommeil maximal. En outre, des éléments tels que la climatisation la plus complète, y compris le fonctionnement à partir de la paroi arrière, et le réfrigérateur d'une taille sans précédent de DAF sont standard. Le DAF XF Super Space Cab Celebration Edition est maintenant disponible chez tous les concessionnaires officiels DAF.

GARAGE GERMAINE VOTRE PARTENAIRE MAN À VOTRE SERVICE.



Volvo Trucks fait don de 102 moteurs d'essuie-glaces à la VUB pour fabriquer des appareils respiratoires.



Volvo Trucks fait don de 102 moteurs d'essuie-glaces et répond ainsi à la demande de la Vrije Universiteit Brussel. L'objectif est de les utiliser comme moteurs pour réaliser des appareils respiratoires.

La pandémie du Covid-19 pourrait entraîner une grave pénurie d'appareils respiratoires dans les hôpitaux. Diverses autorités recherchent dès lors des solutions à ce problème. Un groupe de travail de la VUB, plus précisément le Fablab regroupant des ingénieurs industriels, a démarré la fabrication d'un appareil respiratoire dans le but d'en faire une production rapide et peu coûteuse. L'équipe est composée de 35 ingénieurs multidisciplinaires (étudiants, anciens étudiants, assistants, professeurs) et l'objectif est de pouvoir mettre très rapidement le plus grand nombre d'appareils respiratoires en service et ce, avant le pic des infections au coronavirus attendu d'ici le 9 avril.

La philosophie du projet est d'utiliser des composants qui sont disponibles en grand nombre dans des secteurs autres que le secteur médical, celui-ci étant déjà fortement impacté en ce moment.

« Nous avons testé une grande variété de moteurs au cours de la semaine dernière, et les moteurs des essuie-glaces fonctionnent bien dans cette configuration. Les moteurs doivent répondre à certaines spécifications, telles que 40-50 tr / min, 50 W en continu et avoir une construction solide avec un axe en acier qui peut absorber les forces radiales », explique Jonathan Sterckx, Team captain & Suspension Vehicle mechanics & Sponsoring VUB Racing. « Les moteurs des essuie-glaces des camions sont plus solides que ceux des voitures particulières qui peuvent aussi convenir, en revanche ceux des camions auront une durée de vie plus longue. »

Les équipements respiratoires doivent encore

être certifiés avant de pouvoir être utilisés dans les hôpitaux. Cela se fait en étroite collaboration avec l'UZ Bruxelles.

« Plusieurs entreprises du secteur du camion et de l'automobile ont déjà confirmé leur collaboration à ce projet. Nous sommes infiniment reconnaissants envers tous ceux qui nous soutiennent d'une manière si enthousiaste tout au long de ce projet », dit Jonathan Sterckx.

« Les moteurs des essuie-glaces que nous offrons proviennent d'un stock de pièces du Volvo FL6. Depuis l'entrepôt central de pièces détachées du groupe Volvo à Gand, les pièces ont été traitées d'urgence et livrées le 26 mars. Nous pensons qu'il s'agit là d'un très beau geste humanitaire et nous espérons vivement que ce projet de la VUB pourra en inspirer davantage, pour que notre secteur aussi puisse sauver des vies », a déclaré Peter Himpe, vice-président de Volvo Trucks Belux.



Un cabinet médical nomade pour le nord et l'est de l'État fédéré allemand de la Hesse.

Travail sur mesure chez VDL : médibus pour la Deutsche Bahn et autocar pour les joueurs du PSV Eindhoven

Les constructeurs d'autobus et d'autocars sont généralement friands de missions sur mesure. VDL l'a encore prouvé ces derniers mois, par 2 véhicules très spéciaux : le premier pour des examens médicaux, le second pour transporter les joueurs de l'équipe de football du PSV Eindhoven.

Le médibus est à l'origine un Citea LLE-127 de 12,7 m de long, que la Deutsche Bahn, les chemins de fer allemands, a demandé de convertir en cabinet médical mobile. Il est équipé de tous les appareils nécessaires aux consultations généralistes, d'une salle d'attente et même d'un petit laboratoire. "VDL Bus Venlo est spécialisé dans les tâches et missions particulières. La réalisation de ce bus en fait certainement partie. Grâce à la bonne collaboration entre VDL Bus Chassis et VDL Bus Heerenveen, nous sommes fiers d'avoir pu réaliser ce médibus pour DB Regio Bus et contribuer ainsi à ce bel objectif social",

commente Mark Francot, Managing Director de VDL Bus Venlo.

EMPLOI

Le Citea LLE sera loué par Bayern Express & P. Kühn, une filiale de DB Regio Bus, à la KVH (Kassenärztliche Vereinigung Hessen, l'Association des Médecins de l'Assurance maladie obligatoire). Deutsche Bahn Regio Bus en reste le propriétaire. Le véhicule servira 4 jours par semaine comme poste médical mobile dans 6 villages des localités de Hersfeld, Rotenburg et Werra, au nord et à l'est de la Hesse. C'est nécessaire pour pallier la pénurie de médecins généralistes dans cette partie de la République fédérale. Avec sa tare réduite et son embarquement bas, le Citea est une bonne base pour la réalisation d'un autobus médical selon les besoins du client. Chacun des 4 locaux a

été doté de mobilier, de placards et de la climatisation d'air. Un grand auvent a été aménagé sur un flanc, afin de servir de salle d'attente additionnelle en cas de beau temps. Des panneaux solaires ont été installés en toiture, pour diminuer la dépendance d'une alimentation électrique externe.

PSV EINDHOVEN

Le célèbre club de football PSV, initiales de Philips Sportvereniging, était à l'origine la petite équipe de football du personnel de Philips, qui a fait ses débuts comme fabricant d'ampoules à incandescence. Par la suite, le club s'est écrit un nom sur la scène européenne. Depuis quelques mois, et jusqu'aux mesures de confinement dues au Covid-19, les joueurs se déplaçaient dans un tout nouvel autocar livré par VDL. Il s'agit d'un Futura de 13,9 m de long, propriété de



L'autobus médical compte 4 locaux, chacun avec mobilier et climatisation d'air.



BUS & COACH





L'autocar de l'équipe de football du PSV a été construit par Kupers à partir d'un modèle Futura à 3 essieux.

Kupers Autocars. Lorsque cette entreprise l'a réceptionné, elle l'a immédiatement présenté aux supporters, staff et joueurs du PSV, en présence du président-directeur Willem van der Leegte de VDL Groep : "Cet autocar témoigne de la fantastique collaboration entre Kupers Touringcars et le PSV, et plus généralement, entre les entreprises du cercle formant la Brainportregio (voir encadré, NDLR). Grâce au dévouement et à l'ouvrage soigné des collaborateurs de Valkenswaard qui ont travaillé sur cet autocar, nous garantissons aux joueurs et aux dirigeants du PSV des déplacements confortables et sûrs, et bien entendu une saison sportive fructueuse." Kupers est depuis des années le fournisseur attitré du PSV. L'autocariste transporte les joueurs des équipes premières masculine et féminine, des jeunes du PSV ainsi que des supporters du club.

À DOMINANTE ROUGE

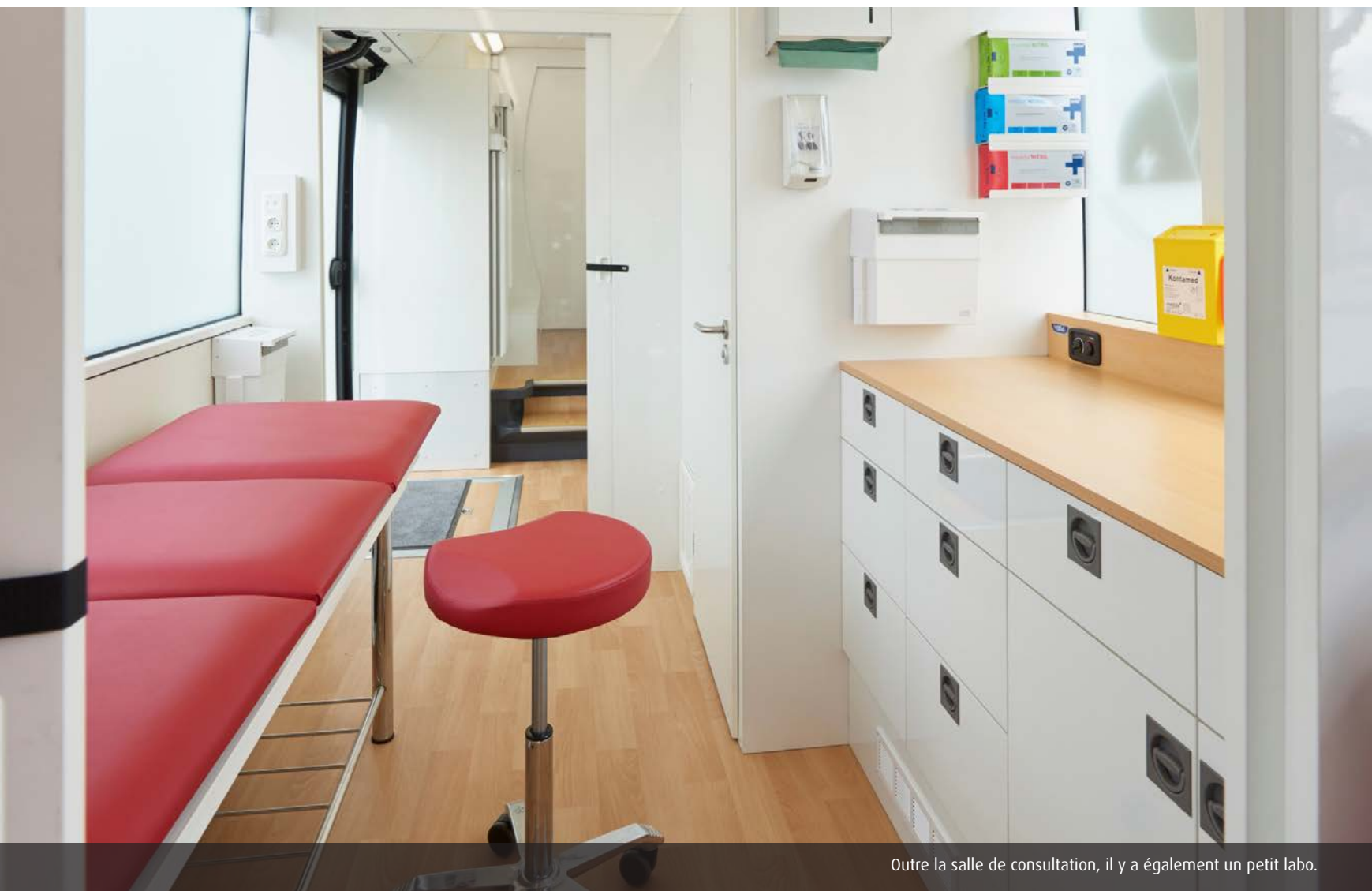
L'autocar a reçu une décoration à dominante rouge, y compris à l'intérieur. À l'arrière, les Belges seront sans doute surpris de voir la devise "Eendracht maakt macht", c'est-à-dire l'Union fait la force, car c'est aussi celle du PSV. Elle est flanquée d'une reproduction du T-shirt rouge et blanc des joueurs et du nom du sponsor "Metropool Brainport Eindhoven". L'autocar compte 36 sièges en cuir (évidemment de couleur rouge et blanc) dotés de ports USB, ainsi qu'une cuisine de luxe sur toute la largeur arrière de l'autocar, 2 réfrigérateurs, un four à micro-ondes et un four à air pulsé, un percolateur, un plan de travail avec robinet mitigeur et un évier. Il y a aussi une toilette, 6 écrans LCD et le Wi-Fi à bord, 6 tables VIP avec spots LED où 4 personnes peuvent prendre place simultanément.

METROPOOLREGIO BRAINPORT EINDHOVEN

VDL Groep, ASML, Philips, High Tech Campus Eindhoven et Jumbo Supermarkten ont mis en place une collaboration innovante avec le PSV. Ces 5 entreprises se sont regroupées sous l'appellation 'Metropoolregio Brainport Eindhoven' comme partenaires Premium du PSV. Elles vont collaborer en matière d'innovation, de vitalité, de divertissement, de recrutement et de développement des talents. Elles ont l'ambition de hisser cette région du sud des Pays-Bas au niveau d'acteur de rang mondial dans la connaissance, l'innovation et les hautes technologies.

Jan Voet

Membre du jury de l'International Bus of the Year



Outre la salle de consultation, il y a également un petit labo.

Daimler Trucks & Buses maintient son réseau de service

Mercedes-Benz Trucks, FUSO et Daimler Buses font tout leur possible pour continuer à fournir à leurs clients des pièces de rechange et des services d'entretien dans la situation actuelle. Si possible - et sous réserve des directives gouvernementales nous poursuivons l'objectif clair de maintenir notre réseau de services dans toute l'Europe avec jusqu'à 3 000 Points de Service.

Des plans correspondants sont en cours d'élaboration pour nos propres entreprises et pour les entreprises partenaires. Les équipes s'appuient sur des solutions pragmatiques et simples pour maintenir les véhicules des clients en route et approvisionnés de pièces

détachées.

"Nos collègues de nos Points de Service contribuent de manière significative à assurer que notre société peut faire face au mieux à l'état d'urgence actuel, et nous remercions donc ces héros de tous les jours du fond du cœur", a déclaré Martin Daum, président du Conseil d'administration de Daimler Truck AG. Les camions et les bus sont particulièrement importants dans la situation actuelle. À l'heure actuelle, le secteur commercial des véhicules de transport et de logistique doivent être disponibles pour assurer l'approvisionnement et l'élimination, ainsi que les services d'urgence. Il est donc crucial que nos Points

de services restent en activité dans la mesure du possible.

En même temps, toutes les mesures nécessaires sont prises par notre société pour assurer la protection de nos clients et de nos employés dans les Points de Service ouverts.



DIRECTION >
Urbino 18 electric

Changing the image of public transportation

www.solarisbus.com





Le Van Hool TX15 Acron de Bell Tours illustre le nouveau concept de Bustronomie.

Bell Tours promeut la Bustronomie

Rei Qui dit voyage dit gastronomie. Pour la plupart des gens, le tourisme s'accompagne de bonnes tables. L'autocariste Bell Tours, basé à Sint-Pieters-Leeuw au sud de Bruxelles, s'aligne sur cette tendance en proposant un "restoroulant" pour les excursions avec

amuse-bouche et boissons à bord, voire pour une expérience totale, sous la forme d'un repas gastronomique.

La gastronomie servie à bord d'un autocar de tourisme est un nouveau concept thématique

de voyage qui répond à la demande croissante de vivre plus intensément les déplacements, et qui connaît un succès croissant. Une importance identique est ainsi accordée à chaque élément composant la journée de détente. Le succès des voyages

culinaires et de la gastronomie en général ne cesse de se confirmer : beaucoup aiment voir, toucher, sentir, humer, goûter les aliments et préparations, bref, les expérimenter. De nombreuses destinations de voyage répondent à cette tendance. Or on peut parfaitement les conjuguer avec un déplacement en autocar de tourisme, car on voyage dans un groupe relativement petit et l'on noue plus facilement contact avec d'autres personnes partageant les mêmes centres d'intérêt.

"C'est une évolution logique", explique Henri Ramant de Bell Tours. "En réservant une excursion ou un voyage, on nous demandait très souvent si nous pouvions aussi fournir la nourriture et les boissons. C'est ce que nous avons fait, en équipant nos autocars d'un réfrigérateur et d'une mini cuisine. La sensation de confort, pour les voyageurs, est bien plus intense lorsqu'ils peuvent prendre un verre et déguster éventuellement

une collation, alors que de beaux paysages défilent sous leurs yeux. L'étape suivante a pris la forme de notre Bistroliner, un autocar dont les places assises sont aménagées à l'étage, l'étage inférieur étant conçu comme un bar avec possibilité de se restaurer. Nous pouvons servir des plats du jour sur tous les itinéraires longues distances : nos véhicules sont équipés pour réchauffer les plats. Cela évite la recherche, souvent laborieuse, d'un endroit pour s'arrêter en chemin. Mais nous avons encore approfondi cette idée avec le nouveau concept de Bustronomie, un car de tourisme servant de restaurant ambulancier."

EXPÉRIENCE TOTALE

Avec notre Bustronomie, nous nous adressons aux entreprises, groupes et sociétés qui veulent agrémenter leurs excursions et voyages, d'un ou de plusieurs jours, pour en

faire une expérience totale. L'initiative peut également provenir d'entreprises du secteur alimentaire qui désirent montrer leurs produits à leurs clients existants ou potentiels. Nous pouvons tout servir, d'une simple collation jusqu'au repas gastronomique complet. Nous avons à cet effet fait transformer un autocar Van Hool VIP de 2 ans pour le convertir en vrai restaurant nomade. À l'intérieur se trouvent 6 petites tables pour 4 personnes et une grande pour 8 personnes. La cuisine a été agrandie et le cuisinier ou le restaurateur dispose d'une table supplémentaire pour préparer les repas. Ce concept est en exploitation depuis 2 ans et connaît un franc succès, au point même de nous faire envisager la conversion d'un second véhicule. Les possibilités d'emploi sont nombreuses : incitants pour entreprises, séances de dégustation nomade, fêtes de famille, voyages thématiques sur la gastronomie, etc. En été, nous avons même organisé des barbecues ! Nous amenons les



Gastronomie et voyages se rejoignent en une expérience totale.

clients vers l'endroit approprié et ils mangent et boivent à proximité de l'autocar, qui occupe une position centrale. En cas d'averse, tout le monde s'abrite à l'intérieur et la fête peut reprendre. Les clients peuvent choisir leur propre restaurateur, mais nous pouvons également nous en occuper. Nous avons même embauché un cuisinier attiré, très enthousiaste. Le nec plus ultra, c'est qu'ayant son propre permis de chauffeur, il peut conduire l'autocar lui-même."

FIDÈLE CLIENT DE VAN HOOL

L'entreprise Bell Tours a vu le jour en 1947, à

l'époque en tant que société de taxi fondée par Henri Vandermeersch. Elle passait aux autocars de tourisme 6 ans plus tard à peine. Aujourd'hui, la société familiale est dirigée par les représentants des deuxième et troisième générations. Bell Tours est un client particulièrement fidèle de Van Hool, car sa flotte compte 9 autocars Van Hool grand format, 2 micars et une limousine pour 6 personnes. "Nous choisissons Van Hool parce qu'il s'agit de produits de qualité, et d'origine belge en plus. C'est important pour nous", souligne Henri Ramant.

Le car-restaurant est un Van Hool TX15 Acron de 12 200 mm de long comptant 32 places assises. Il est alimenté par un moteur Paccar

MX11 de 320 kW accouplé à une boîte automatisée 12 vitesses ZF AS-Tronic. Il est équipé d'une cuisine intégrée, d'un boiler d'eau chaude, d'un percolateur Lavazza, d'un four combiné 220 V, d'un réfrigérateur Frenzel, d'un réservoir d'eau potable de 55 litres et d'un transformateur/chargeur de batterie. Sans oublier l'Internet sans fil, un radio/cd/dvd Bosch et 7 écrans.

Hendrik De Spiegelaere



Les pièces de rechange D-TEC désormais disponibles chez HD PartsCenter



La firme Intertruck Benelux BV a décidé avec D-TEC que les pièces de rechange de remorques de cette dernière seraient directement ajoutées à l'assortiment de HD PartsCenter. Ainsi s'étoffe encore le copieux catalogue de marques déjà distribué. Intertruck propose un bel assortiment de pièces de rechange pour les réparateurs, transporteurs et constructeurs.

À l'automne dernier, Intertruck a annoncé son intention de se développer sur plusieurs nouveaux piliers. "La collaboration à divers égards retiendra toute notre attention", a déclaré Erik Nobel, Sales Director Intertruck

Benelux BV. L'ouverture de HD PartsCenter était un choix avisé de l'entreprise. Le réseau de grossistes indépendants s'avère fort intéressant pour de nombreux fournisseurs. "Par l'ampleur et la portée de notre réseau de grossistes, les fournisseurs découvrent de nouvelles possibilités sur le marché et constatent une augmentation de leurs opportunités de vente", poursuit Monsieur Nobel.

Par l'accord avec D-TEC, Intertruck ajoute donc une marque réputée au catalogue de pièces que pouvaient déjà livrer les HD PartsCenter. Ceux-ci ont accès à toutes les pièces utilisées

sur un châssis porte-conteneurs, que l'on peut facilement commander par le génial système D-TEC de recherche à partir du numéro de châssis. De la sorte, les HD PartsCenter peuvent désormais être considérés comme des spécialistes en pièces détachées D-TEC. Et livrer rapidement l'élément requis.

"Que D-TEC collabore avec Intertruck via le réseau HD PartsCenter est une excellente nouvelle. Nous pourrions ainsi fournir encore plus vite et plus facilement les pièces dont ont besoin les utilisateurs D-TEC. Intertruck est une entreprise qui a une longue expérience en la matière. Par le réseau de distribution et le savoir-faire de HD PartsCenter, la collaboration pour la distribution à toutes les couches du marché s'avère intéressante pour nous", assure Gerrit van Vlastuin, directeur général de D-TEC. Et Monsieur Nobel de conclure : "Nous avons fait les premiers pas ces derniers mois afin de réaliser nos objectifs pour la prochaine période. La convention avec D-TEC n'était certainement pas la dernière".



TRAILER

Les dernières tendances dans le transport exceptionnel



Dans le secteur routier, le transport exceptionnel porte bien son nom. Il y jouit d'un statut très particulier. Lui seul peut se permettre des chargements plus longs, plus larges, plus hauts. Et plus lourds. Quelques fabricants de remorques se sont spécialisés dans ce créneau. Voici certains de leurs plus récents produits.

GROUPE FAYMONVILLE

Grâce au nouveau CombiMAX, la firme Démolition et Terrassement XL a réussi la prouesse de transporter une pelleuse télescopique de 95 tonnes sur 1200 km et 4 pays. C'était la toute première mission assignée au nouveau CombiMAX 4+6 de cette entreprise. L'engin était équipé d'un plateau télescopique étroit. Cette configuration de 4 essieux + plateau de chargement + 6 essieux autorise une capacité d'import utile de 108

tonnes. Plus que suffisant pour la pelleuse Hitachi ZX 870 qui en pesait 95. La machine a été chargée dans la localité néerlandaise de Makkum, a traversé les frontières allemande et luxembourgeoise, pour arriver enfin dans l'Hexagone. Le convoi exceptionnel mesurait 30 m de long pour 152 tonnes en tout. (Foto 1)

Universal Transport est le premier transporteur à utiliser une remorque auto-suiveur FlexMAX avec essieux pendulaires Faymonville. L'avantage de cette configuration, c'est que



chaque essieu pendulaire, de 19,5 pouces sur pneumatiques simples, peut accepter une charge de 12 tonnes. Universal Transport utilise la nouvelle remorque auto-suiveur combinée à un plateau antérieur surbaissé à 4 essieux, pour franchir le seuil de charge utile de 100 tonnes. La firme allemande de Paderborn, dans le centre de l'Allemagne, a commandé 5 combinés de ce type. (Foto 2)

En France, la Sarl SITCA a acquis un VarioMAX 2+4 surbaissé. Il sera entre autres utilisé pour les déplacements de sa grue Liebherr LTM1220

de 60 tonnes. Le plateau de chargement du VarioMAX est télescopique double et ultraplatt, afin de dégager un maximum de place en hauteur. (Foto 3)

Le constructeur italien Cometto est fort bien intégré au groupe Faymonville. La conduite avisée et les normes de qualité renforcées commencent à porter leurs fruits. C'est surtout au niveau des plates-formes routières SPMT que Cometto s'illustre, entre autres en fournissant 20 essieux MSPE 48 tonnes au Groupe Cayon. Cette commande se répartit

en 2 modules de 6 essieux de type MSPE 6/4 48 tonnes, 2 autres à 4 essieux de type MSPE 4/2 48 tonnes, 2 blocs d'entraînement d'une puissance de 129 kW chacun et des accessoires pour permettre aussi le couplage latéral des modules.

Un autre client de la firme italienne est la S.A. Navantia espagnole, qui lui a acheté 9 modules MSPE 48 tonnes. Les 46 essieux sont répartis en 5 modules de 6 essieux et 4 de 4 essieux. Un seul module de 6 essieux peut supporter une masse totale de 288 tonnes. Navantia a également acheté 2 power packs

de 368 kW chacun. Ce sont les premiers power packs dotés des nouveaux moteurs Scania depuis le récent partenariat entre Scania et Cometto. (Foto 4)

Un exemple du potentiel des modules Cometto nous est donné par la firme italienne Fagioli. Avec 2 combinés de 72 essieux MSPE 40 t chacun, elle a transporté depuis Roncadelle et Venise 2 réacteurs hydrocracking vers le port de Marghera, en vue de leur embarquement pour le Nigéria. Chacun des réacteurs mesurait 60 m et pesait 1535 tonnes ! La hauteur totale des convois atteignait 10 m pour une largeur de 8,5 m. (Foto 5)

KÄSSBOHRER

Kässbohrer a développé une nouvelle semi-remorque surbaissée télescopique à 2 essieux de type K.SLL B 2, particulièrement robuste et spécifiquement destinée au transport de machines agricoles. Son plateau de chargement mesure de 660 cm et ses essieux hydrauliques ont une capacité d'emport de 12 tonnes chacun. L'axe d'attelage peut supporter 18 tonnes. (Foto 6)

NOOTEBOOM

Basée à Hoogvliet aux Pays-Bas, la société Peinemann est un client de longue date de Nootboom. Sa flotte compte de nombreuses semis surbaissées MCO et Manoovr à commande hydraulique, essentiellement utilisées pour le transport d'éléments de grues et d'élévateurs à nacelle. Ses plus récentes acquisitions sont 3 semis surbaissées télescopiques de type MCO-48-03V de Nootboom. Équipées d'une table de levage hydraulique pour le chargement sur les cols de cygne et de diverses options, ces remorques servent spécifiquement au transport de matériel d'élévateurs à nacelle. (Foto 7)

La plus grande remorque surbaissée 4+6 de Nootboom, la plus récente aussi, est autorisée outre-Rhin à transporter plus de 100 tonnes. Nootboom a encore étoffé son assortiment de remorques surbaissées Euro-PX. La dernière en date est l'IC Interdolly Compact à 4 essieux, qui lorsque son extrémité est mariée à 6 essieux pendulaires directionnels, devient le plus grand combiné surbaissé Euro-PX de Nootboom. Le

premier combiné 4+6 surbaissé de type EURO-147-46(ICP) était destiné à l'entreprise néerlandaise C. Zwagerman Transport, basée à Nederhorst den Berg. Il a été optimisé pour la réglementation allemande : charge maximale de 12 tonnes par essieu à 80 km/h, permettant des transports performants jusque 100 tonnes dans toute la République fédérale. La distance entre essieux est passée de 1360 à 1510 mm afin de bénéficier au maximum des exonérations prévues dans la réglementation allemande. Autre avantage : l'embout d'accouplement court, servant à convertir facilement la semi-remorque en une semi-surbaissée de 10 essieux, pour un emport total d'environ 110 tonnes. La firme Zwagerman a choisi d'équiper son matériel d'un plancher fin plat et télescopique de 2750 mm de large avec d'étroites bandes pour le transport de gros matériel chenillé. (Foto 8)

STERK TRAILERS

La société néerlandaise Sterk Trailers est un acteur récent sur le marché du matériel remorqué. L'assortiment a récemment été renforcé par des remorques de lest de



grue, un concept qui se caractérise par une méthode de construction modulaire très moderne. Les aciers spéciaux utilisés sont de haute qualité et la structure d'assemblage est unique. Le premier exemplaire était destiné à l'entreprise de location de grue Van Rattingen B.V. à Venray, aux Pays-Bas. Cette remorque lestée à 2 essieux est accouplée derrière la grue afin d'éviter de recourir à un tracteur et une remorque pour le transport du lest destiné à stabiliser la grue. Plusieurs remorques à 2 essieux de ce type devraient être livrées cette année, une variante à 3 essieux est également prévue, dont une spéciale, pilotable à distance et à conduite autonome. (Foto 9)

TII GROUP

TII Group a présenté fin 2019 la dernière génération de semis surbaissées EuroCompact des marques Nicolas et Scheuerle. Ces engins à 2 ou 3 essieux élargissent l'assortiment EuroCompact par le bas. Les remorques présentent une capacité de charge utile d'environ 30 tonnes pour les modèles à 2 essieux et 50 tonnes pour celles à 3 essieux. La

semi-surbaissée a reçu à cet effet des essieux pendulaires, supportant 12 tonnes chacun. Les ingénieurs sont surtout satisfaits de l'emploi facile et de la tare relativement faible (13 tonnes pour le modèle de 2 essieux et 3 de plus pour celle à 3 essieux). Dans les 2 cas, le plateau de chargement est télescopique de 6620 à 12.270 mm pour le modèle à 2 essieux et 7610 à 12.610 mm pour celui à 3 essieux. De ce fait, la semi-surbaissée convient aussi au transport de containers de 40 pieds. Les remorques existent également avec une commande à distance pour relever et abaisser le col de cygne et diriger les essieux. (Foto 10)

Pour les missions de transport vraiment exceptionnelles, Scheuerle a en outre une série de modèles SPMT. La SPMT Light, une version récente, connaît un franc succès. Les modules peuvent être couplés de façon mécanique ou électronique pour former un train immense. Le design compact des modules forme un élément essentiel de la série SPMT Light. La plate-forme standard a la dimension de containers (6000 x 2430 mm) avec 2 ou 4 essieux pendulaires et une Power Pack Unit intégrée. La SPMT Light existe aussi avec

un entraînement électrique, moins polluant. En début d'année, la société Zagrebtrans a acheté les plates-formes de la nouvelle série UltralightCombi de Scheuerle. Elles servent au transport d'organes pour le secteur énergétique. Celui-ci a été séduit par la haute charge utile des UltralightCombi et leur compatibilité avec les plateaux de chargement des autres véhicules Combi modulaires de Scheuerle. Les modules de transport des UltralightCombi ne pèsent que 2,2 tonnes par essieu, selon la version. Le transporteur de Zagreb propose ainsi des combinés formés par 4 modules UltralightCombi, jusqu'à des trains immenses de 5 + 7 essieux. Entre les 5 premiers essieux et les 7 à l'arrière se trouve une plate-forme surbaissée de 8 m de long. La charge utile est de 120 tonnes pour une tare de 46,3 tonnes. (Foto 11)

La firme Scheuerle a fêté l'an dernier son 150e anniversaire. Elle est restée jusqu'à ce jour une entreprise familiale, même si elle est en 1988 passée dans le giron du groupe TII Group. En 1869, le dénommé Christian Friedrich Scheuerle, domicilié à Pfdelbach, a racheté une forge et fondé l'entreprise.



Le principal changement intervient en 1937, avec la fondation de la société Willy Scheuerle Fahrzeugfabrik, par le membre homonyme de la famille. La même année étaient construites les premières remorques surbaissées à commande mécanique et essieux déconnectables. 22 ans plus tard apparaissaient l'essieu pendulaire hydraulique et le premier SPMT. La firme allemande a depuis fabriqué environ 10 000 essieux.

Une autre filiale de TII était à l'honneur l'an dernier : Kamag Transporttechnik, qui a

été créée en 1969 par Franz-Xaver Kögel et l'ingénieur Karl Weinmann. Le nom Kamag est l'acronyme de Karlsdorfer Maschinenbau Gesellschaft. L'entreprise s'est d'emblée spécialisée dans les solutions de transport en 2004 et a rejoint TII Group, propriété de la société familiale conduite par Otto Rettenmaier.

Hendrik De Spiegelaere



4 | La société espagnole Navantia a commandé 46 nouveaux essieux Cometto MSPE.



5 | Fagioli a transporté cette immense cargaison pesant 1535 tonnes grâce à 72 essieux livrés par Cometto.



6 | Kässbohrer a complété son assortiment d'une surbaissée pour le secteur de la construction.



7 | Peinemann engage sa nouvelle Nootboom pour le transport d'élévateur à nacelle.



8 | La semi-surbaissée Nootboom 4+6 Euro-PX de Zwagerman.



9 | La jeune marque néerlandaise de matériel remorqué Sterk propose désormais des remorques pour transporter le ballast de grue.



10 | Fin de l'année dernière, TII Group a dévoilé sa nouvelle remorque, légère et compacte.



11 | La société Zagrebtrans fait confiance à l'UltralightCombi de Scheuerle.

Agenda

Cher lecteur,

Dans les circonstances habituelles, cette page vous présente les importants événements prévus pour le secteur du transport. Les mesures de confinement prises pour lutter contre le coronavirus nous empêchent évidemment d'annoncer avec certitude quels événements seront reportés et quels autres auront lieu. Pour les actualités et les dernières nouvelles, consultez notre site Internet à l'adresse www.transporama.be.

Dans le prochain Transporama:

Cher lecteur,

Pour combattre le coronavirus et empêcher sa propagation, tous les constructeurs de véhicules utilitaires ont suspendu jusqu'à nouvel ordre leur contact avec la presse. Nous ne pouvons donc vous annoncer quels sujets seront abordés dans le prochain numéro de Transporama.



LE PLUS LONG VOYAGE

— AVEC LE CAMION LE PLUS VERT

Pour la troisième année d'affilée, Scania a remporté le « Green Truck Award » dans le cadre d'une confrontation directe avec ses principaux concurrents. Ce bras de fer qui compare la consommation de carburant et les émissions de CO₂ est organisé chaque année par les deux prestigieux magazines allemands VerkehrsRundschau et Trucker Magazine.

Et bien que nous soyons extrêmement fiers de cette distinction, cela ne veut pas dire que nous avons atteint notre destination. La réduction constante de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ - en plus de toutes les autres activités dans le domaine des biocarburants renouvelables et de l'électrification - reste un pilier important du voyage de Scania vers un système de transport plus durable.

C'est la raison pour laquelle nous ne nous attardons pas trop pour fêter ce moment. Car notre voyage ne peut s'arrêter en chemin.



2019

GREEN TRUCK AWARD
SCANIA R 450-SERIES

2018 WINNER 2017 WINNER
SCANIA R 500-SERIES SCANIA R 450-SERIES

SCANIA



LE PLUS GRAND LANCEMENT DE NOTRE HISTOIRE

Découvrez les nouveaux Volvo FMX, FH, FH16 et FM.
En savoir plus sur www.volvotrucks.be

Volvo Trucks. Driving Progress

