

TRANSPORAMA

€ 4,99 - NR 403-404 - AVRIL/MAI/JUIN 2020 - BIMENSUELS



P509474 - Bureau de dépôt: Leuven Masspost



DAF XF Low Deck

TRUCK | VAN | TRAILER | BUS | COACH



TopTruck is uw partner voor al uw truck- en traileronderhoud in België.

TopTruck, votre partenaire de maintenance pour toute la flotte de poids lourds et de remorques.

Voor een topfit wagenpark!

TopTruck, pour une flotte en top-forme!



16



18



22



36



50



Contenu	3
Editorial	5
Maxus	8
e-Jumpy, Vivaro-e en e-Expert	12
Ford Ranger	16
Fiat: "100 % Ducato, 100 % electric	18
Le marché poids lourds en Amérique	22
DAF XF Low Deck	36
Le Far West	50

UTA étoffe son réseau de stations-service LNG grâce à LIQVIS

UTA renforce son réseau en accueillant les stations-service LNG de LIQVIS GmbH. Depuis le 1er avril, les clients UTA peuvent donc se réapprovisionner en gaz naturel liquide avec la carte UTA Full Service Card. En Allemagne, LIQVIS, filiale d'Uniper, exploite depuis 2017 des stations-service LNG disposées sur les nœuds autoroutiers stratégiques de Kassel-Lohfelden et de Berlin-Grünheide. Pour répondre à la demande croissante en carburants alternatifs, bien d'autres ouvriront dans les prochaines années, entre autres à et autour de Hambourg, Hanovre et Bönen.

"Nous sommes ravis de pouvoir élargir notre réseau avec un partenaire comme LIQVIS, pour offrir à nos clients une solution de mobilité moins chère et plus respectueuse de l'environnement", commente Gabriel Moulènes, directeur Marketing et Ventes chez UTA. "Le LNG est une alternative efficace et performante au Diesel; les gestionnaires de flotte et les transporteurs qui l'adoptent peuvent diminuer sensiblement leurs frais d'exploitation."

Les poids lourds alimentés au LNG rejettent beaucoup moins d'émanations nocives d'oxydes d'azote et de particules fines. Ils respectent ainsi facilement les normes Euro 6 plus sévères. Ils sont également moins bruyants, ce qui est un avantage additionnel, surtout pour les livraisons de marchandises en agglomérations. Troisième atout (et non des moindres) : les poids lourds au LNG peuvent parcourir de longues distances sans devoir ravitailler. Et comme le coût en carburant de ces engins de plus de 18 tonnes effectuant plus de 100 000 km par an est inférieur à celui de leurs homologues traditionnels au Diesel, le LNG est aussi une solution moins coûteuse. Les utilisateurs de LNG devraient continuer à profiter pendant longtemps de cet avantage. Le gaz naturel liquide, qui est indépendant des pipelines, peut en effet être acheminé à faible coût sur de longues distances. Les capacités de production

dans le monde ne cessent d'augmenter. Cependant, il n'est pas toujours facile de ravitailler en gaz naturel liquide outre-Rhin, car les stations LNG y sont peu nombreuses. C'est pourquoi le réseau doit être étoffé.

"Nous allons ouvrir des stations-service supplémentaires pour répondre à cette demande croissante en LNG. Nous participons ainsi activement à la démocratisation de ce carburant", assure Silvano Calcagno, directeur général de LIQVIS. "Les gestionnaires de flottes et les transporteurs hésitent encore, mais comme les autorités allemandes ont décidé de prolonger la dispense de péage pour les poids lourds LNG, nous espérons parvenir à convaincre d'autres entreprises à opter pour le LNG, grâce à la carte UTA Full Service Card. Ce changement est à la fois économiquement intéressant et facile à réaliser."





Machines de nettoyage professionnelles
Vente - Location - SAV - Automatisation







VAN DAMME nv-sa
 info@vandamme.eu • T +32(0)56 60 30 61 • F +32(0)56 60 89 73
www.vandamme.eu










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

Un petit côté exotique

Le contenu de ce magazine Transporama est très différent de ce à quoi nous vous avons habitué ces dernières années. En cause : les mesures dues à la Covid-19. Pour nous, journalistes de terrain, il était tout bonnement impossible de pratiquer nos conditions de travail habituelles, les autorités de ce pays ayant imposé un confinement généralisé. C'est pourquoi nous avons sollicité nos confrères de la presse internationale, afin de pouvoir malgré tout vous livrer des articles intéressants, et inhabituels.

En ce qui concerne les mesures prises pour combattre la propagation du virus, de nombreuses personnes commencent à remettre sérieusement en question la stratégie de nos autorités. Ainsi, les 9 (!) ministres de ce royaume en charge de la santé publique ont trouvé parfaitement normal de déléguer à d'autres, en l'occurrence des experts, la lourde responsabilité d'annoncer les mauvaises nouvelles concernant le combat contre le coronavirus. De la sorte, ils ont évité que les habitants confinés, qui sont aussi périodiquement des électeurs, ne gardent trop de mauvais souvenirs de l'un ou l'autre ministre au moment de déposer leurs bulletins dans l'urne.

Que le gouvernement ait d'abord déconseillé de porter des masques, puis en ait obligé le port, et ensuite reconnu qu'une réserve stratégique de ces articles vitaux avait tout simplement été détruite, n'incite guère à la confiance dans sa politique. Et cela, alors que la majeure partie de la population faisait de son mieux pour éviter tant que possible que ne se propage ce satané virus. Les séquelles de la pandémie sont aujourd'hui tangibles : même si le nombre de personnes contaminées, de malades et fort heureusement de décès ne cesse de diminuer, notre économie est aux abois. C'est avant tout dû à l'incertitude ressentie par les particuliers et par les petites et moyennes entreprises. Une incertitude que l'on peut mettre en grande partie au compte du manque de vision des gouvernements, qui étaient aux abonnés absents.

Apparemment, les stratégies de la rue de la Loi n'ont pas encore été en mesure de se surpasser et de formuler une réponse solide et ferme aux grands défis sociétaux. Plus d'un an après les élections, ces dames et messieurs les politiciens se mettent lentement à travailler à une nouvelle gestion.

Le secteur du transport a quant à lui redoublé d'ardeur durant l'épidémie, avec des chauffeurs et des collaborateurs logistiques qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes dans des conditions difficiles. Sans applaudissements, sans slogan, ils ont trouvé des solutions à des problèmes aigus malgré les risques. Tous ces gens méritent plus que des chamailleries politiques sans intérêt devant les caméras et une énième hausse des impôts. Il est temps, pour la rue de la Loi, de proposer enfin un projet tangible et réaliste pour les travailleurs et la classe moyenne de ce pays.

Jan Voet



La flotte MAN TGE de Volumex s'agrandit. Commande de 80 nouveaux véhicules.

Volumex est le partenaire idéal pour l'acquisition de toutes sortes de véhicules utilitaires via des formules de financement élaborées sur mesure pour le client. Grâce à son rôle de pionnier, Volumex est leader sur le marché du leasing de véhicules utilitaires. Pour eux, « collaborer » consiste à « grandir ensemble », les parties étant encouragées à devenir la meilleure version d'elles-mêmes.

En négociant directement les avantages économiques sur le marché des voitures de société, le client Volumex peut entre-temps s'acquitter avec succès de ses tâches essentielles dans le plus grand confort. Convaincu des nombreux atouts de la

camionnette MAN TGE, Volumex, dont le gérant est Martijn Menten, a déjà conclu un partenariat avec MAN via le concessionnaire Truck Center Frederix de Paal-Beringen.

En 2018 et 2019, l'entreprise a ainsi commandé pas moins de 150 véhicules MAN TGE chez le concessionnaire MAN, un nombre qui a rapidement su convaincre ses clients des prestations et du niveau de qualité.

Moins de six mois plus tard, Volumex passe à nouveau une commande de 80 MAN TGE, confirmant ainsi la confiance dans la marque au lion et en particulier dans Truck Center Frederix, représentée par le Sales Manager

Karel van der Heijden.

La livraison de ces nouveaux véhicules est planifiée en deux parties. Ainsi, une première livraison est prévue au mois de juillet, les autres livraisons sont prévues durant la période octobre-novembre de cette année.



800 MACHINES *neuf & occasion*

Vente	Location	Tél 014/84 00 73
		014/84 00 74
		FAX 014/84 01 41
		info@foets.com
		www.foets.com

FOETS N.V.
Tessenderlo (Belgique) Beringen - Paal

Prolongation définitive de l'exonération du péage autoroutier Maut pour les camions LNG



L'exonération du péage Maut pour les camions LNG a été étendue. Jusqu'à la fin de 2023, les camions fonctionnant au LNG (Liquified Natural Gas) et au CNG (Compressed Natural Gas) ne seront pas tenus de payer le Maut sur les routes allemandes. Le Bundestag, la Chambre des représentants allemande, a rendu cette décision finale. Le 5 juin 2020, le Conseil fédéral a définitivement approuvé la proposition. Selon la classe de poids, les économies pour les entreprises de transport peuvent atteindre 18,7 centimes d'euro par kilomètre.

Le régime s'applique aux camions utilisant du LNG ou du CNG comme carburant d'un poids supérieur à 7,5 tonnes. Ainsi le Volvo FH LNG et le Volvo FM LNG profitent également de l'exonération de péage Maut.

«L'extension de l'exonération Maut est une bonne nouvelle pour nos clients opérant en Allemagne. Cela constitue une rentabilisation très intéressante pour les transporteurs qui ont investi dans le LNG ou qui envisagent de le faire », explique Siegfried Van Brabandt, Director Vehicle Sales chez Volvo Trucks Belux.

Le LNG assure immédiatement une réduction substantielle de CO₂. De récents tests TNO ont montré qu'une réduction jusqu'à 23% des émissions de CO₂ peut être obtenue avec un camion Volvo LNG. Et avec le Bio-LNG, les émissions de CO₂ sont même réduites de 100%. De plus, les moteurs LNG sont considérablement plus silencieux et les Volvo FH LNG et Volvo FM LNG avec leurs moteurs 420 ou 460 ch offrent les mêmes performances que les modèles diesel.

Le nombre croissant de stations-service de LNG en Belgique et à l'étranger permet également au LNG de devenir une réelle option pour chaque entreprise de transport.

L'analyse de rentabilisation des camions de LNG devient donc de plus en plus intéressante avec les subsides comme la Vlaamse Ecologiepremie Plus pour entreprises, le régime de subventions wallon et l'exonération Maut allemande désormais introduite.

RESTAURER EST
PLUS SIMPLE QUE
REEMPLACER

www.beukersgroep.com



Beukers Truckrichttechniek

*Le spécialiste dans le domaine
des équipements lourds*

Priester Daensstraat 10
3920 Lommel BE
Tel. 011 - 555520
Fax 011 - 555590

Partei du groupe Beukers situé à Lommel et Westerhoven (Pays-Bas)

VAN



Maxus lance deux nouveaux modèles

L'EV80, actuellement le seul à proposer un châssis-cabine électrique

En juin 2019, Alcomotive, branche du groupe belge Alcopa, avait annoncé le lancement de l'importation sur les marchés belge, luxembourgeois et suisse des véhicules utilitaires électriques Maxus, marque du géant automobile chinois SAIC, qui a acquis le constructeur de fourgons britannique LDV en 2010. La marque produit aujourd'hui une vaste gamme de véhicules (SUV, vans, pick-up) aussi bien thermiques qu'électriques, dont le Maxus EV80.

A une époque où le développement de la mobilité électrique va bon train en Europe, Alcomotive a saisi l'opportunité de jouer un rôle dans ce domaine, plus particulièrement sur le marché du véhicule utilitaire. Avec Maxus, leur ambition est de contribuer à l'électrification des flottes des entreprises et des collectivités, cela à des tarifs extrêmement concurrentiels, incluant 5 ans de garantie et 5 ans d'assistance routière et 8 ans de garantie sur la batterie !

EV 80

Le premier modèle Maxus disponible sur notre marché est le EV80, un van destiné à concurrencer directement les Renault Master ZE et VW e-Crafter. Le modèle est un peu plus rustique que ses concurrents, mais offre une meilleure autonomie et à un tarif nettement plus intéressant.

Proposé en version à empattement long, avec un toit medium ou surélevé, ou encore en version châssis-cabine à toit bas, le EV80 offre une charge utile maximale de 950 kg. Le moteur électrique à aimantation permanente de 100 kW et 310 Nm est alimenté par des batteries lithium-ion phosphate. D'une capacité de 56 kWh, elles autorisent une autonomie maximale (selon la version) de 192 km selon les normes NEDC. Sur courant alternatif et avec une borne 6,6 kW, une charge complète demande 8h30, contre seulement 2 heures moyennant une borne rapide à courant continu. Le Maxus EV80 est livrable de stock et les tarifs démarrent à € 49.900 HTVA.

EDELIVER3

A partir de septembre, la gamme Maxus sera étendue avec le eDeliver3. Equipé d'un moteur électrique de 85 kW et 225 Nm, cette fourgonnette compacte est comparable au Renault Kangoo ZE ou au Nissan e-NV200. Le modèle sera proposé en deux longueurs d'empattement, et avec deux versions de batteries, 35 ou 53 kWh, offrant des autonomies respectives de 226 et 342 km selon les normes WLTP cycle urbain. Sur borne rapide, le Maxus EV30 pourra récupérer 80% d'autonomie en à peine 45 minutes. Les tarifs n'ont pas encore été fixés.

DELIVER9

Enfin, c'est en été 2020 qu'arrivera le troisième modèle Maxus, le Deliver9. Il sera proposé en version L2H3 et L3H2, offrant des volumes utiles d'environ 11 m³. Un fourgon classique, muni d'un moteur Diesel turbo 2.0 Euro 6.2, développant 163 cv et un couple de 375 Nm.



La Maxus Deliver9 est un fourgon classique à moteur diesel et avec un volume utile d'environ 11 m³. Il semblerait que Maxus c'est inspiré de l'Hyundai H350, non?





Le Maxus EV80 existe comme Fourgon Classique.



PSA électrifie sa gamme d'utilitaires légers

UN "E" D'ENFER POUR LES JUMPY, EXPERT ET VIVARO

À lui seul, le segment des utilitaires compacts représente quelque 750 000 exemplaires en Europe chaque année. 80 % de ces véhicules roulent en moyenne moins de 200 bornes quotidiennement. En tenant compte de

ces deux éléments, on comprend mieux l'intérêt des constructeurs pour les variantes électriques d'utilitaires légers. C'est le cas de PSA, qui a annoncé son intention, d'ici l'année prochaine, de commercialiser une variante 100 % électrique de tous les modèles utilitaires Citroën, Peugeot et Opel.

Et PSA a joint l'acte à la parole en lançant les

e-Jumpy, e-Expert et Vivaro-e, dont on peut d'ores et déjà signer un contrat de vente pour une livraison à l'automne. Pour Opel, le Vivaro-e est la toute première camionnette électrique.

DEUX NIVEAUX DE PUISSANCE DES BATTERIES

Les nouveaux utilitaires légers de PSA sont aussi polyvalents que les variantes à moteur à combustion. Avec une capacité de chargement de 1275 kg, ils ne sont guère éloignés des 1405 kg que peuvent emporter les versions Diesel 2.0. Mais ce sont les seuls véhicules électriques de ce segment capables de tracter une remorque, dont la masse freinée s'élève tout de même à 1 tonne.

Autre spécificité : le client a le choix entre 2 types de batteries lithium-ion. En fonction de ses besoins, il s'orientera vers le petit modèle de 50 kWh, qui présente un rayon d'action nominal de 230 km, et celui de 75 kWh, qui peut atteindre 330 km (chacun calculé en cycle WLTP). Ces batteries se composent respectivement de 18 et de 27 modules. Comme la version électrique a été envisagée dès la phase de conception, ces batteries ont pu être logées sous le caisson de chargement, de façon à en préserver le volume et les fonctionnalités. Et comme le centre de gravité du véhicule est encore plus bas, cela favorise

la stabilité de la camionnette et rend son comportement routier plus agréable.

Le moteur électrique libère 136 ch/100 kW et un couple de 260 Nm, ce qui est supérieur à la moyenne du segment. La vitesse maximale est plafonnée à 130 km à l'heure. Le système de freinage sophistiqué, à régénération (il récupère l'énergie produite lors des freinages et ralentissements) contribue aux excellentes performances de la chaîne cinématique.

De l'extérieur, les variantes électriques se reconnaissent au clapet pour le câble sur le garde-boue avant gauche, à la calandre spécifique et à l'indication 'e' à l'arrière.

CABINE

Le tableau d'instruments de bord aux cadrans colorés a été adapté à la chaîne cinématique électrique, car il a reçu des compteurs spéciaux. Une jauge de puissance indique la consommation : ECO pour une consommation optimale, POWER lorsqu'il faut délivrer la puissance maximale, CHARGE lorsque l'équipement est en mode de récupération

d'énergie. Une petite jauge au milieu révèle la consommation de courant des équipements de confort comme le chauffage et la climatisation d'air; à ses côtés, une autre jauge indique la réserve des batteries. L'écran tactile avec navigation 3D et TomTom, proposé sur certaines versions, donne accès au menu Electric : la page Flow indique les flux d'énergie en temps réel, la page Statistics la consommation, tandis que le menu Charge sert à prévoir une séance de recharge. On peut aussi analyser le rayon d'action actuel, voir où se trouvent les bornes de recharge disponibles et paramétrer le chauffage ou la climatisation.

La console centrale reçoit un levier de transmission "e-Toggle" qui facilite les changements de mode entre Park, Reverse, Neutral, Drive et Brake. Un autre sert à sélectionner le mode de conduite : Eco (60 kW, 190 Nm) pour allonger tant que possible le rayon d'action, Normal (80 kW, 210 Nm) pour la facilité d'emploi au quotidien et Power (100 kW, 260 Nm) pour des performances optimisées, entre autres pour des chargements lourds.



De l'extérieur, on ne perçoit pratiquement aucune différence visuelle. Mais sur l'autoroute, on constate que la vitesse maximale est plafonnée à 130 km/h.



La prise électrique pour la recharge est placée sur l'aile avant gauche. On voit ici l'Opel Vivaro-e.

Même le freinage propose deux modes différents : Moderate pour freiner comme une camionnette à moteur à combustion, et Augmented (auquel on accède via le 'B' de 'Brake' sur le levier de transmission) pour des freinages renforcés ou sitôt que l'accélérateur est relâché. Cela permet de récupérer encore plus d'énergie et de recharger la batterie, mais aussi, dans de nombreux cas, de ne rouler qu'avec un seul pied (comprenez : l'accélérateur). Notez que le frein de stationnement électronique est installé de série sur toutes les versions.

Comme sur les modèles conventionnels à moteur à combustion, les variantes électriques sont équipées d'un nombre élevé de systèmes d'assistance à la conduite (j'en ai recensé une quinzaine) qui améliorent la sécurité et l'agrément routier.

CHARGEMENT

La recharge s'effectue sur le réseau électrique domestique : sur une prise de contact 16A, la batterie de 50 kWh est rechargée en une

quinzaine d'heures et celle de 75 kWh en 23 heures. PSA propose 2 types de chargeurs intégrés : celui en monophasé de 7,4 kW est standard, celui en triphasé de 11 kW est en option. Avec une station de recharge à courant continu de 100 kW, la batterie de 50 kWh est rechargée à 80 % en seulement 30 minutes (celle de 75 kWh en 45 minutes). Dans les 2 cas, le chargeur intégré est le gage d'une grande longévité de la batterie, qui est de toute façon garantie par PSA pendant 8 ans ou 160 000 km !

PLUSIEURS VARIANTES

Les e-Jumpy, e-Expert et Vivaro-e sont des véhicules spécifiquement conçus pour le 'last mile delivery'. Ils se déclinent dans les mêmes versions que ceux à moteur à combustion et en respectent les mêmes conditions :

- Fourgonnette (3 longueurs : Compact 4,6 m, Standard 4,95 m et Long 5,30 m)
- Combi (version allongée, 5 ou 6 places assises fixes ou rabattables)
- Masse totale comprise entre 2800 et 3100 kilos.

• La version la plus compacte, de 4,60 m de long, est extrêmement maniable et présente un rayon de braquage de seulement 11,3 m. Sa hauteur n'excédant pas 190 cm, elle peut se faufiler dans tous les garages souterrains.

Leo Van Hoorick

Membre du jury de l'International Van of the Year

Group A. De Witte a choisi 2 Scania G340 au CNG



Group A. De Witte a récemment mis en service 2 camions Scania G340 6x2*4 au CNG. Ce nouvel investissement s'inscrit dans la politique durable de l'organisation internationale des grossistes en fruits, légumes et exotiques. La diminution des émissions et la forte réduction du bruit des moteurs à gaz Euro 6 ont été des facteurs décisifs et ont poussé l'entreprise à choisir Scania.

Le siège du Group A. De Witte à Bruxelles est le centre de 24 succursales qui sont dispersées dans les grands centres commerciaux de Belgique et des Pays-Bas. Le groupe veut prendre en charge le plus grand nombre d'activités possible et dispose ainsi d'un service de transport interne.

Le grossiste Continental Fruit a acheté deux Scania G340 au CNG pour Starfresh Direct, qui font tous deux partie du groupe. « Starfresh Direct fournit principalement les supermarchés indépendants », explique Alexander Van Orshaegen, directeur du marketing et de la communication du groupe. « Le gaz naturel sous forme de CNG a été un choix mûrement réfléchi. Nous voulons travailler de manière plus éco-responsable dans l'ensemble du groupe, et c'est pourquoi nous poussons cette démarche jusqu'à nos camions. Les Scania fonctionnant au CNG ont des émissions de CO2 plus faibles et permettent également une réduction significative du bruit. Les camions font peu de bruit, surtout lorsqu'ils sont en

stationnement. C'est idéal pour les livraisons en centre-ville, afin de réduire les nuisances sonores. »

Le Scania G340 avec superstructure frigorifique est équipé d'un PTO moteur ou prise de force, de sorte que ce groupe frigorifique fonctionne aussi au CNG. « Scania nous a conseillé d'utiliser également le groupe frigorifique de manière durable. Cette installation est très résistante, ce qui est une priorité pour nous puisque nous livrons tous les jours. Un camion frigorifique surchargé est donc une situation à éviter absolument », déclare Van Orshaegen. En raison de la crise du coronavirus, les dernières semaines ont été très chargées et les nouveaux véhicules, qui sont en service depuis deux mois maintenant, ont déjà été largement testés. « Nos chauffeurs sont très satisfaits. Il n'a fallu qu'une petite période d'adaptation au CNG car nos véhicules sont toujours équipés de manière très luxueuse. En plus du pack conducteur et du pack

infodivertissement, nous avons opté pour un châssis à suspension entièrement pneumatique. Ça contribue au confort du chauffeur car il se retrouve dans des environnements aussi bien urbains que ruraux. »

Ce nouvel investissement s'inscrit dans le cadre d'une expansion de la flotte. Continental Fruit gère désormais neuf véhicules sur un total de 200 dans le groupe. « Scania est notre partenaire depuis de nombreuses années. C'est un partenaire fiable sur lequel nous pouvons toujours compter. Pour cet achat, nous avons également envisagé d'autres marques. Mais nous sommes vite arrivés à la conclusion que nous allions choisir Scania », conclut Alexander Van Orshaegen. Les véhicules ont été achetés via Scania Finance et disposent d'un contrat d'entretien et de réparation avec Scania Antwerpen-Wijnegem.



GROUP
VANDOTEC





DE REFERENTIE IN:

Carwashes - Wasstraten - Tankinstallaties - Hogedrukreiniging
Alternatieve brandstoffen - EV laadpalen

Nijverheidsstraat 49 - 8970 poperinge
tel: 057:335251
www.vandotec.be
info@vandotec.be

PICK-UP

Un Ranger pas comme les autres





Tonnerre !

Ford présente une nouvelle version du pick-up leader du segment en Europe. Le Ford Ranger a connu une année record en Europe en 2019, avec 52 500 véhicules vendus. Limité à seulement 4.500 exemplaires, le Ranger Thunder ajoute un style intérieur et extérieur exclusif au pick-up européen de l'année 2020.

Plusieurs options s'ajoutent à l'équipement de série de cette édition spéciale pour lui offrir un style et un confort digne de celui d'un SUV, en plus de capacités de chargement et de remorquage généreuses. Dérivé de la réputée déclinaison Wildtrak du Ranger et propulsé par le moteur diesel Ford EcoBlue Bi-Turbo de 2,0l développant 213 ch et 500 Nm de couple, il est également équipé de série de la boîte automatique à 10 vitesses.

Le Ranger Thunder est proposé dans une spécification unique, avec des détails esthétiques originaux. De teinte Sea Grey, le modèle ajoute des jantes exclusives de 18 pouces noires en alliage et des finitions Ebony Black pour la calandre en nid d'abeilles, le pare-chocs arrière, les protèges carter, les entourages de phares antibrouillard, l'arceau profilé de l'espace de chargement et les poignées de porte. Les accents rouges de la calandre et de l'arceau sont complétés par des badges « Thunder » pour les portes avant et le hayon. Les phares à LED et phares arrière ont des entourages assombris. Le Thunder comprend un revêtement de protection de l'espace de chargement et un volet couvre bagage en finition poudrée Black Mountain Top. Une nouvelle cloison réglable de l'espace de chargement est

incluse. L'intérieur est en cuir Ebony avec une broderie rouge «Thunder» distinctive et des coutures assorties au niveau du volant, des sièges et du tableau de bord. Des tapis de sol noirs contrastent avec les seuils de porte illuminés en rouge.

Le Ranger Thunder est équipé du système éprouvé à quatre roues motrices pour être à l'aise sur tous les terrains, affichant une consommation moyenne de 7,8 l/100 km et des émissions de CO₂ débutant à 205 g/km (NEDC), ou de 9,1 l/100 km et 239 g/km de CO₂ (WLTP).

VAN



**E-Ducato : '100% Ducato,
100% Electric'**

Une année a passé depuis la présentation du prototype E-Ducato, le véhicule électrique BEV (Battery Electric Vehicle) développé par Fiat Professional, marquant le début d'une nouvelle expérience en matière de véhicules utilitaires zéro émissions. Pendant cette année, malgré les difficultés liées à la grave crise sanitaire des derniers mois, le développement du nouveau modèle Fiat Professional a pu se poursuivre grâce à l'aide des derniers outils de simulation virtuelle. Les équipes commerciales de Fiat Professional ont également pu suivre des cours virtuels pour se familiariser avec le nouveau modèle, qui est désormais prêt pour son lancement dans le cadre d'essais pilotes avec des clients sélectionnés.

Le E-Ducato est le résultat d'une série intensive de tests et d'évaluations, qui prennent en compte toutes les contraintes d'utilisation des différents types de clients, tout comme les aspects dynamiques, de charge et environnementaux. La « Journée Mondiale de l'Environnement », qui se tient aujourd'hui, est l'opportunité idéale de se concentrer sur la nouvelle solution 100% Electric offerte par un modèle 100% Ducato, conçu pour garantir une vision durable de la mobilité et du travail. Ce tout nouveau modèle électrique s'apprête à rejoindre le Ducato Natural Power (qui fonctionne au gaz naturel)

dans l'offre de motorisations alternatives de Fiat Professional.

DÉVELOPPÉ PAR DES PROFESSIONNELS AVEC L'ASSISTANCE DE PROFESSIONNELS

Le développement du E-Ducato a intégré une année de mesures et d'évaluations dans la perspective du client, en parcourant plus de 50 millions de kilomètres pour prendre en compte toutes les contraintes d'utilisation en matière de capacité dynamique, de charge et de respect de l'environnement.

En adoptant cette approche, Fiat Professional souhaite offrir une gamme étendue de solutions de mobilité électrique. En analysant la demande d'énergie comme point de départ, ces solutions ne couvrent pas seulement un domaine, mais elle fournissent des réponses précises en matière d'infrastructure, y compris une vaste gamme de services quotidiens de plus-en-plus requis dans le cadre de la mobilité actuelle et future.

Outre une gamme complète de versions, le E-Ducato proposera ainsi plusieurs formats de batteries modulaires, d'une autonomie de 220 à 360 km (cycle NEDC), avec différentes configurations de recharge. Tous ces éléments s'ajoutent à des performances impressionnantes : vitesse limitée à

100 km/h pour optimiser la consommation énergétique, puissance maximale de 90 kW et couple maximal de 280 Nm. De plus, la nouvelle technologie électrique ne pénalise aucunement le point fort du Ducato : les meilleurs volumes de chargement de sa catégorie allant de 10 à 17 m³, et une charge utile maximale de 1950 kg, la meilleure de sa catégorie. Enfin, le E-Ducato est 100% connecté, avec une série exclusive d'équipements et de fonctions qui couvrent les exigences professionnelles et d'électrification de chaque type de client, de l'indépendant au responsable de flotte qui recourt une gestion rigoureuse de ses véhicules.

Fiat Professional est ainsi parvenue à exploiter son héritage technologique et son expérience afin de développer la version électrique de son modèle phare, répondant aux besoins de chaque professionnel. Cette version apporte l'innovation, les performances et la polyvalence typiques de la devise du Ducato « plus de technologie, plus d'efficacité, plus de valeur », offrant aux clients une version à « zéro émission » du fourgon polyvalent le plus efficace du marché.

UN VAISSEAU-AMIRAL SANS AUCUNE CONTRAINTE

Le nouveau E-Ducato offre de multiples possibilités : 100% Ducato, 100% Electric. Il



se positionne d'emblée comme le vaisseau-amiral de Fiat Professional pour la mobilité électrique et, par-dessus tout, dans la transition de plus-en-plus évidente du « choix de véhicule » vers le « choix de mobilité », il est directement inspiré de facteurs professionnels et économiques, au moment où le concept d'achat d'un véhicule utilitaire s'éloigne du « Total Cost of Ownership » vers celui du « Total Cost of Mobility ».

TRAINING INTENSIF POUR LE PROCESSUS COMMERCIAL

L'expérience professionnelle du E-Ducato débute avant même sa commercialisation, puisque Fiat Professional a organisé dès février des journées de formation pour ses équipes de ventes, avec pas moins de 265 responsables commerciaux représentant 124 concessionnaires des principaux marchés. Des essais routiers se sont également déroulés sur les pistes du circuit de Balocco,

en mettant l'accent sur la conduite en mode 100% électrique. Une étude minutieuse concernant la procédure d'homologation WLTP et son impact sur le monde des véhicules utilitaires « transformés » était également au programme. Des présentations concrètes concernaient certains types spécifiques de modèles, comme les ateliers mobiles, les véhicules réfrigérés ou ceux adaptés au transport de personnes : un éventail d'utilisations qui a depuis toujours constitué un des grands atouts du Fiat Ducato.

TRAINING VIRTUEL : DES DÉVELOPPEMENTS EN FORMATION AU « BUSINESS DEVELOPMENT »

Compte tenu des mesures actuelles en matière de distanciation sociale, Fiat Professional a également pu poursuivre les formations en adoptant un format virtuel. Chaque session à distance s'est concentrée sur l'analyse en détail du modèle, mettant en exergue ses

aspects les plus innovants. Toutes les classes virtuelles ont connu un important succès. Par exemple, plus de 310 participants venaient d'Allemagne, 120 de Pologne et 210 des régions en dehors de la zone EMEA, tandis que la formation en ligne va se poursuivre sur d'autres marchés européens, dont l'Espagne, la France et la Grande-Bretagne.

Et, avant d'entamer sa vraie carrière commerciale, le E-Ducato va à présent faire l'objet d'autres essais intensifs en collaboration avec des clients partenaires dans des conditions normales d'utilisation. De cette manière, le E-Ducato sera dès lors parfaitement préparé avant son lancement commercial, qui aura lieu dans les prochains mois, l'ouverture des commandes constituant la première étape.



Leipzig passe au bus électrique, avec 21 Citea Electric

VDL Bus & Coach fournira 21 Citea SLF-120 Electric et l'infrastructure de charge correspondante à la Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB). Les véhicules seront livrés à partir de fin 2020 et circuleront sur les lignes 74, 76 et 89. La ligne 60 sera à terme également équipée de bus électriques. La LVB s'est engagée à développer les trois premières lignes de bus entièrement électriques en accord avec les objectifs environnementaux de la ville.

« Dès 2018, le conseil de surveillance de la LVB a décidé d'un achat échelonné de bus électriques. Nous sommes heureux de pouvoir maintenant franchir cette étape importante et ainsi contribuer activement, avec VDL Bus & Coach bv, aux objectifs environnementaux de la ville de Leipzig », déclare Ronald Juhrs,

directeur général de la technologie et des opérations de LVB.

Boris Höltermann, Managing Director de VDL Bus & Coach Deutschland GmbH ajoute fièrement : « Notre collaboration a débuté en 2012 et atteint des sommets. Nous sommes très heureux de la confiance qui nous est accordée. Notre réseau de véhicules électriques se développe avec un partenaire solide, LVB. »

VDL CITEA ELECTRIC

Les 21 VDL Citea SLF-120 Electric mesurent 12 mètres de long et sont équipés d'une batterie de 216 kWh. Les véhicules ont une configuration à trois portes. Ainsi, ce bus électrique bénéficie d'un flux optimal d'entrées et sorties des passagers, et convient donc parfaitement

aux transports urbains et régionaux les plus fréquentés. En journée, les véhicules se chargent rapidement au moyen du pantographe situé sur le toit, et la nuit, la charge se fait au dépôt de chargement. Grâce au concept léger du Citea Electric, les coûts d'exploitation sont très faibles et un « Profit of Ownership » maximal est garanti. De plus, l'absence de gaz d'échappement et le fonctionnement très silencieux du bus améliorent la qualité de vie de l'environnement, soit des conditions agréables pour les passagers, mais aussi pour les habitants de la région.

EJE 116s : la force du silence

Le transpalette électrique EJE 116s silentDRIVE est agile, compact et idéal pour déplacer et soulever des palettes dans des espaces confinés et sur des camions. Avec moins de 60 db(A) le chariot est en outre peu bruyant et particulièrement approprié pour les environnements sensibles au bruit.



POIDS LOURDS



Le marché américain
du poids lourd dans la
tourmente



Daimler domine le marché du tracteur grâce à son Freightliner Cascadia.

Les poids lourds s'étaient encore très bien vendus l'an dernier aux États-Unis, mais les prévisions pour 2020 sont nettement plus sombres. Le ralentissement de l'économie et les conséquences de la pandémie de Covid-19 en sont les causes principales, comme le montre un reportage de Charleen Clarke et Gianenrico Griffini.





La belle aérodynamique contribue à la faible consommation de carburant de ce Freightliner.

Chez l'oncle Sam, les véhicules utilitaires sont subdivisés en 8 catégories en fonction de leur poids; les 2 premières pour les plus légers, les classes 3 à 6 pour les utilitaires moyens, et 7 et 8 pour les poids lourds. La Classe 8, comme elle se nomme outre-Atlantique, englobe tous les véhicules d'une masse totale autorisée supérieure à 15 tonnes. On le devine, c'est le principal marché pour les fabricants de camions aux USA. Un marché gigantesque, car l'économie américaine repose entièrement sur le transport routier par poids lourds. L'an dernier, poussés dans le dos par une forte croissance économique, les constructeurs ont écoulé 10,3 % de modèles Class 8 de plus qu'en 2018, passant ainsi de 250 545 à 276 348 unités. Et ce n'est pas le record, lorsque plus de 284 000 engins avaient trouvé acquéreurs!

DE BONS CHIFFRES AUSSI AU CANADA ET AU MEXIQUE

L'année 2019 fut bonne aux États-Unis, tout comme au sein des deux autres nations de l'Accord de libre-échange nord-américain NAFTA (North American Free Trade Agreement), à savoir le Canada et le Mexique. Alors que l'on y avait écoulé 300 000 poids lourds class 8 en 2018, ce qui était déjà considéré comme une année extrêmement bonne, ils furent plus de 340 000 l'année suivante.

Le groupe Daimler compte plusieurs marques bien implantées aux États-Unis, notamment avec son tracteur Freightliner Cascadia 6x4 et les camions de chantier Western Star, qui dominant le marché. Fin 2019, Freightliner

détenait à lui seul 36,5 % de parts de marché, soit plus d'un poids lourd sur trois! En 2019, Daimler a un peu reculé pour les Class 6 à 8, passant de 38,4 % à 37 %.

Le groupe PACCAR, maison-mère de DAF en Europe, détient aux États-Unis les deux marques légendaires Kenworth et Peterbilt et occupe le second rang au classement. PACCAR s'est lancé dans un sérieux rattrapage, dopé par l'arrivée aux États-Unis de moteurs MX mis au point par sa filiale DAF. En 2005, Kenworth et Peterbilt comptaient pour 23 % sur le marché Class 8; un chiffre passé à 29 % en 2018 et 30 % l'an dernier.

Suivent dans l'ordre International et Volvo Trucks North America, deux marques "pesant" 9,2 % de tous les poids lourds vendus, puis Mack, une autre marque du groupe Volvo, qui a séduit 7,7 % des clients.



Ce Freightliner à pompe à béton montre que la marque du groupe Daimler est aussi très active pour le secteur de la construction.

En octobre dernier, tous les grands acteurs présents au salon North American Commercial Vehicle Show prévoyaient une contraction significative du marché en 2020. Ils tablaient sur un total de 240 000 véhicules vendus dans les 3 pays NAFTA. "À notre avis, l'année 2020 sera seulement affectée au marché de remplacement", prédisait Jason Skoog, general manager de Peterbilt. Il ne pensait pas si bien dire...

INCERTITUDE

En octobre 2019, personne n'avait encore entendu parler de la Covid-19. Les prévisions étaient donc seulement basées sur les cycles économiques attendus et les incertitudes provoquées par la guerre commerciale rampante entre les États-Unis et la

République Populaire de Chine. En vérité, elles s'appuyaient sur 3 hypothèses. La première tablait sur une diminution de la demande en transport routier, donc en véhicules pour les longues distances et la grande distribution. Ce recul aurait toutefois été partiellement amorti par l'augmentation de la demande en véhicules de chantier, surtout dopée par les achats du secteur de la construction.

Le second facteur pris en compte était la forte augmentation du produit national brut des États-Unis. Cette croissance enregistrée par l'ensemble des produits et services de la nation devait être soutenue par des dépenses élevées : les ménages américains sont aisés et n'hésitent guère à acheter à tour de bras. La troisième hypothèse tablait sur un prix du Diesel bas et stable, d'environ 3 \$ par gallon, soit quelque 0,72 € par litre. Oui, ce n'est pas

l'Europe...

Mais tout cela, ce n'était que prévisions. Les premiers signes d'une tendance à la baisse dans les ventes de poids lourds étaient déjà manifestes fin 2019. En novembre tout particulièrement, la cassure fut nette, avec seulement 17 500 commandes de poids lourds Class 8, soit un plongeon de 20 % par rapport au mois précédent. En tenant compte de tous les contrats signés pour l'achat d'utilitaires de Class 5 à 8, le recul portait sur 15 % en un mois, mais l'écart est encore plus important lorsque la comparaison s'effectue entre novembre 2019 et novembre 2018 : on parle alors d'une dégringolade de 38 %!



Navistar a choisi le design le plus singulier pour ce tracteur de Class 8.



COUCOU, VOICI LA PANDÉMIE

Cette tendance dépressionnaire s'est poursuivie jusqu'en décembre, avec une baisse de 11,4 % par rapport à décembre 2018. Seuls 23 119 poids lourds trouvèrent acheteurs, contre 26 083 un an auparavant. Et la situation allait empirer...

Pourtant, l'année 2020 avait pris une tournure assez avantageuse pour l'industrie du poids lourd, car avec la propagation de l'épidémie de Covid-19, l'Américain moyen, pris de panique, s'était mis à acheter avec frénésie. Tout comme chez nous, ce fut la ruée sur le papier toilette. Tout cela provoqua une forte hausse des demandes en transport routier,

mais qui ne se traduit pas par la signature de contrats pour des véhicules neufs. En janvier, les nouvelles commandes portaient sur 17 700 unités, contre 25 000 un an plus tôt; février fut encore pire : 14 100 exemplaires vendus, alors qu'il s'en écoule entre 17 000 et 20 000 lors d'un mois de février ordinaire. Et cela, alors que les analystes du secteur s'étaient attendus à un retour à la normale en février. Conséquence : l'économie américaine continue de tourner au ralenti, les stocks de poids lourds invendus ne cessent de gonfler et les effets de l'épidémie de coronavirus augmentent fortement l'inquiétude de la population. Spécialisée dans les études de marché, la firme Act Research, basée à Columbus dans l'État de l'Indiana, a fortement

revu à la baisse ses prévisions pour les ventes de poids lourds en 2020 : elle tablait sur 224 000 achats sur 12 mois, elle n'en attend plus que 170 000.

Et encore... rien ne dit que ce seuil sera franchi. Le Wall Street Journal a rapporté que la forte baisse en transport routier durant l'épidémie a exercé une pression sur les tarifs. C'est un problème parce que la plupart des chauffeurs aux États-Unis sont payés au kilomètre, pardon, par mile parcouru. Or chez eux, pas de système de chômage technique ou économique comme en Europe; pour ce personnel, les conséquences d'une baisse de la demande peuvent s'avérer dramatiques. La presse américaine spécialisée avait déjà qualifié l'année 2019 de "bain de sang dans



Le VHD de Volvo est destiné aux chantiers.

le secteur du poids lourd". On y avait recensé un nombre anormalement élevé de faillites. La plus retentissante fut celle de Celadon, un transporteur qui avait pourtant réalisé un chiffre d'affaires d'un milliard de dollars en 2015. En décembre 2019, il fut contraint de mettre la clé sous le paillason, laissant plus de 3000 chauffeurs sur le carreau. Selon le magazine spécialisé Freightwaves, il s'agit de la plus grosse faillite connue dans le secteur du transport aux États-Unis. Ce dernier génère chaque année quelque 800 milliards de dollars, mais beaucoup craignent que l'épidémie de Covid-19 ne provoque la banqueroute de nombreuses sociétés. Cela étant, tout n'est pas noir pour autant : en raison d'une pénurie de chauffeurs, beaucoup

de routiers sans emploi ont retrouvé un poste. Les entreprises qui veulent s'agrandir dénichent facilement des poids lourds et remorques d'occasion à très bon compte, car les stocks débordent et la demande est faible. Bref, le ressac économique aux États-Unis est sévère, mais pourrait s'avérer de courte durée.

Gianenrico Griffini (président du jury de l'International Truck of the Year)

Charleen Clarke (membre sud-africain de l'International Truck of the Year)

CHAÎNES DE PROPULSION ALTERNATIVES

C'est la ruée vers les chaînes de propulsion alternatives, en particulier dans le segment Class 8. L'intérêt porte essentiellement sur les camions électriques. Les constructeurs, par conséquent, concentrent leurs efforts sur les modèles alimentés par batteries électriques et destinés à la distribution urbaine, périurbaine et régionale.

Mais à plus long terme, on peut supposer que les acheteurs lorgneront surtout les véhicules à pile à combustible. Ils utilisent de l'hydrogène gazeux, transporté dans des réservoirs réfrigérés sous une pression de 700 bars. Ces camions devraient être capables de réaliser des transports à longue distance à des coûts intéressants, y compris écologiques, puisqu'ils ne rejettent que de la vapeur d'eau. Mais évidemment, à la source, l'extraction d'hydrogène devrait elle aussi respecter l'environnement.

Les Freightliners Class 8 eCascadias et eM2 comptent parmi les plus récents modèles de camions à batteries électriques. Volvo Trucks North America propose depuis peu un VNR électrique. Au total, 23 unités de ce genre sont entrées en service pour le Low Impact Green Heavy Transport Solution (LIGHTS), cellule créée à Los Angeles (Californie) en guise de test pour favoriser les transports plus respectueux de l'environnement.







FREIGHTLINER

HOOD

ZZ1513

OR D.O.T.
YAIU983
ALL APPOINTMENT 24



LA CONDUITE AUTONOME SUR LA VOIE DE L'AVENIR

Un autre domaine de recherche dans lequel les constructeurs US investissent beaucoup de temps et d'efforts est la conduite autonome SAE de niveau 4. La présence du chauffeur est parfois facultative sur certains tronçons, par exemple pour relier deux entrepôts.

On décèle aux États-Unis plusieurs opportunités uniques favorisant le développement de véhicules à conduite autonome. Tout d'abord, les constructeurs et concepteurs de logiciels ne doivent négocier qu'avec un seul niveau de pouvoir, le DOT, Department of Transport. Le trafic routier et l'infrastructure sont également propices à faire circuler des camions autonomes d'un entrepôt à l'autre, même s'ils sont distants de plusieurs milliers de kilomètres. Sitôt que le poids lourd quitte l'autoroute, le chauffeur reprend le relais.

Daimler planche sur un camion à conduite autonome de marque Freightliner. Il en avait déjà présenté un prototype en 2015. Pour en accélérer le développement, il a racheté l'an dernier la firme Torq Robotics, spécialisée en voitures à conduite autonome.



Western Star, filiale de Daimler, est surtout réputé pour ses engins de chantier.

Mercedes-Benz Trucks lance une plateforme de stock en ligne

Les véhicules Mercedes-Benz Trucks de stock en Belgique sont désormais répertoriés et consultables sur la plateforme flambant neuve:

<http://truckstock.mercedes-benz-trucks.be>

Très pratique et intuitive, celle-ci permet de retrouver directement les modèles disponibles et de consulter tous les détails techniques du véhicule ainsi que les coordonnées du Mercedes-Benz Trucks Partner qui l'héberge afin de fixer rapidement un rendez-vous pour voir et essayer le camion. Le grand avantage de cette plateforme est qu'elle propose

une belle sélection, renouvelée chaque semaine, de véhicules Mercedes-Benz Trucks disponibles immédiatement. Pratique pour les entreprises qui ont un besoin urgent de camions prêts à l'emploi.



**BEST SELLING
TRAILER
2 0 1 9**



« Approche intelligente :
gérez vos données en toute tranquillité »

Jan Hermeling, KRONE Telematics

Notre Cool Liner et KRONE Telematics forment une équipe parfaite qui vous évite de nombreux soucis liés au transport. Le lien entre votre semi-remorque et le système Krone Telematics vous permet d'enregistrer à tout moment et très facilement la position et la température en ligne de vos transports et même d'accéder directement au groupe frigorifique pour en modifier des paramètres. Ainsi, vous pouvez attester en permanence que les marchandises sensibles sont sous surveillance.

www.krone-trailer.com

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

TEST



DAF XF Low Deck



TURN UP THE VOLUME

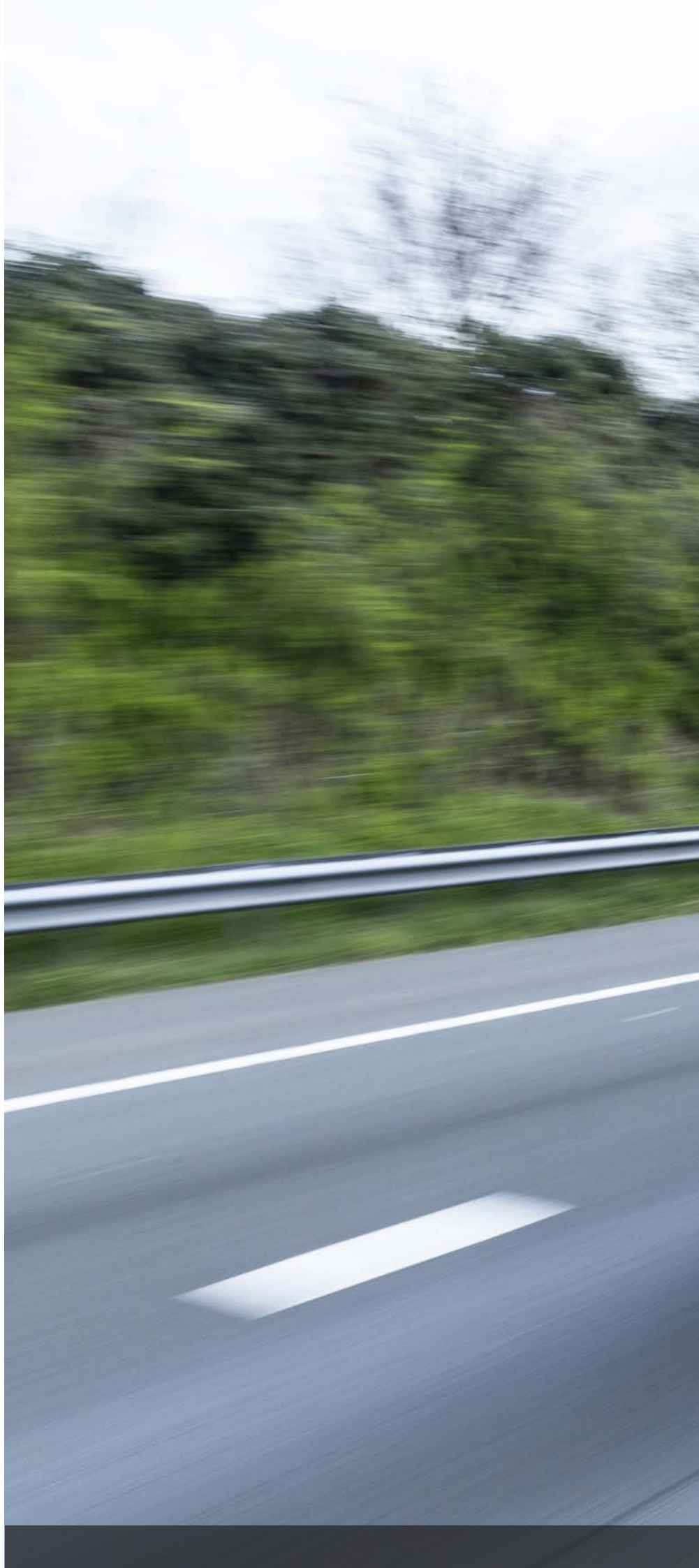
Alors que le confinement était encore généralisé, DAF a proposé à Transporama de réaliser un test au volant du XF Low Deck. Après quelques hésitations, le circuit d'essai traditionnel en Ardenne étant inaccessible en raison des conditions très spéciales, j'ai eu l'opportunité de me rendre aux Pays-Bas pour y accomplir quelques kilomètres au volant de ce tracteur.

Comme vous l'imaginez, passer la frontière du Royaume de Belgique pour me rendre à Eindhoven en voiture de tourisme m'avait obligé à me doter de documents suffisamment probants. Mais quelle surprise à l'arrivée à l'usine d'Eindhoven de DAF : c'est la toute première fois que je la voyais à l'arrêt. Des parkings vides, aucun bruit dans les halls industriels, pas de voix dans les couloirs des bureaux... Quelle étrange sensation !

Récupérer le poids lourd dans l'usine était surtout une question de respect de la distanciation physique et de désinfection correcte du matériel. Mais après avoir suivi toutes ces procédures, un XF Low Deck flambant neuf m'attendait sur le parking de l'usine. D'emblée, ce XF se démarque de ses homologues qui ont une sellette d'attelage de hauteur ordinaire : le XF Low Deck, avec ses pneus à profil bas, est si près du sol que l'on s'inquiète à l'avance lorsqu'il faudra franchir des casse-vitesses et des carrefours surélevés. Mais en pratique, tout se passe évidemment très bien. Et en outre, il demeure toujours possible, si nécessaire, de relever de 5 cm la suspension pneumatique du poids lourd.

SPÉCIALISTE DES GRANDS VOLUMES

Dès la montée à bord, on se rend compte que l'échelon inférieur est beaucoup plus près de l'asphalte que sur un XF ordinaire. N'empêche, pour atteindre la spacieuse cabine, la montée à bord est toujours un peu raide à mon goût. L'espace intérieur de la Super Space Cab est, comme de juste, immense.





Le MX13 de 430 ch n'a éprouvé aucune difficulté à tracter cette méga-remorque pour marchandises volumineuses.



Une sellette d'attelage à seulement 91 cm du sol, c'est vraiment très peu.

On a plus de place qu'il n'en faut, et l'on peut même se tenir debout d'un côté à l'autre de la cabine. Le constructeur néerlandais a vraiment prêté attention aux détails : pare-soleil supplémentaire, pour obturer parfaitement l'interstice entre le pilier latéral avant et l'écran solaire principal, vide-poches habillés de tapis caoutchouté, pour un nettoyage facile... Manifestement, DAF a tenu compte des questions et observations des chauffeurs, qui utilisent le XF au quotidien. J'ai aussi beaucoup apprécié la finition associant cuir noir et couleur cognac. La hauteur réduite de la sellette d'attelage, de seulement 91 cm, permet de tracter une méga-

remorque dont la hauteur interne atteint les 3 mètres, tout en restant, par conséquent, en deçà des 400 cm de hauteur maximale autorisée. "Y compris en Suisse", précisent les porte-parole de DAF. Les fonctionnaires de la confédération alpine vérifient en effet la hauteur des poids lourds au moyen de lasers; gare au chauffeur lorsque le faisceau lumineux est brisé par le dessus du camion, car les amendes sont salées. Cette hauteur de 3 mètres n'est pas encore la norme, mais ce type de remorque gagne vite en popularité. À propos de remorque, il s'agissait d'un boxtrailer Schmitz Cargobull très peu lesté. Et cela s'explique, étant

donné que la grande majorité des transports volumineux ne pèsent pas fort lourd. À l'avant du XF turbinaient un MX 13 de 430 ch développant un couple nominal de 2150 Nm entre 900 et 1365 tpm. Il augmente encore un peu dans les 2 rapports de boîte les plus hauts : on dispose alors de 2300 Nm, avec une zone verte qui court de 900 à 1.125 tpm au compte-tours. La version de 430 ch de ce moteur est la moins énergique des blocs de 13 litres, mais la puissance et la souplesse demeurent toutefois suffisantes pour tracter une remorque de grand volume. Le fait que les objets encombrants ne soient généralement pas très lourds a probablement



Observez le premier échelon, fort bas.

incité DAF à équiper ce tracteur d'un tel MX 13. Personnellement, j'aurais été tenté par le plus puissant MX 11, qui développe 450 ch et un couple de 2200 Nm entre 900 et 1.400 tpm, voire 2.300 Nm entre 900 et 1.125 tpm dans les 2 rapports de boîte supérieurs. Ses performances sont tout aussi bonnes, mais il est un peu plus léger, et l'on peut donc logiquement s'attendre à une consommation (un rien) plus faible en cas d'arrêts et de redémarrages fréquents. Je me suis tourné vers DAF pour connaître les différences entre les 2 moulins et comprendre pourquoi l'un avait été préféré à l'autre. Réponse d'un haussement d'épaules : ce choix ne dépend

pas seulement du type de transport effectué par le client, mais également des préférences des chauffeurs. Et beaucoup d'entre eux ont un penchant pour un bloc de 13 litres plutôt que le petit frère de 11 litres.

Je l'ai déjà précisé, ce XF était équipé de pneumatiques à profil bas, indispensables pour atteindre cette faible hauteur de sellette d'attelage. Car si vous optez pour la version 60 de 22,5 pouces, vous atteignez d'office 97 cm de hauteur. Les gommes proviennent de Goodyear, en taille 315/45... Cela donne un effet étrange, comme si la jante était entourée d'un élastique fin. Le nombre de 60 ou 45 fait référence au rapport entre la hauteur et la

largeur du pneu ; il est de tradition de prendre du 60, meilleur compromis entre confort et tenue de route.

Avec des pneus si bas, les casse-vitesses, trottoirs, rebords un peu trop saillants de quais de chargement peuvent poser problème. C'est à cela que sert un commutateur sur le tableau de bord, qui relève le poids lourd de 5 cm. C'est possible jusqu'à 30 km/h, vitesse au-delà de laquelle le tracteur se rabaisse à sa hauteur normale. Si l'on équipe le bahut de pneus ordinaires de 60, on peut même le relever de 7,5 cm. DAF utilise à cet effet la suspension pneumatique, qui réagit assez vite à la pression sur l'interrupteur.

EN ROUTE

Pour mettre à l'épreuve ce XF Low Deck et sa sellette d'attelage de seulement 91 cm de haut, les circonstances m'ont évidemment empêché d'arpenter le circuit ardennais classique. À cause de la pandémie de Covid-19, seuls les déplacements indispensables étaient tolérés – et un parcours d'essai n'en fait pas partie. En outre, il aurait été peu judicieux de risquer une amende à mi-chemin et d'être renvoyé au bercail. J'ai donc mis le cap sur les Pays-Bas, me contentant de ce qu'il y avait là-bas, espérant pouvoir pratiquer ultérieurement, lorsque le confinement serait levé, un test dans des régions accidentées comme l'Ardenne belge. Mais l'absence de relief n'est pas la seule différence entre les

Pays-Bas et la Belgique : les autoroutes de nos voisins bataves sont excellentes. Il n'y a pas de péage kilométrique, à l'exception d'une Eurovignette, et pourtant, les infrastructures routières ont bénéficié ces dernières années des améliorations nécessaires. En outre, la circulation très clairsemée à cause de la pandémie m'a permis d'atteindre sur l'autoroute les 100 % affichés sur l'ordinateur de bord, avec une consommation de seulement 24,7 l/100. Après avoir roulé sur les routes secondaires, avec beaucoup plus de voitures de tourisme et de nombreux feux rouges, la moyenne de consommation de carburant affichait exactement 1 litre de plus. C'est un résultat vraiment brillant, même si ce DAF ne tractait qu'une remorque de 32 tonnes sur du plat.

Ce gros tracteur se révèle agréable, quelles que soient les circonstances. Le confort à bord n'a nullement souffert des adaptations réalisées pour le transport de marchandises volumineuses. Autrefois, les poids lourds avec suspension pneumatique sur l'essieu avant souffraient terriblement d'une tendance au sous-virage; ce n'est plus le cas aujourd'hui, car le XF Low Deck respecte précisément les ordres donnés à l'essieu avant par le volant. Et sans retard, contrairement à autrefois.

Toute la suspension pneumatique, avec 2 soufflets sur l'essieu avant et 4 sur l'essieu arrière, garantit à ce poids lourd une grande souplesse et parvient heureusement à réprimer la tendance au balancement. Pour mettre au point ce XF Low Deck, les ingénieurs ont manifestement redoublé d'efforts et de



Il y a très peu d'espace entre la partie supérieure de la roue et le plancher de cette semi-remorque.

travail sur la suspension de l'essieu arrière. Les chocs violents que l'on ressentait jadis dans le dos ont totalement disparu; le comportement routier est aujourd'hui similaire à celui d'un XF standard. Le silence à bord est remarquable, et cela alors que le moteur est nettement plus proche de l'asphalte, ce qui favorise la réverbération des bruits vers le plancher de la cabine.

Le seul point de critique de ce poids lourd, finalement, ce sont les marchepieds extérieurs, un peu trop raides et placés trop à la verticale. Au fil du temps, DAF a pourtant fait des efforts pour les rendre plus ergonomiques et permettre à la marche inférieure de déborder un peu plus vers l'extérieur du camion. Cela dit, les poignées sont parfaitement positionnées pour faciliter

la montée à bord.

On peut en dire autant des interrupteurs et boutons sur le tableau de bord du XF : tout se trouve à peu près à l'endroit où on le chercherait de façon instinctive. La finition intérieure s'illustre par des plastiques agréables au toucher.

En ce qui concerne la conduite proprement dite, la collaboration entre la boîte de vitesses Traxon 12 et le moteur MX13 est exemplaire. On n'éprouve évidemment aucune difficulté à tracter une méga-remorque relativement légère. Et s'il est vrai que je n'ai pas eu l'occasion de me lancer sur des côtes sévères comme celles du circuit d'essai ardennais, les accélérations énergiques – par exemple pour s'insérer sur autoroute – en disent long sur la force de ce moteur.

CONCLUSION

Ce XF est un tracteur qui a été conçu afin de transporter des méga-remorques pour cargaisons encombrantes, mais en fait, en tant que chauffeur, on ne s'en rend pas vraiment compte. DAF a saisi la chance de garder intact le confort légendaire de son XF. Celui-ci est néanmoins capable de tracter une remorque de 3 mètres de hauteur interne utile. Un excellent compromis obtenu par les Néerlandais.

Jan Voet

Membre du jury de l'International Truck of the Year





24,7 l/100, c'est un résultat vraiment brillant.



Très belle finition de la cabine de conduite, avec du cuir sombre et une couleur cognac.



Un interrupteur permet de relever la hauteur de 5 cm, si nécessaire.



Sur autoroute, on n'observe aucune différence de confort avec un XF standard.



XF

HVO Up to 90%
CO2 reduction

DAF

94-BNF-3



En agglomération, le XF consomme un litre supplémentaire par 100 km.



Les poignées sont parfaitement disposées.

Houwelyckx Wegenbouw : Renault Trucks



Houwelyckx Wegenbouw est actif dans les travaux d'assainissement et d'infrastructure depuis près de 100 ans. Durant cette période, l'entreprise familiale de Sint-Katelijne-Waver a vu le secteur évoluer de manière significative. Aujourd'hui, le génie technologique est un must, et c'est l'une des raisons pour lesquelles Houwelyckx a choisi les camions Renault Trucks.

Des plans de construction en 3D envoyés directement aux machines pour réaliser le travail avec une précision au millimètre près grâce aux signaux GPS ? Avec de telles technologies de pointe, votre entreprise ne peut que choisir les meilleurs camions. « Cela fait trois ans que nous avons opté pour Renault Trucks. Nous fournissons un travail de haute qualité pour chaque projet et nous voulons que nos véhicules soient

également de qualité. En termes de design, de performances, de confort, de sécurité, mais aussi d'environnement, les camions Renault obtiennent d'excellents résultats. Pour nous, c'est la combinaison parfaite entre performance et budget », déclare le directeur général Olivier Dom.

UNIQUEMENT RENAULT TRUCKS

La flotte de Houwelyckx Wegenbouw comprend cinq camions porte-conteneurs et un tracteur Renault Trucks, ce dernier étant utilisé pour le terrassement. Les autres camions de l'entreprise sont systématiquement remplacés par des Renault. Un choix délibéré, explique Olivier Dom : « L'uniformité contribue à l'image de notre entreprise. Nous optons pour une approche personnelle, et nos camions sont également

notre enseigne, pour ainsi dire. La proximité du Garage Van Hove est également un réel atout puisque cela facilite l'entretien des véhicules. Ils sont flexibles et nous ont guidés professionnellement dans le choix des camions. Il est important de définir les bonnes caractéristiques pour chaque véhicule, surtout pour un secteur comme la construction.

Les deux camions les plus récents de Houwelyckx sont des 6X4 de 460 ch développés spécifiquement pour le secteur de la construction. Ils sont équipés d'un système lève-conteneurs à crochet et de technologies de sécurité supplémentaires. Ils ont été livrés dans le courant du mois de mars, ce qui était, pour de nombreuses entreprises, une période pleine d'incertitudes. Mais ce n'était pas un problème pour Houwelyckx. « Après le confinement, le travail continue. Nous allons donc continuer à investir dans de nouveaux équipements et donc aussi dans l'avenir de l'entreprise et celui de nos 50 employés. Les chauffeurs de ces camions sont particulièrement satisfaits de leur confort. Nous sommes certains qu'ils prendront grand soin de 'leur' camion », conclut Olivier Dom.

NV KEYSERS NOËL

**POMPES ET CITERNES À CARBURANT
INSTALLATIONS FIXES ET MOBILES
CHAUDRONNERIE :
CITERNES JUSQUE 100.000L**



POIDS LOURDS

Far West, désert et épaves





Ceci est un FWD SuCOE de 1944, l'un des 2700 tracteurs 4x4 de 6 tonnes construits pour le compte de l'armée américaine (Ordinance Department) par la Four Wheel Drive Auto Company (FWD). Ces camions étaient réputés pour leur aptitude à emporter de lourdes cargaisons en terrains difficiles. Ils ont été engagés en Europe et en Russie au cours de la Seconde Guerre mondiale. L'exemplaire photographié ici est un FWD avec volant à droite et trappe de toit pour l'installation d'une mitrailleuse légère. Ce tracteur est immobilisé depuis plus de 20 ans, mais ses pneus ne sont pas encore dégonflés. La boîte de vitesses et la chaîne cinématique sont toujours là, même si le moteur et le radiateur ont disparu. En Idaho, quiconque est attiré par une épave intéressante à restaurer, non rouillée, peut déjà en trouver une pour 3500 \$.

CHASSE AUX ÉPAVES EN AMÉRIQUE AVEC WILL SHIERS

Will Shiers est depuis des années le membre britannique du jury de l'International Truck of the Year. Il se rend régulièrement aux antipodes, pour y glaner des actualités, mais est surtout un fin connaisseur des États-Unis et de leur transport routier. Toutefois, c'est son hobby très particulier qui nous intéresse aujourd'hui : il adore partir à la chasse d'épaves de camions.

Will est un habitué des rencontres du jury. Tous ses collègues connaissent évidemment sa passion pour les cimetières d'épaves, chantiers de démolition, casses automobiles et autres véhicules abandonnés le long du bitume. "Les États arides d'Amérique, où le climat est assez sec pour conserver les épaves en bon état, sont ceux où la "pêche" est la plus abondante. Malheureusement, cette sécheresse attire aussi les serpents à sonnette. Pas question de faire n'importe quoi, n'importe où. Pour nous Européens, il faut aussi se souvenir que la détention d'armes à feu est un phénomène très banal aux États-Unis. Alors, il vaut mieux se faire connaître et signaler sa présence avant de foncer tête baissée sur les terres d'un ranch pour en examiner les épaves avec les yeux d'un enfant découvrant son cadeau de Saint-Nicolas."





Selon Will, ce Chevrolet des années 40 est probablement le camion le plus laid qu'il ait jamais contemplé. "Il a une tronche que seule une mère pourrait trouver charmante". Le Chevy a été photographié à Gold Point, une ville fantôme abandonnée du Nevada, qui connut son heure de gloire lors d'une ruée vers l'or. Les mines de métaux précieux y attiraient encore pas mal de monde dans les années 60 du siècle dernier, et l'on suppose que ce poids lourd a passé sa vie au service de cette industrie. Observez au passage les impacts de balles dans la portière du passager... Eh oui, nous sommes bel et bien au pays de l'Oncle Sam.

PAS DE PIÈGES À TOURISTES

"En ce qui me concerne, je n'ai pas besoin de Disney World, de l'Empire State Building, des casinos de Las Vegas, du Grand Canyon, du Yosemite National Park et encore moins de Hollywood lorsque je me rends aux États-

Unis. Je sais que les visiteurs, et même de grands connaisseurs des USA, mettent un point d'honneur à en visiter tous les sites emblématiques - ce que j'appelle les pièges à touristes. Car moi, je les évite systématiquement. Je m'écarte également des grandes villes et des autoroutes

appelées Interstates, car je préfère explorer les régions plus reculées de cet immense pays. Des contrées qui ont gardé leur charme désuet, et qui ne sont évidemment accessibles qu'en empruntant de petites chaussées."

"Pourquoi? C'est fort simple : on y a le plus



de chance de rencontrer de vieux véhicules en bon état. Des poids lourds, des autobus, des pick-up... Ces 25 dernières années, j'ai écumé les 50 États des USA, dans les champs, les villes abandonnées, les déserts, les casses automobiles, les granges et remises. Et croyez-moi, ne pas se faire injurier ou mordre,

voire se faire poignarder ou mitrailler n'a rien d'évident, même lorsqu'on se ne contente que de prendre quelques photos des derniers vestiges de véhicules. Les images que vous pouvez voir ici sont le résultat d'un road trip de 4800 km dans les États de Californie, Nevada, Idaho, Washington et Oregon.

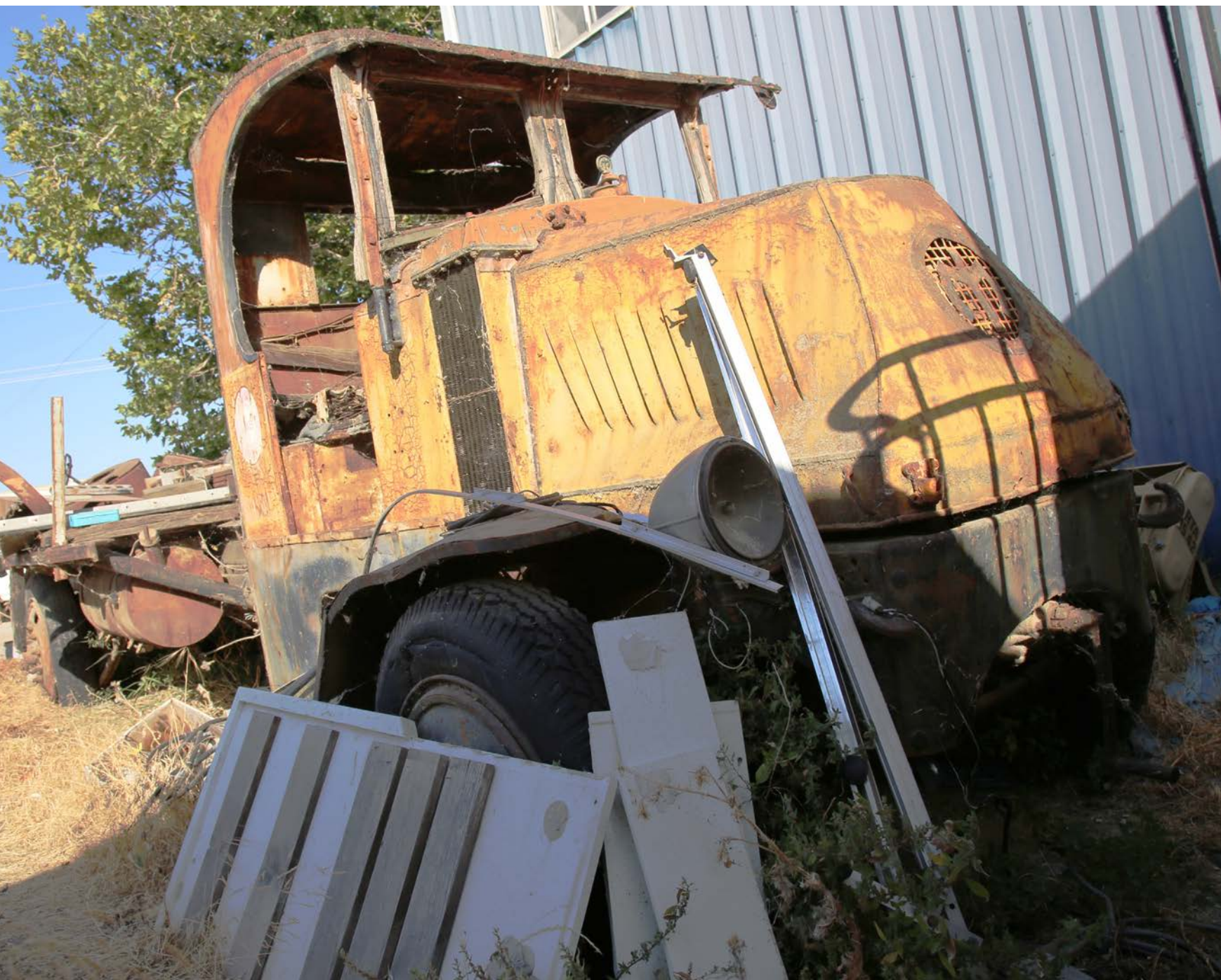


On ne sait pas exactement comment ce Ford Econoline des années 60 a atterri dans ce point reculé du désert du Nevada, à plusieurs dizaines de bornes de toute forme de civilisation. Il faut dire que cet État de l'Union y est réputé pour n'avoir pas grand-chose à offrir, à l'exception d'alcool, de jeux de hasard et de prostitution. Par ennui sans doute, les autochtones se mettent eux aussi à la recherche d'épaves abandonnées, sur lesquelles ils exercent leurs talents de tireurs. Cette fourgonnette a dû faire l'objet d'un nombre incalculable de séances, car à certains endroits, on y voit à travers.

Ce Mack AC "Bulldog" est une rareté qui a été fixée sur la plaque sensible dans une casse automobile du nord de la Californie. Le modèle AC, avec son nez court très caractéristique, a été construit à des fins militaires en 1916. L'essieu arrière est alimenté par une transmission par chaîne comme il en était d'usage à l'époque. Sur le front occidental, le Mack se forgera rapidement une réputation

d'engin fiable, sur lequel on pouvait compter les yeux fermés. Même dans les conditions les plus difficiles, le "Bulldog" parvenait à rapatrier son équipage en lieu sûr. S'il a été baptisé ainsi par les soldats britanniques de la Première Guerre mondiale, c'est en raison de son nez aplati et surtout de sa ténacité : il n'abandonnait jamais. Le fabricant Mack fut séduit par cette appellation, au

point de choisir le bouledogue comme mascotte officielle. La fabrication de l'AC se poursuivit jusqu'en 1939, pour un total d'environ 40 000 exemplaires.



L'entreprise All American Classics de Vancouver, dans l'État de Washington, a récemment été obligée d'opérer une coupe claire dans ses effectifs motorisés. En raison de la forte charge fiscale sur les terrains industriels, cette société a été obligée de pousser à la morgue pas moins de 1200 véhicules et poids lourds ancêtres. 5,6 des 8 hectares des emprises de la firme ont été vendus. Ce

White 3000 des années 50 a survécu à cette grande purge.



Le C-series de Ford a jadis été l'un des visages les plus familiers sur les routes du continent américain. Aujourd'hui, il l'est encore... dans les décharges de démolition automobile. Will l'a rencontré chez Turners Auto Wrecking, à Fresno, en Californie.

La cabine du Série C a été utilisée par trois autres marques que Ford : FWD, Mack et Carl Thibault, une entreprise qui fabrique des camions de pompiers au Canada. Le Ford C Series a été fabriqué durant 33 ans, de 1957 à 1990. Pourtant, ce n'est pas la série de camions qui détient le record de longévité aux États-Unis, loin de là : ce titre revient au W900, produit par Kenworth depuis 57 ans déjà !



À 120 miles au nord de Las Vegas (190 km selon le système métrique) se trouve Rhyloite, l'une des villes fantômes comme on en rencontre pas mal au Nevada. Trouvez-y de l'or en 1904, et deux ans plus tard, plus de 5000 aventuriers y ont déjà élu domicile. Pour partir aussi vite qu'ils sont arrivés sitôt le filon épuisé. Conséquence : la ville était totalement à l'abandon en 1920. Aujourd'hui, il n'en reste que ces fantastiques ruines, dont l'ancienne école que l'on peut voir à l'arrière-plan de ce Ford des années 40.



Voici un autre exemple d'un cheval de labour mis à la retraite, qui a parcouru une bonne partie du globe pour finalement se retrouver dans une ville fantôme du Nevada. Ce FWD HST-CEO a été construit en 1950 pour l'US Coast Guard, les garde-côtes des États-Unis. Il fut surtout utilisé pour l'entretien et l'installation de poteaux téléphoniques et de câbles électriques sur le littoral du Pacifique. Admis une première fois la retraite, il reprit du service pour une entreprise californienne de forage de puits. Les poutres en bois sur le pare-chocs avant datent probablement de cette époque.





Revenons à Vancouver, dans l'État de Washington, pour observer un autre truck classique qui est parvenu à échapper aux griffes et tenailles des démolisseurs : un Autocar U série COE 2152. Autocar (c'est le nom de la firme) s'est lancé en 1897 dans la fabrication de voitures de tourisme, et deux ans plus tard, celle de poids lourds. Cette société est à l'heure actuelle le plus ancien fabricant américain de véhicules motorisés. La marque construit surtout des utilitaires lourds pour la collecte d'immondices, l'industrie minière et le secteur de la construction.

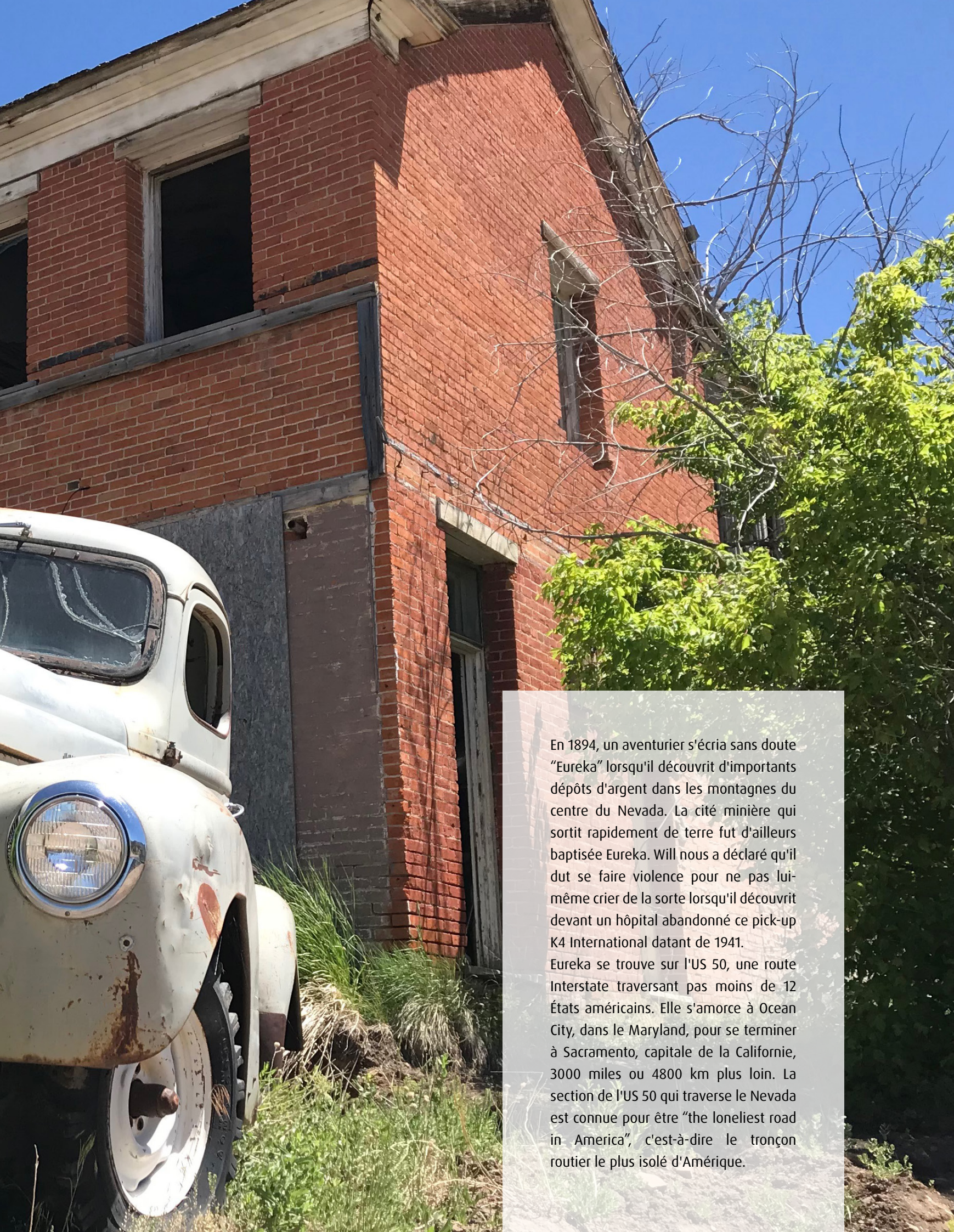


Les poids lourds à long nez connurent longtemps une incroyable popularité aux États-Unis, mais en raison des restrictions légales, ils perdent toujours plus d'adhérents depuis les années 70. Ce Freightliner des années 1980, complet avec sa semi-remorque, a été débusqué dans un cimetière d'autobus à Williams, en Californie.



Will Shiers est non seulement le membre britannique de l'international Truck of the Year, mais aussi un fin connaisseur et grand amateur de poids lourds américains. Le compte rendu de ses nombreux périples aux États-Unis est consigné dans son plus récent ouvrage, Roadside Relics – America's Abandoned Automobiles.





En 1894, un aventurier s'écria sans doute "Eureka" lorsqu'il découvrit d'importants dépôts d'argent dans les montagnes du centre du Nevada. La cité minière qui sortit rapidement de terre fut d'ailleurs baptisée Eureka. Will nous a déclaré qu'il dut se faire violence pour ne pas lui-même crier de la sorte lorsqu'il découvrit devant un hôpital abandonné ce pick-up K4 International datant de 1941.

Eureka se trouve sur l'US 50, une route Interstate traversant pas moins de 12 États américains. Elle s'amorce à Ocean City, dans le Maryland, pour se terminer à Sacramento, capitale de la Californie, 3000 miles ou 4800 km plus loin. La section de l'US 50 qui traverse le Nevada est connue pour être "the loneliest road in America", c'est-à-dire le tronçon routier le plus isolé d'Amérique.



Restons dans le chapitre des villes fantômes américaines, pour préciser que la préférée de Will est Goldfield, toujours au Nevada. Elle s'est formée en 1906 lors d'une ruée vers l'or, une "gold rush" comme ils disent. Le nombre d'habitants a atteint 20 000 personnes et c'est là que l'on trouvait le plus grand hôtel à l'ouest du Mississippi - l'immeuble existe toujours. On ne compte plus les

écoles, cinémas, saloons bien sûr, ainsi qu'un "red light district" très étendu. Les deux plus grands noms de Goldfield étaient Wyatt et Virgil Earp, les shérifs vainqueurs de la célèbre fusillade d'O.K. Corral. Mais après plusieurs incendies et inondations, il ne reste plus grand-chose de cette ancienne cité. On n'y recense guère plus de 200 habitants aujourd'hui, dont la grande majorité compte au moins

une demi-douzaine d'épaves de voitures ou de camions sur leur propriété. Ce Ford Model TT, datant probablement de 1924, a vraiment tapé dans l'œil de Will. Observez ses roues en bois et l'étrange wagon de chemin de fer derrière lui.

Nobina commande des bus électriques à BYD



Preuve de sa confiance envers le constructeur BYD, Nobina, le plus grand exploitant d'autobus de Suède – et même de toute la Scandinavie – lui a commandé 34 véhicules 100 % électriques. Il s'agit de 2 lots réservés aux sociétés de transports publics de Linköping et de Halland. La remise officielle a eu lieu simultanément à différents endroits le 15 juin. Ces livraisons montrent une fois de plus que BYD se démène pour ses clients, étant donné qu'à l'époque, la Suède comme le reste de l'Europe subissait toujours de plein fouet les conséquences de la crise sanitaire.

La plus récente livraison englobe 18 bus articulés électriques de 18,6 m de long à plancher surbaissé pour la municipalité de Linköping et 16 modèles électriques de 12 m pour différents services dans la province de Halland, sur la côte sud-ouest de la Suède. Le modèle articulé peut emporter davantage de passagers (105, dont 37 assis), mais se distingue surtout par un rayon de braquage très court de seulement 24 m, grâce à un axe rotatif central spécial. Les bus de 12 m de long sont du modèle le plus vendu par BYD, à plancher bas, 26 places assises et une capacité maximale d'accueil de 68 passagers.

Sur l'entrefaite, Nobina a déjà commandé à BYD (et pour la plupart, réceptionné) 160 bus entièrement électriques, dont 13 modèles de 12 m de long commandés en avril dernier pour la ville de Piteå, au nord-est du pays. Sur l'ensemble de la Scandinavie, BYD a fourni ou livrera bientôt près de 300 bus électriques

pour les flottes de transports publics. Celles-ci apprécient tout particulièrement l'engagement de BYD en faveur d'un transport entièrement électrique, sans aucune émission polluante.

"Nobina renforce dans les pays scandinaves sa position de leader avec ses services électriques et écologiques", commente Jens Råsten, Fleet Manager de Nobina Group. "Le concept d'émobilité de BYD a prouvé répondre parfaitement à toutes les demandes des clients et transports publics dans les pays scandinaves en matière de souplesse, coûts, qualité et fiabilité."

"Malgré l'épidémie de coronavirus, nous n'avons eu de cesse de soutenir les opérateurs de transports publics à l'aide de nos produits et services", déclare Isbrand Ho, directeur général de BYD Europe. "Et c'est logique : nos clients font des prévisions et doivent pouvoir s'appuyer totalement sur BYD, même en période délicate. Nobina est un excellent exemple de transporteur novateur, un opérateur qui comprend qu'une flotte d'autobus entièrement électrique, donc verte, est en mesure de garantir une haute productivité et d'attirer toujours plus de passagers friands de transports publics plus propres et plus verts."

**VENTE &
LOCATION
BENNES**

25m³ - 74 m³

LAS TRAILER
rent-buy-a-trailer ●●

TISVOL
Powered by Superior Quality

LAS RENT BVBA / T 057 36 33 40 / info@lasrent.be / www.lasrent.be

Thermo King lance l'Advancer

Thermo King® a dévoilé, le 18 juin, l'Advancer, un groupe frigorifique pour semi-remorques repensé et révolutionnaire. L'Advancer A-Series se décline en trois modèles : A-360, A-400 et A-500. Tous trois bénéficient d'une architecture totalement revisitée qui va devenir la nouvelle référence en matière de performances, de contrôle de la température et de supervision des flottes.

« Chez Thermo King, nous comprenons qu'être un leader implique la responsabilité de faire avancer la technologie et la capacité du transport frigorifique. Depuis nos débuts dans le secteur il y a plus de 80 ans, nous innovons pour satisfaire et dépasser les besoins des clients, améliorer le rendement et réduire l'empreinte environnementale de nos produits », a déclaré Francesco Incalza, président de Thermo King Europe, Moyen-Orient et Afrique. « L'introduction aujourd'hui de la gamme Advancer est une nouvelle date clé dans notre histoire. Avec cette nouvelle gamme d'unités de réfrigération pour semi-remorques entièrement repensées, nous repoussons la limite des performances dans

notre secteur. C'est notre vision de l'avenir de la réfrigération pour les semi-remorques, et cet avenir est accessible, dès aujourd'hui, pour nos clients. ».

L'ambition derrière l'Advancer est d'aller au-delà des améliorations marginales et de concevoir un groupe frigorifique pour semi-remorques combinant une somme d'innovations sans précédent sur le marché. De même, les performances de la gamme A-Series sont inégalées, avec un contrôle de température inédit, une meilleure protection de la cargaison et un rendement énergétique

sans pareil. Ces fonctionnalités combinées sont la garantie d'une plus grande souplesse opérationnelle pour les clients, parallèlement à une amélioration considérable du taux de disponibilité du matériel ainsi qu'un coût total d'exploitation réduit.

« Avec l'Advancer, nous avons fait table rase et nous nous sommes demandés à quoi ressemblerait l'avenir ? », a déclaré David O'Gorman, responsable des produits Senior, Thermo King. « Nous avons demandé à nos clients d'exprimer ce dont ils avaient besoin pour travailler plus efficacement, pour réduire



... pour la location et la vente de tracteurs, semi-remorques et châssis porte-conteneurs

LOCATION, VENTE & LOCATION FINANCIÈRE

Allemagne | Belgique | Pays-Bas | Pologne | Roumanie | Slovaquie

Contact



Tel. +32 (0) 11 45 65 20

Dépôt Tessenderlo



Industrieweg 122
3980 Tessenderlo

Mail



info@atlrenting.be

leurs coûts d'exploitation et améliorer leur rentabilité. Le résultat est une solution qui change la donne et que, selon nous, nos clients attendent. »

Les essais sur le terrain en conditions réelles et les tests de comparaison avec le modèle précédent et d'autres groupes frigorifiques les plus représentés sur le marché ont montré que l'Advancer est jusqu'à 40 % plus rapide en descente de température et jusqu'à 30 % moins gourmand en carburant que la moyenne du marché.

« Nos groupes frigorifiques d'essai sur le terrain ont parcouru plus d'un million de kilomètres à travers différentes zones climatiques et ont compté des dizaines de milliers d'heures de fonctionnement en mode thermique et en mode électrique, » a ajouté David O'Gorman. « Ils ont traversé des

déserts, fonctionné à haute altitude, voyagé sur des ferries pour traverser les mers et sur des trains pour des trajets intermodaux. Tout au long des tests, les groupes frigorifiques Advancer se sont montrés infaillibles. »

La nouvelle architecture intègre les attentes des clients, qui ont été recueillies en détail

et prises en compte dans la conception dès le début, ainsi que des décennies de savoir et d'expérience de Thermo King. Au final, l'Advancer comprend des fonctionnalités uniques qui répondent de manière exhaustive à de nombreux défis opérationnels et financiers souvent rencontrés.



RENDERS TRAILERS NV

35 ANS D'EXPERIENCE INNOVANTE DANS LE CHÂSSIS À CONTENEURS MULTIFONCTIONNEL

PATENTED

- * **Opération la plus conviviale du marché**
- * **Version et finition robustes "Hufter-proof"**
- * **Fonctionnalité dans les moindres détails**



- * **Service et entretien faciles**
- * **Prix très concurrentiels**
- * **Réseau de service certifié au Benelux, toujours à votre service**

INDUSTRIEWEG 4
2340 BEERSE - BELGIË
Tel: +32 (0)14 61 41 64
Contact verkoop:
TEL: +32(0)14 61 41 64
FAX: +32(0)14 61 84 04
Mail: sales@renders.be

EURO 800
3-parts châssis
glissant avant et arrière
20Pd - 30Pd - 2x20Pd -
40Pd - ISO et
HC 45Pd arrière



EURO 925
2-parts châssis
glissant arrière
20Pd Central - 2 x 20Pd -
40Pd - 45Pd au position
45Pd arrière



EURO 1000 LZV
Châssis avant
LHV, cadre 20 Pd
Glissant pour conteneur
lourd de 32 Tonnes
2 positions.



Agenda

Dans le prochain Transporama:

Cher lecteur,

En règle générale, nous dressons ici la liste des principaux événements prévus pour le secteur du transport routier. Mais en raison des mesures de confinement et de distanciation physique prises suite à l'épidémie de Covid-19, nous ne pouvons garantir avec certitude quels événements auront lieu, ni où et quand. Nous vous invitons par conséquent à consulter notre site web www.transporama.be pour y lire les dernières actualités en la matière.

Un événement est toutefois confirmé au moment de mettre sous presse :
Truckrace Zolder : 12 et 13 septembre 2020

Nous vous donnons rendez-vous au prochain Transporama

Cher lecteur,

Suite aux mesures visant à combattre la propagation du coronavirus, tous les constructeurs de véhicules utilitaires ont temporairement interrompu leurs contacts avec la presse. Nous ne pouvons par conséquent pas vous annoncer quels sujets feront l'objet d'articles dans le prochain Transporama.

Au moment de mettre sous presse, nous pouvons toutefois vous confirmer deux reportages :

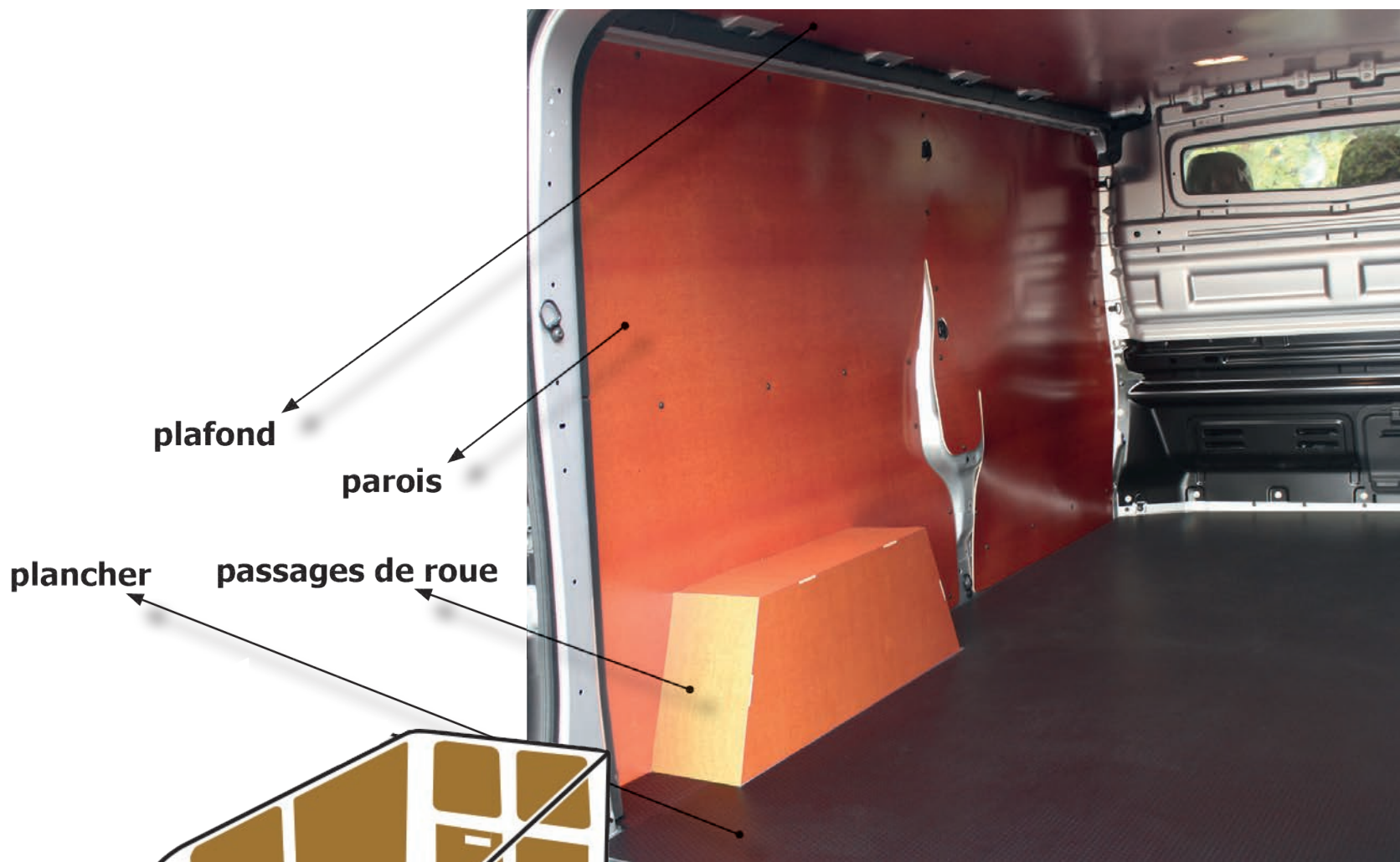
Test : nouveau MAN TGX

Reportage : Volvo FH XXL

HEBIC



Simple, utile et meilleur!

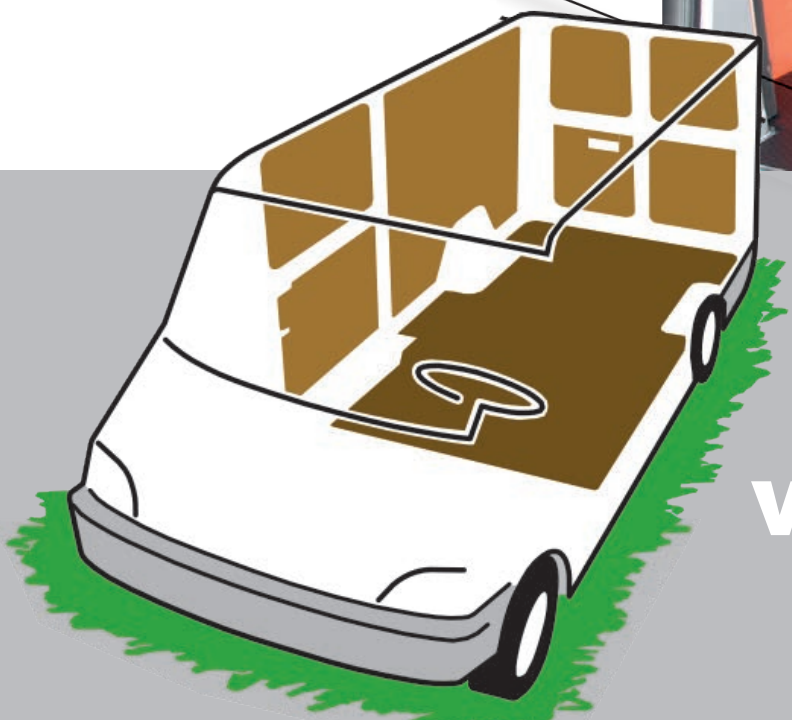


plafond

parois

plancher

passages de roue



www.hebic.com



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