

TRANSPORAMA

€ 4,99 - N° 397 - AOÛT/SEPTEMBRE 2019 - BIMENSUELS



P509474 - Bureau de dépôt: Leuven Masspost



CAMION | FOURGONNETTE | REMORQUE | BUS | CAR

LE NOUVEAU MAN XLION.



Visit us at
**MATEXPO
2019**
11-15 september

Des performances excellentes et
fiables dans chaque discipline.

À l'instar des athlètes de haut niveau lors d'un triathlon, les véhicules MAN XLION fournissent chaque jour des performances extrêmes, que ce soit pour le transport de longue distance, le transport de distribution ou sur chantier. Grâce à une grande endurance, une utilisation efficace de la puissance et une fiabilité absolue, les véhicules utilitaires MAN XLION sont parfaitement conçus pour répondre aux exigences spécifiques de votre branche. Découvrez maintenant tous les avantages des packs d'équipements MAN XLION sur www.man.be. Vous serez convaincu !





12



16



22



38

Contenu 3

Editorial 5

Citroën Jumper 10

Renault Master 12

Ford Raptor 16

Toyota 20

Dossier Matexpo 22

Iveco S-Way 38

Le Mercedes-Benz EQV : premier monospace électrique haut de gamme du monde

Au Salon de l'automobile de Genève en mars 2019, Mercedes-Benz Vans a présenté le concept EQV comme modèle d'étude. Aujourd'hui, la version de série est commercialisée pour la première fois dans le monde. Dernier-né de la famille Mercedes EQ, le premier monospace électrique haut de gamme de Mercedes-Benz allie mobilité sans émissions, performances convaincantes, haut degré de fonctionnalité et esthétique sans faille. Le Mercedes-Benz EQV sera dévoilé au grand public à l'IAA Motorshow de Francfort du 12 au 22 septembre 2019.

Ce monospace électrique haut de gamme a pour atouts techniques une autonomie de 405 kilomètres¹ (chiffre provisoire) et la possibilité de recharger la batterie haute tension de 10 à 80 % en moins d'une heure grâce à un système de recharge rapide. Mais le Mercedes-Benz EQV offre aussi un maximum de confort intérieur et une flexibilité inégalée. Il propose deux emplacements distincts.

La construction de l'EQV sera intégrée dans le processus de production normal de l'usine de Vitoria, dans le nord de l'Espagne, où sont également assemblés les Mercedes-Benz Classe V et Vito. De quoi garantir une production flexible et efficace en fonction de la demande.

CONCEPTION INTELLIGENTE

La motorisation électrique (eATS) du Mercedes-Benz EQV est implantée sur l'essieu avant, sous la face avant, et peut se recharger grâce à la connexion située dans le pare-chocs. Le groupe motopropulseur développe une puissance maximale de 150 kW. Le moteur électrique, la transmission à rapport fixe, le système de refroidissement et l'électronique de puissance forment une unité compacte intégrée. L'énergie est fournie par une batterie lithium-ion placée à l'arrière du véhicule. Son positionnement bas et central a également un effet positif sur le comportement de l'EQV. Ce monospace haut de gamme



atteint une vitesse de pointe de 160 km/h.

Équipé de série d'un chargeur embarqué refroidi par eau (OBL) d'une puissance de 11 kW, le Mercedes-Benz EQV peut être rechargé sur courant alternatif à domicile et dans les stations de recharge publiques. La batterie a une capacité utile de 90 kWh et une autonomie de 405 kilomètres¹ (données provisoires). Installée dans le plancher du véhicule, elle libère la totalité de l'espace intérieur. Tout en répondant aux exigences les plus strictes en termes de fonctionnalité et de flexibilité, le monospace entièrement électrique de Mercedes-Benz est ainsi extrêmement polyvalent. Pour l'utilisation privée, les familles bénéficient d'une large gamme de configurations de sièges et d'une conduite sans émissions. Avec six sièges individuels, le Mercedes-Benz EQV est entre autres un véhicule de navette représentatif qui répond à toutes les exigences d'un transport de passagers de qualité supérieure, en leur offrant à la fois confort et silence de sur la route. Grâce à la combinaison flexible de sièges individuels ou de banquettes, l'EQV peut également être converti en sept, voire huit places. ▲

Fraikin adopte une approche multimarque: conseils impartiaux garantis

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

Economie et écologie vont de pair pour Fraikin

Fraikin réduit vos frais généraux en fonction de votre consommation réelle

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

0 % STRESS 100 % SUCCESS

Fraikin vous offre un service à 360° grâce auquel vous pouvez vous consacrer à 100%, avec 0% de stress, sur ce en quoi vous excellez: fournir le meilleur service à vos clients.

Entre-temps nous nous chargeons de votre flotte de véhicules, de l'entretien, de toutes les inspections, de la vérification des pneus, de la gestion des contraventions, des garanties, des sinistres, des assurances, de la taxe de circulation, et des négociations avec les fournisseurs. En résumé: vous pouvez vous concentrer sur un transport de qualité et Fraikin vous fait gagner du temps et de l'argent.

Tél 02 257 17 60
www.fraikin.be

 **FRAIKIN**
YOUR TRUCK RENTAL COMPANY



TRANSPORAMA

40^{ième} année – 397 – Août/Septembre 2019 – € 4,99

Limning Benett bvba
Stekensbergstraat 8
2390 Westmalle
Tel. +32 3 237 02 82
E-mail: info@transporama.be
Internet: www.transporama.be
BE 0563.614.837
RPR Antwerpen

REDACTEUR EN CHEF

Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

JOURNALISTES FREELANCE

Jos Haas, Philippe Van Dooren, Leo Van Hoorick,
Dirk 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

Drukkerij Van der Poorten SA

IMPRIMERIE

Drukkerij Van der Poorten SA



COORDINATION

Goedele Thiry

EDITEUR RESPONSABLE

Jan Voet
Stekensbergstraat 8, B-2390 Westmalle

ABONNEMENTS

Online service via www.transporama.be

DISTRIBUTION

België: A.M.P.
Nederland: Betapress

SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS

7 numéros par année – pas en juillet

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

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

Abonnement hors de l'Europe:
€ 55,00 (1 an) - € 105,00 (2 ans)

Paiements:

IBAN: BE96 7360 1202 2105
BIC: KREDBEBB

Les articles, (en tous ou en partie) et les illustrations ne peuvent être repris qu'avec l'accord de l'éditeur. L'éditeur n'est pas responsable du contenu des annonces.

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



Rédacteur en chef
Jan Voet

UN NOUVEL ORDRE ÉCONOMIQUE

Pour marquer le lancement d'un nouveau modèle de poids lourds, il est de coutume d'organiser un événement d'envergure. Il faut dire que leur durée de vie est considérable, en général une quinzaine d'années, alors que d'autres produits, par exemple les smartphones, disparaissent des rayons après quelques mois. Il n'y a donc rien d'étrange à ce que des personnalités viennent prendre la parole pour l'avènement d'un camion. Pour le nouvel Iveco, dont vous lirez un article détaillé dans ce magazine, c'est un porte-parole d'Amazon, excusez du peu, qui est venu expliquer comment fonder une entreprise et en assurer le succès. L'affiche est alléchante, car à l'instar des autres boutiques virtuelles sur le net, Amazon avait accumulé des milliards de pertes durant des années. Mais pour le commun des mortels, son bilan actuel a de quoi donner le tournis : l'an dernier, Amazon a réalisé un chiffre d'affaires de 233 milliards de dollars. Dont 10 de bénéfices. À première vue, c'est séduisant. À y regarder de plus près, on peut en douter... Ramenons cela à taille humaine : imaginez que vous exploitiez un magasin et vendiez en un an pour 233 000 € de marchandises. Avec au total, 10 000 € de bénéfices – une proportion identique. Bref, vous auriez travaillé une année entière pour seulement 10 000 €. Moins de 1000 par mois ! Vos proches, vos amis et en premier lieu votre comptable vous diraient de mettre la clé sous le paillason.

Mais ce n'est pas le modèle d'Amazon et d'autres entreprises actives sur Internet. Les marges bénéficiaires réduites, voire les pertes, sont compensées par des sommes provenant de fonds spéculatifs appelés hedge funds. Ils prélèvent des capitaux sur les dividendes des actions, afin de les réinvestir. Cela signifie que les sociétés dont les actions ont été acquises par un fonds spéculatif doivent leur céder chaque trimestre un pourcentage sur leurs actions. Des sommes qui ne peuvent évidemment plus être affectées aux investissements ni aux salaires du personnel. Par conséquent, ces boutiques Internet concurrencent de deux façons les entreprises classiques : les capitaux sont aspirés via les actions et la production est délocalisée vers les pays à bas salaires, et ceux affectés à la logistique subsistant dans nos contrées sont généralement très mal rémunérés.

Ce nouvel ordre économique est donc très néfaste pour les petites et moyennes entreprises ainsi que pour les conditions salariales de nombreux travailleurs. Il est grand temps de mener une politique qui fixe des règles plus restrictives afin de rectifier cette logique absurde.



8 VDL Citea SLFA-181 Electric contribuent à l'objectif climatique ambitieux de l'aéroport d'Oslo

Avec 8 Citea SLFA-181 Electric, VDL Bus & Coach apportera une contribution importante à l'évolution de l'électrification de l'aéroport d'Oslo, en Norvège. Les navettes seront opérationnelles dès 2020. L'utilisation de ces véhicules articulés VDL contribue à la réalisation des objectifs climatiques d'Avinor Oslo Airport, qui est l'un des principaux aéroports européens en termes d'exigences environnementales strictes. Le contrat entre toutes les parties a été signé le jeudi 1er août.

« C'est l'exécution BRT (Bus Rapid Transit) qui a été choisie, exécution qui nous a permis de remporter le prestigieux prix international Red Dot Award en 2017 », déclare Frank Reichel, Directeur Général de VDL Bus & Coach Norway AS. « Mais Avinor ne s'arrête pas au design. Le choix de nos bus électriques en dit long sur les ambitions de l'aéroport. Il s'inscrit parfaitement dans l'image globale de la Norvège comme pays précurseur dans le domaine de la conduite électrique en Europe. »

NAVETTES

À l'aéroport d'Oslo, ce sont 1,2 million de passagers qui sont transportés chaque année entre les portes d'embarquement et l'avion. En juin 2018, Avinor Oslo Airport a reçu environ 1,6 million d'euros

d'aide financière de la société publique norvégienne Enova, qui appartient au ministère du Climat et de l'Environnement et qui place notamment le développement de l'énergie et des technologies climatiques en tête de ses priorités.

« L'introduction de navettes électriques est une mesure importante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport », a déclaré Stine Ramstad Westby, vice-président exécutif des opérations et de l'infrastructure chez Avinor. D'ici 2022, Avinor vise à réduire de moitié ses propres émissions totales de gaz à effet de serre contrôlables, par rapport à 2012. « Le soutien d'Enova nous permet de mettre en œuvre plus rapidement des solutions respectueuses de l'environnement. Bien que les autobus électriques soient plus chers à l'achat que la version diesel, cet investissement est un choix conscient, car les véhicules électriques sont plus rentables à long terme. » ▲



GPS-BUDDY

Diminuez vos frais opérationnels



Planner
app

Compréhension
maximale

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



Driver
app

Vue d'ensemble
complète

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



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

Contactez-nous sans aucun engagement : +32 3 80 824 69 ou info@gps-buddy.com

TRUCKTraining



Tout est une question d'entraînement.

La formation Camion Mercedes-Benz : sécurité et rentabilité sur la route.

Mercedes-Benz est depuis toujours le partenaire idéal de votre réussite dans le secteur des transports. Avec notre TruckTraining, nous veillons à ce que vos chauffeurs adoptent une conduite aussi efficace et sûre que possible et que leur potentiel, ainsi que celui de leur véhicule soient pleinement exploités.

Pour en savoir plus, consultez mercedes-benz.com/trucktraining

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



De nouvelles remorques surbaissées Nootboom EURO-PX pour Van Wieren Special

Basé à Emmeloord aux Pays-Bas, Van Wieren Special vient de renforcer sa flotte de deux remorques surbaissées EURO-PX. La première est un modèle à 3 essieux pendulaires avec chariot intermédiaire intégré mono-essieu, de type EURO-86-131FP; la seconde est un modèle à 4 essieux PXE avec chariot intermédiaire amovible à deux essieux, de type EURO-122-241CP.

Le modèle EURO-86-131FP se caractérise par son chariot intégré hyper compact, qui permet une économie de poids considérable et autorise donc une charge utile supérieure. Le col de cygne convient pour les tracteurs à 3 ou 4 essieux. Le rapport de pression d'accouplement peut être réglé à différents niveaux, pour exploiter au mieux la capacité de chargement du véhicule tracteur.

Pour le transport d'engins de construction encombrants et lourds, la flotte de

Van Wieren Special s'est équipée d'une remorque surbaissée à 2bed4 EURO-PX, équipée d'un large plancher télescopique et d'un Interdolly Compact amovible. Le col de cygne convient pour les tracteurs à 4 ou 5 essieux. ▲



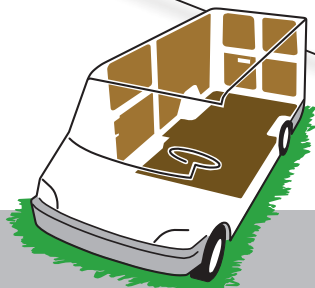
Simple, utile et meilleur!

plafond

parois

plancher

passages de roue



www.hebic.com

La Febetra fustige la décision anti-camion de la commune de Brasschaat



La Febetra peut comprendre que les camions ne puissent pas parquer n'importe où. Mais une interdiction générale sur l'ensemble du territoire d'une commune, comme l'envisage l'entité de Brasschaat, ça c'est disproportionné. Si toutes les municipalités suivent l'exemple de Brasschaat et commencent à mettre en œuvre une politique aussi hostile aux camions, il n'y aura plus moyen pour les camions de se parquer où que ce soit. De plus, pour des raisons écologiques, c'est très souvent la meilleure solution pour un chauffeur de ramener son tracteur à la maison. Souvent, en effet, le chauffeur habite plus près de son premier lieu de chargement que de son employeur.

Enfin, la Febetra estime que chaque municipalité devrait être obligée de prévoir des places de stationnement spécifiques pour les camions. ▲

TRANSPORAMA



SUIVEZ-NOUS SUR LE WEB!
WWW.TRANSPORAMA.BE





Citroën fait évoluer sa gamme Jumper

Présente sur le marché des véhicules utilitaires légers (VUL) depuis 1928, avec au fil des ans le lancement de véhicules pionniers comme C4 Fourgon, Type H, ou 2CV Fourgonnette. En Europe en 2018, la Marque a enregistré sur le marché VUL une croissance de 3,5%, bon pour une part de marché de 9,5% et une place dans le Top 5.

Répondant aux exigences des différents corps de métiers, Citroën Jumper bénéficie d'une gamme qui se structure autour d'une grande variété de silhouettes avec 4 longueurs (L1, L2, L3, L4) sur 3 empattements (3 m, 3,45 m,

4,04 m) et 3 hauteurs possibles (H1, H2, H3). Un total de 8 silhouettes de 8 à 17m³ en fourgon tôle et de 8 à 9 places en Combi. Citroën Jumper dispose d'un design moderne et d'un confort de référence. Il offre une face avant exprimant dynamisme et robustesse avec des projecteurs équipés de DRL à LED (disponibles en option), et bénéficie outre d'un poste de conduite optimum, d'une architecture et d'une ergonomie qui facilitent l'usage et, en particulier, le chargement au quotidien grâce à une accessibilité optimale et un rendement volume utile/gabarit extérieur au meilleur niveau.

Le marché utilitaire sur lequel la marque a toujours tracé la voie avec des silhouettes iconiques, représente un véritable enjeu pour Citroën.





CALBRÉE PAR USAGES

Jumper propose aujourd'hui une structure de gamme calibrée par usages semblable à celles de Nouveau Berlingo Van et de Citroën Jumpy. Jumper propose désormais une gamme dédiée qui se décline en 4 versions dont deux nouvelles : Worker et Driver. Ces dernières diffèrent à la fois par leur philosophie et leur usage et se distinguent par des marqueurs spécifiques.

Jumper WORKER s'adresse aux professionnels transportant matériel et collaborateurs sur tous types de chantiers parfois difficiles d'accès. Reconnaissable à ses arches de roues noires, sa tôle de protection sous le moteur et ses bavettes avant et arrière, il bénéficie également d'une meilleure motricité grâce au contrôle de traction intelligent couplé aux pneumatiques multi-saisons et au Hill Assist Control. S'ajoutent à bord : une climatisation avant avec boîte à gants ventilée, un système audio avec kit mains libres Bluetooth® et prise USB, un régulateur-limiteur de vitesse ainsi qu'une tablette écriteur sur la planche de bord.

Jumper DRIVER est spécialement conçu pour les transports et livraisons en zones urbaines et extra-urbaines. Il se distingue par son confort de roulage renforcé par la présence des équipements suivants : prise de charge USB, projecteurs antibrouillard, caméra de

recul, système de navigation et Pack Safety (incluant l'Active Safety Brake, l'Alerte de Franchissement Involontaire de Ligne, l'allumage automatique des feux de croisement, la commutation automatique des feux de route, l'essuie-vitre avant automatique et la reconnaissance des panneaux de vitesse).

Ces nouvelles versions figurent aux côtés des offres d'entrée de gamme et cœur de gamme nommées CONTROL (ABS, ESP, airbag conducteur, aide au démarrage en pente, prise 12V, cloison pleine tôle) et CLUB (avec aide au stationnement arrière et système audio MP3 sur écran tactile couleur 5" et siège conducteur avec accoudoir, rehausse et réglage lombaire). Dans le cadre du programme Citroën Advanced Comfort®, la gamme Jumper 2019 s'enrichit de nouveaux équipements au service du confort, de la sécurité et de la manœuvrabilité.

Des nouvelles motorisations Euro 6.2 qui résultent de l'anticipation de la nouvelle réglementation européennes avec des motorisations de dernière génération efficaces en termes de consommation et d'émissions de CO₂. Plus vertueux, le bloc 2,2L BlueHDI remplace l'actuel 2.0L. Il est couplé à la boîte de vitesses mécanique BVM6 est proposé au catalogue en 3 niveaux de puissance allant de 120 à 165 cv.

JUMPER ELECTRIC

Citroën confirme l'arrivée dans les prochains mois, d'une version 100% électrique de son fourgon. Jumper Electric viendra compléter l'offre 100% électrique à destination des professionnels, aux côtés de Citroën Berlingo Electric. Citroën réaffirme ainsi son ambition de proposer 100% de sa gamme avec une version électrifiée d'ici 2025 aussi bien en VP qu'en VUL. ▲

LEO VAN HOORICK
MEMBRE DU JURY "INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR"



L'intérieur du nouveau Master est confortable. (©JB Lema)

Depuis ses premiers tours de roue en 1980, le Renault Master a régulièrement bénéficié de remises à niveau, certaines plus conséquentes que d'autres. C'est une nouvelle fois le cas, mais hormis la proue redessinée, la base demeure relativement identique. Rien à y redire toutefois, le Master demeurant l'un de nos acteurs préférés dans ce segment.

Renault Master nouvelle mouture : poursuivre sur des bases solides

Avec un capot à la fois plus haut et plus horizontal, le nouveau Master imprime une dynamique plus forte et semble plus robuste. Le pare-chocs a été alourdi et les garde-boue à l'avant ont été redessinés. On serait tenté de croire que les designers de Renault ont cherché l'inspiration auprès de leurs collègues de Stuttgart. La calandre,

retravaillée elle aussi, est plus horizontale et agrémentée d'éléments chromés. Les feux de croisement sont en forme de C, un trait de parenté avec le nouveau Trafic.

Fort heureusement, peu de choses ont changé dans la cabine : les éléments de commande sont toujours aussi intuitifs, les rangements



La tablette "Easy Life" du côté passager.



Un petit écran plutôt qu'un rétroviseur arrière. (©JB Lema)l



Le catalogue Master compte au total 350 versions différentes.

toujours aussi pratiques. Il y a même une amélioration, sous la forme d'une tablette "easy life" qui apparaît d'une simple pression sur le bouton au-dessus de la boîte à gants. L'écran du navigateur satellite est intégré au milieu du tableau de bord remodelé, et un petit écran couleur de 3,5 pouces s'est glissé entre les cadrans - mais c'est désormais chose courante. Les matériaux sont de meilleure qualité et les éléments décoratifs chromés laissent une impression plus luxueuse.

Renault fut l'un des pionniers en matière de bureau nomade, et le Master nouvelle mouture dispose d'une tablette de travail pilotable intégrée au dossier du siège central pliant. À l'instar des récentes camionnettes Renault, comme le Vivaro, le Master est aujourd'hui connecté à l'aide d'un Apple Car Play et de l'équivalent Android Auto. L'équipement s'est étoffé de 5 systèmes d'assistance à la conduite : rear view assist, avec écran au-dessus du pare-brise, l'assistant en cas de vents latéraux sidewind assist, l'assistance au stationnement front park assist, le système de freinage automatique d'urgence active emergency braking et l'avertissement auditif blind spot warning signalant la présence d'objets ou de personnes dans l'angle mort. L'activation automatique des phares et des essuie-glaces compte également parmi l'équipement standard.

Comme autrefois, le Master se décline en 4 longueurs et plus de 350 variantes, en traction avant ou propulsion. Son volume de chargement est compris entre 8 et 22 m³. Mais il en existe aussi une version châssis à cabine et une autre à double cabine et jusque 7 places assises. Le puissant éclairage LED et les poignées ergonomiques dans l'espace de chargement de la camionnette sont d'autres nouveautés. En revanche, on regrette toujours l'absence de poignée de maintien sur le pilier latéral avant de la cabine.

MOTORIZATIONS

L'essentiel des nouveautés du Master 2019 est à voir sous le capot, en particulier le nouveau moteur 2,3 l twin turbo disponible en 6 variantes de puissance, dont une développant 180 ch et 400 Nm de couple. Tous les moteurs respectent la norme Euro 6d. Ils sont accouplés de série à une boîte manuelle à 6 vitesses ou une version Getrag robotisée. La concurrence n'hésite plus à proposer des boîtes entièrement automatiques de plus de 6 vitesses, mais pour des raisons tarifaires, Renault préfère toujours cette solution meilleure marché. Et très honnêtement, même au terme d'un essai pro-



La proue a été redessinée, avec un capot plus haut, une calandre et un éclairage LED retravaillés. (©JB Lema)l



On peut déjà vous l'annoncer : la succession du Kangoo est annoncée d'ici quelques mois.

longé, je dois reconnaître qu'elle remplit bien sa tâche. D'autant mieux que la consommation moyenne annoncée par Renault pour ce nouveau moteur a diminué de 1 litre.

MASTER Z.E.

La variante électrique du Master est destinée aux services de livraison de proximité. Elle est alimentée par une batterie Lithium-Ion "ZE33" de 33 kWh, qui assure un rayon d'action réel de 120 bornes et est entièrement rechargée en une demi-douzaine d'heures grâce à un Wallbox 32A/7,4 kW. Son moteur électrique est le même que celui de la Renault Zoe, il développe jusque 57 kW ou 76 ch de puissance nominale. La version réévaluée du Master Z.E. existe en 6 variantes, avec au choix 3 longueurs, 2 hauteurs et entre 8 et 13 mètres cubes de volume intérieur. Sans oublier 2 longueurs pour le châssis à cabine. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L' "INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR"



LNG: LE CARBURANT
DE L'AVENIR.

Actuellement disponible.

Étant donné la demande croissante en énergie et la pression sans cesse plus forte pour réduire les émissions liées aux transports, les entreprises du secteur se doivent d'adopter un transport plus respectueux de l'environnement et plus efficace. La recherche d'une combinaison optimale de carburants de substitution occupe ici une place centrale. Shell considère le LNG (gaz naturel liquéfié) comme une alternative importante pour l'avenir.

Le LNG Shell est une solution de carburant économique pour les camions qui permet de réduire à la fois les coûts d'exploitation et les émissions de CO₂.

Shell dispose d'un réseau international de stations de LNG en Allemagne, aux Pays-Bas, en Pologne et en Belgique:

- Station LNG Herstal
Rue de Hermée 201
4040 HERSTAL
- Station LNG Kortrijk-Rekkem
Triloystraat
8930 MENEN REKKEM
- Station LNG Maasmechelen
Slakweidestraat 40
3630 MAASMECHELEN
- **NEW**
Station LNG Anvers Haven
Romeynsweel 1
2030 ANTWERPEN

Pour toutes informations, veuillez consulter notre site web ou contacter notre service clientèle au 02/508 92 11.

www.shell.be/Fr/LNG

Shell
LNG
FUELLING THE FUTURE



Ford Ranger Raptor : un impressionnant pick-up tout terrain au format européen

Le nouveau Ford Ranger Raptor, la version la plus musclée du pick-up le plus vendu en Europe, est fin prêt pour conquérir nos routes.

Le Raptor, développé par la division Ford Performance pour l'automobiliste féru de tout terrain, est alimenté par une version bi-turbo du moteur Diesel 2.0 EcoBlue de Ford, développant 213 ch et un couple de 500 Nm, marié à la nouvelle boîte automatique à 10 rapports (mais oui, celle du F-150 Raptor).

Le pick-up a vraiment de la gueule, mais sa conduite est fantastique sur le tarmac comme en tout terrain.

Par ses dimensions imposantes et sa silhouette canon, il impose instinctivement le respect. Le châssis Ford Performance a été optimisé pour

À l'assaut des dénivelés dans la carrière de sable de Chaumont-Gistoux.



le tout terrain et garantit d'excellentes capacités off-road, que j'ai pu tester moi-même dans une carrière de sable de Chaumont-Gistoux. Les porte-parole Ford qualifient le Raptor de pur-sang du désert et de véhicule tout terrain lifestyle extrême qui ne redoute pas les conditions d'exploitation les plus pénibles, ni ses rivaux les plus costauds. Et après en avoir pris le volant plusieurs jours, je ne peux que confirmer le bien-fondé de leurs propos.

ROBUSTESSE

Le châssis renforcé du Ranger Raptor a été pensé et construit pour les tâches les plus exigeantes en tout terrain. Son acier renforcé résiste aux efforts extrêmes. La suspension du Raptor, dérivée de la compétition automobile, est capable d'affronter les terrains les plus difficiles dans un confort et un contrôle totaux. Par rapport au Ranger XLT, la hauteur a été relevée de 51 mm et la voie élargie de 150 mm. Les amortisseurs FOX avec Position Sensitive Damping associent une capacité d'amortissement plus élevée en bout de course, pour d'excellentes prestations en tout terrain, et des réactions plus mesurées en conditions plus faciles, pour un meilleur confort sur l'asphalte. Les débattements ont augmenté de 32 % à l'avant et 18 % l'arrière. Les amortisseurs très performants à pistons de 63,5 mm sont supportés par des bras porteurs aluminium à l'avant. La suspension arrière spécifique au Raptor est dotée d'un système de tringles Watt intégré qui n'autorise pratiquement pas de flottement latéral. À l'avant, le freinage est assuré par des mâchoires à deux pistons (diamètre de 51 mm, soit 20 % de plus qu'un pick-up Ranger ordinaire) et des disques ventilés de 332 sur 32 mm. Ces disques sont à peine plus petits à l'arrière (332 sur 24 mm). Les pneus tout terrain BF Goodrich de taille 285/70 R17 ont été spécifiquement étudiés pour le Ranger Raptor; ils présentent un diamètre de 838 mm sur 285 mm de large. Leurs flancs sont robustes et le profil en est adapté afin de pouvoir affronter en toute confiance les déplacements en tout terrain, y compris la boue, le sable ou la neige. Le châssis a été couplé à une géométrie optimisée pour le tout terrain, avec une garde au sol de 283 mm et une profondeur d'échasse de 850 mm. L'angle d'attaque de 32,5°, les angles de franchissement et de sortie de 24° sont décoiffants. Les panneaux de soubassement qui protègent le moteur et la boîte de transfert sont complétés d'une nouvelle plaque de protection de 2,3 mm d'épaisseur en acier renforcé, soit un gain de 60 % d'épaisseur par rapport aux modèles ordinaires.



Le redoutable Ranger Raptor a été mis au point par la division Ford Performance et s'adresse à l'automobiliste féru d'expériences excitantes en tout terrain.



Le modèle d'essai avait aussi une ferrure d'attelage, d'une capacité de traction freinée de 2500 kg.

RÉGLAGES SPÉCIFIQUES

Le Terrain Management System du Ford Ranger Raptor propose 6 programmes de réglages spécifiques pour autant de conditions de conduite sur route et sur piste. Des algorithmes adaptatifs veillent à ce que les changements de vitesse soient pertinents et arrivent au bon moment. Mais il demeure toujours possible de basculer en mode manuel à l'aide des palettes de commande. Les équipements d'assistance et de sécurité comprennent entre autres une version améliorée des Ford Stability Control avec Roll Mitigation Function, Electronic

Stability Control, Trailer Sway Control, Hill Start Assist, Hill Descent Control et Load Adaptive Control.

UNE SILHOUETTE QUI EN JETTE

Le design du nouveau Ranger Raptor se veut puissant et musclé, en ligne avec les prestations et la fonctionnalité. La calandre, inspirée du Ford F-150 Raptor, domine l'espace entre les phares au xénon et le pare-chocs monté sur un cadre. Celui-ci, prévu pour les déplacements dans le désert, est doté de nouveaux antibrouillards LED 20 et de canaux d'éva-



Une silhouette râblée et musclée, avec une calandre imposante.



Un équipement complet, avec la plupart des commandes accessibles au volant, également doté d'un marquage de ligne droite.

cuation d'air qui améliorent l'aérodynamique. Les singuliers garde-boue larges à l'avant, en matériaux composites, protègent le véhicule contre les chocs et autorisent la monte d'amortisseurs à plus long débattement et de pneumatiques plus grands. Le marchepied n'a pas qu'un rôle esthétique, il s'avère également pratique à l'emploi. Le pare-chocs arrière, modifié, est doté d'une ferrure d'attelage intégrée pour une capacité de 2,5 t. À l'avant, les deux crochets de remorquage ont une capacité de traction de 4635 kg, et de 3863 kg à l'arrière. L'ADN de Ford Performance est omniprésent à bord, avec des couleurs harmonieuses et des matériaux résistants à l'usure. Les sièges avec garnitures soignées en cuir et en daim ont été spécialement étudiés pour une meilleure adhérence et un support efficace, avec des coussins à double niveau de fermeté pour un confort sensiblement accru. Les coutures bleues et les inserts de cuir ont une fonction ornementale. Les palettes de transmission en magnésium sont inspirées de l'ambiance de course automobile. Le volant à garniture de cuir est flanqué du logo Raptor en relief et d'un marquage de ligne droite.

Le système de communication et de divertissement SYNC 3 de Ford peut piloter par de simples commandes vocales les systèmes audio et de navigation. Le SYNC AppLink gère quant à lui de nombreuses applications d'un smartphone préalablement couplé par Bluetooth. L'écran tactile central de 8 pouces répond aux glissements et pincements des doigts, sa fonction GPS est spécifiquement étudiée pour les déplacements en tout terrain dans des contrées isolées. Il y a même une fonction virtuelle "petits cailloux", qui laisse des traces lorsqu'on part en reconnaissance dans un territoire inconnu, afin de pouvoir revenir sur ses pas. La connectivité est du ressort du FordPass Connectmodem.

Le Ford Ranger est le pick-up le plus vendu d'Europe : le constructeur en a écoulé 13 600 exemplaires au premier trimestre de l'année, soit 15 % de plus par rapport à la même période en 2018. En Belgique et au Luxembourg, il s'arroge à lui seul plus de 30 % de parts de marché. ▲

LEO VAN HOORICK
MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL PICK-UP AWARD

100 000e nouveau DAF CF et XF pour « Groep Gheys »

Chez DAF Trucks à Eindhoven, le 100 000e camion de la toute nouvelle génération de CF et XF a été produit aujourd'hui. Jamais auparavant dans l'histoire de l'entreprise ce jalon n'avait été atteint aussi vite. Le 100 000e camion a été livré dans une ambiance festive à Groep Gheys à Mol.

La production des premiers exemplaires de la génération actuelle de CF et XF a commencé en juillet 2017. Depuis lors, chez DAF Trucks à Eindhoven et Leyland Trucks en Grande-Bretagne, pas moins de 100 000 exemplaires ont été produits.

« Le fait que nous ayons atteint aussi vite ce jalon dit quelque chose sur la qualité et l'efficacité de cette toute nouvelle génération de camions », déclare le président-directeur Harry Wolters. « Nos clients louent la fiabilité, le caractère économique, les faibles coûts



opérationnels, sans oublier le grand confort du chauffeur. DAF n'est pas sans raison à nouveau numéro 1 pour les tracteurs en Europe. »

Le 100 000e camion a été livré dans une ambiance festive à Groep Gheys, groupe belge spécialisé dans le transport en vrac et de conteneurs. « Nous avons une longue histoire avec DAF Trucks », déclare le copropriétaire Luc Gheys. « Le premier camion que mon père a mis en service au milieu des années soixante était un bus DAF converti en camion de déménagement. Dans la lignée de la génération précédente, nous avons aussi repris DAF depuis 2015 dans notre flotte. Les expériences avec les camions de DAF et le concessionnaire Lavrijsen de Geel ont toujours été excellentes. C'est pourquoi nous avons en 2019 quelque 80 camions DAF dans notre flotte – et étendons encore ce nombre de 25 camions cette année. »



Plus tôt dans l'année DAF a annoncé un investissement de 200 millions d'euros dans son usine de cabines située à Westerlo, en Belgique, afin d'être prêt pour les futurs chiffres de production, maintenant que DAF étend son succès au monde entier. Grâce à cet investissement, la capacité de production de l'usine de cabines augmentera de 45 %, pour atteindre 300 cabines par jour en 2 équipes. La capacité de production atteindra ainsi le même niveau que celle du nouvel atelier de peinture de cabine officiellement ouvert fin 2017, après un investissement de 100 millions d'euros.

La construction des nouvelles usines de carrosseries (Cab Body) et de garniture des cabines (Cab Trimming) sur le site de DAF Flandres a commencé. Notre investissement de 200 millions d'euros témoigne une nouvelle fois de la confiance de DAF dans l'avenir de son usine en Belgique. ▲



VOTRE PARTENAIRE EN MOBILITÉ

LOCATION ET VENTE
DE CAMIONS, DE TRACTEURS,
DE SEMI-REMORQUES
A COURT ET LONGE TERME

DIF-RENT NV - NOORDERLAAN 175 - 2030 ANTWERPEN
T +32 3 383 25 82 - F +32 3 383 14 73 - GSM +32 472 38 14 17

INFO@DIF-RENT.BE - WWW.DIF-RENT.BE



On a le choix entre des versions utilitaires et des version Verso pour transport de personnes.

Nouvelle Toyota Proace City : offensive produit dans la catégorie des VUL

Toyota annonce un ambitieux plan de croissance pour son activité véhicules utilitaires légers (VUL), appuyé par une gamme forte et étendue ainsi qu'une nouvelle marque : Toyota Professional.

Le Proace City est le nouvel utilitaire compact aux multiples attraits a été développé avec le Groupe PSA et vient élargir la gamme européenne des utilitaires légers Toyota qui jouit d'une croissance régulière. Il sera commercialisé début 2020.

Comme ses frères Berlingo, Partner et combo, ce fourgon compact est proposé en deux longueurs : une version medium de 4,40 m et une longue de 4,70 m. Toutes deux peuvent proposer deux ou trois places avant et un choix de carrosseries tôle ou vitrée, la version longue étant aussi disponible en cabine approfondie. Pour sa part, la version VP Proace City Verso destinée au transport de personnes se décline en cinq ou sept places, avec empattement médium ou long dans les deux cas.

Ses dimensions et l'exploitation des volumes assurent au Proace City une excellente capacité de chargement, le volume maximal allant de 3,3 m³ (modèle medium) à 4,3 m³ (long avec option Moduwork). C'est l'un des rares de sa catégorie capable de loger deux Europalettes. L'ajout du système Moduwork lui assure une longueur utile de premier ordre : 3,10 m pour la version medium et 3,40 m pour la longue. Sa charge utile maximale d'une tonne (pour les deux versions) est aussi la meilleure du segment. Il peut tracter une remorque freinée jusqu'à 1,5 tonne. Il est disponible avec des portes arrière asymétriques (vitrées ou tôlees) ou un hayon.

Les motorisations essence et diesel offrent une puissance allant de 75 à 130 ch et différents

types de boîtes : manuelle à cinq ou six vitesses et automatique à huit vitesses.

PRATIQUE ET MODULABLE

Le Proace City propose de multiples configurations intérieures adaptées au transport de passagers ou de chargements. À l'avant, il peut recevoir deux sièges individuels ou une banquette trois places. Quant au siège central, son dossier peut se rabattre pour créer une très pratique tablette-bureau, avec un rangement supplémentaire sous le siège.

Dans la version cabine approfondie, il est possible de rabattre la banquette de la 2e rangée et d'avancer la cloison pour augmenter le volume utile. Pour le transport d'objets longs, une trappe est ménagée dans la cloison et, un accessoire bien utile est proposé en option : une trappe arrière dans le toit. Celle-ci s'accompagne d'une traverse capable de supporter 100 kg.

Par ailleurs, des espaces astucieux et des rangements spacieux sont répartis dans l'habitacle : range-monnaie, porte-gobelets, rangements ouverts, tiroir sous un siège et différents compartiments dans le pavillon, les portes et le plancher. Dans la version transport de passagers, le toit panoramique en option peut être

équipé d'une console de plafond type avion et d'une structure centrale en « arche » flottante, d'une contenance totale de 74 litres, accessible depuis la seconde rangée et le coffre.

SÉCURITÉ ET CONFORT

Les équipements de sécurité assurent un haut niveau de sécurité active. La version de série comprend le système de sécurité précollision (PCS), la lecture des panneaux de signalisation (RSA), l'aide au maintien dans la file (LKA), le régulateur de vitesse ainsi qu'une « alerte de pause » si le conducteur roule depuis longtemps. Le second pack ajoute à ces prestations la gestion automatique des feux de route (AHB), l'alerte de louvoisement et une version étendue de la RSA. Enfin, le pack le plus complet enrichit cette dotation du régulateur de vitesse adaptatif et du moniteur d'angle mort (BSM). Toutes les finitions profiteront de l'eCall, qui établit automatiquement la liaison avec les services de secours en cas d'accident sérieux. S'agissant du multimédia et de la connectivité, La 'City' est équipé de la connexion Bluetooth, de prises USB et auxiliaire, ainsi que d'un écran tactile 8" permettant de gérer le système audio et les fonctions du smartphone avec Apple CarPlay (avec l'assistant Siri) ou Android Auto (avec l'assistant Google). L'écran donne également accès aux contenus et applications en ligne ainsi qu'à la navigation GPS avec notamment la cartographie 3D, les commandes vocales et l'information trafic en temps réel (couplée à TomTom). Un affichage tête haute est optionnel.

Une caméra de recul facilite et sécurise les manœuvres en fournissant d'une part une vue dynamique en plongée à 180° de la zone située à l'arrière du véhicule, d'autre part une vue statique couvrant un angle encore plus large. Si le moniteur BSM détecte une présence dans un angle mort, il avertit le conducteur par une alerte sur l'écran du système audio.

Mieux encore, le dispositif d'assistance Smart Active Vision utilise deux caméras dédiées et un écran 5" fixé au plafond pour relayer en temps réel une vue claire des abords arrière et latéraux du véhicule. L'image peut aussi montrer l'angle mort côté passager.

Par ailleurs, la motricité est adaptable au terrain par l'entremise d'un bouton rotatif à plusieurs modes : Normal, Snow (neige), Sand (sable) et All-terrain (tout-terrain). L'utilisateur du fourgon peut surveiller la charge utile grâce l'indicateur de surcharge – autre exclusivité sur ce segment – qui affiche une alerte au tableau



Une ou deux portes coulissantes, des portes asymétriques ou un hayon arrière.



Le Proace City propose de multiples configurations intérieures.

de bord la charge atteint 90 % de la capacité maximale de charge utile.

VERSIONS ÉLECTRIQUES

L'adoption de nouvelles réglementations toujours plus strictes en matière d'émissions entraînent une modification des exigences et des priorités des clients du segment des véhicules utilitaires légers, en particulier dans les zones urbaines. En collaboration avec le Groupe PSA, Toyota proposera des versions électriques du Proace et du Proace City. Ces modèles seront présentés en 2020 et en 2021, respectivement.

TOYOTA PROFESSIONAL

La nouvelle offensive produit de Toyota constitue l'occasion idéale de lancer une stratégie de marque pour les LCV : Toyota Professional. Cette initiative permettra d'accorder une attention plus soutenue aux véhicules utilitaires légers sur l'ensemble de ce réseau. En outre, Toyota lancera une nouvelle stratégie de réseau pour les LCV afin d'offrir aux clients de ce segment une expérience spécialisée. Dans cette optique, certains pôles d'activité existants seront transformés en pôles dédiés aux LCV dotés d'un personnel spécialisé.

« L'extension et l'électrification de la gamme de produits utilitaires légers de Toyota Motor Europe seront appuyées par une nouvelle marque : Toyota Professional. Celle-ci souligne l'engagement de Toyota envers ses clients du segment des véhicules utilitaires légers, toujours plus nombreux, notamment par le biais d'un réseau dédié visant à garantir la satisfaction de tous » a déclaré Matt Harrison, TME vice-président exécutif. ▲



La ProAce peut tracter des remorques jusqu'à 1.500 kg.



Cet été, l'importateur de Mercedes-Benz en Belgique m'a proposé de prendre le volant d'un Actros SLT 41 63 avec semi-remorque Faymonville, sur un parcours tracé autour du Plan incliné de Ronquières. Le dénivelé ne peut évidemment rivaliser avec les côtes ardennaises, mais avec 75 tonnes au sol, ce n'est tout de même pas de la bibine. Petit compte rendu.

Actros SLT : je vous en mets un peu plus ?

Pour être franc : j'ai déjà conduit un bahut de 60 t, un super camion suédois, mais pas davantage. Et très honnêtement, je n'aurais jamais cru que 15 tonnes de plus puissent faire une différence si sensible. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'étais accompagné d'un pilote d'essai expérimenté. À mon arrivée sur le parking proche du plan incliné, la mission n'apparaît pas particulièrement périlleuse : le camion est garé à l'ombre avec,

posés sur un plateau, plusieurs contrepoids en acier pour une grue. La remorque est un modèle Faymonville à 4 essieux directeurs, ce qui permet de répartir toute la masse sur 8 essieux, avec les 4 de l'Actros SLT. Il était d'abord question d'une masse totale de 100 tonnes, mais plusieurs spécialistes en la matière ont déconseillé à Mercedes-Benz d'y faire monter des journalistes. Une décision judicieuse, apparemment.

Un véhicule vraiment impressionnant!



UN TOUT AUTRE MÉTIER

Au volant d'un tel poids lourd, tout chauffeur connaissant bien son métier exploite tant que possible la masse disponible : sitôt qu'il est en mouvement, il vaut mieux lâcher l'accélérateur plutôt que freiner, et anticiper les carrefours et autres situations risquées. En transport exceptionnel, tous les repères habituels sont modifiés. Pour quitter le parking, rien que le porte-à-faux de la remorque Faymonville est une école d'apprentissage. Tous les virages doivent être pris différemment. Avec une telle masse, impossible de se contenter d'une remorque non directrice, sous peine de tirer tout droit.

L'Actros est doté d'un embrayage turbo-retardeur qui sert à la fois de retardeur. Les changements de vitesse sont un jeu d'enfant, mais la consommation affichée en temps réel sur le tableau de bord est angoissante. Avec un tel engin sur de tels itinéraires, inutile de songer à battre des records d'écoconduite...

À l'arrière de la cabine, l'Actros SLT est muni d'un nombre considérable de radiateurs utilisés pour maintenir à bonne température l'huile hydraulique de l'embrayage turbo-retardeur. Après avoir quitté le parking, il faut d'abord écraser l'accélérateur pour gravir la pente, puis solliciter à fond le retardeur pour la longue descente. "Les chauffeurs expérimentés surveillent toujours la température d'huile de leur turbo-retardeur", m'explique Geert, le conducteur d'essai. "Si elle chauffe trop, le système lance automatiquement une alerte, pour que l'on fasse alors usage des freins de service."

J'ai observé plusieurs hausses spectaculaires de la température d'huile, mais sans jamais qu'elles atteignent la limite. Au premier carrefour, j'ai saisi à quel point chaque manœuvre doit être envisagée différemment. En effet, le déport de la remorque est sidérant et il faut en outre tenir compte des automobiles garées un peu n'importe où, leur propriétaire arguant d'un "je n'en ai que pour 2 minutes".

Cela requiert beaucoup d'attention. L'itinéraire a prévu un demi-tour sur un square triangulaire, où chaque centimètre carré d'asphalte doit être exploité judicieusement pour réussir la manœuvre. Bref, la conduite n'a plus rien à voir avec celle des autres poids lourds.

MOINS DE GÊNES ?

Je suis également surpris de la façon dont les autres usagers de la route se comportent face à un bahut beaucoup plus lourd et encombrant qu'un camion ordinaire. La plupart en font peu de cas, se permettant un rapide dépassement là où c'est interdit, par exemple au sommet d'une côte sans aucune visibilité. D'autres coupent la route de ce géant de 75 tonnes ou s'arrêtent dans un virage et l'empêchent de passer. Sur un parcours relativement court, j'ai vu un peu de tout. Alors, face à tant de sources d'irritation, on se réjouit de travailler dans la cabine hyper confortable d'un Actros conventionnel. Le fait de rouler sur 4 essieux ajoute

Malgré les gros efforts qu'il doit fournir, l'Actros SLT est un lieu de travail particulièrement confortable.





Très visible ici : dans les carrefours, le départ de la remorque à essieux directs réclame toute l'attention du chauffeur.



Par rapport à une semi-remorque ordinaire, il faut ici prendre les virages très différemment.



En montée, les 75 tonnes sont vraiment perceptibles.

aussi au confort. Les 2 essieux directeurs avant garantissent une sensation de conduite très précise. Et c'est bien utile quand il faut prendre des trajectoires totalement différentes dans les carrefours.

Malgré la cavalerie dont dispose ce SLT, tracteur une masse totale de 75 tonnes n'est pas une mince affaire. Le moteur OM 473 de 15,6 litres libère jusque 3000 Nm de couple nominal à 1.100 tpm, mais il est fréquent que le compte-tours dépasse allègrement ces plages. Les 460 kW (625 ch) sont régulièrement sollicités sur les collines de la région de Ronquières.

Avec sa grande cabine et son pare-chocs en acier renforcé, l'Actros SLT est un bahut imposant, surtout lorsqu'il déboule à pleins gaz au sommet d'une côte. Pour digérer toute cette puissance, la boîte de vitesses PowerShift 3 compte 16 rapports. Elle propose plusieurs programmes utilisés selon les besoins. Pour gagner de la place sur le châssis, le réservoir de carburant, le réservoir d'air et les radiateurs de refroidissement ont été fixés derrière la cabine. Mercedes les a dissimulés sous un grand paravent supplémentaire percé d'une calandre pour acheminer l'air de refroidissement.

TRANSFORMATIONS

Le poids lourd présente des détails bien pensés, typiques pour le transport lourd ou exceptionnel. La sellette d'attelage peut être déplacée, solution fort pratique si le col de cygne d'une semi-remorque surbaissée est trop court ou trop long. Un épais panneau protecteur en acier a été installé derrière le châssis et la sellette d'attelage; il sert d'appui au col de cygne d'une remorque surbaissée lorsqu'elle est dé-couplée. Les essieux arrière sont de type 13 tonnes, pour que le tandem avec son essieu arrière antérieur puisse digérer sans encombre les masses d'accouplement élevées. ▲

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



La sellette d'attelage réglable est indispensable.



Cette plaque de protection s'avère nécessaire pour le col de cygne.



Les réservoirs d'air comprimé, le réservoir de carburant et les équipements de refroidissement ont été installés à l'arrière de la cabine.



Première : le Volvo FE Electric avec bras de crochet à Matexpo

Cette année, Volvo Trucks a choisi de présenter des véhicules uniques propulsés par des carburants alternatifs à Matexpo, le salon biennal international des équipements de construction à Kortrijk Xpo, qui se tiendra du 11 au 15 septembre inclus. Volvo Trucks y coopèrera avec SMT Volvo Construction Equipment et Volvo Marine & Industrie Center.

Des camions, des engins de chantier et des moteurs Volvo Penta seront exposés sur le stand, y compris un moteur électrique. Le Volvo FE Electric avec bras à crochet y sera présenté pour la toute première fois au grand public en Belgique.

Avec une offre incluant à la fois des camions et des engins de chantier, Volvo est le seul constructeur à pouvoir offrir une solution complète.

Les 4 camions sur le stand seront un Volvo FE 6x2 Electric, un Volvo FE 6x2 CNG, un Volvo FMX 6x4 et un Volvo FH I-Save particulièrement économique.



VOLVO FE 6X2 ELECTRIC

Le Volvo FE Electric est un camion à propulsion entièrement électrique, donc sans gaz d'échappement. Ce qui permet d'améliorer la qualité de l'air et de rouler en silence. Cela permet d'effectuer des tâches en dehors des heures de pointe, ce qui réduit la charge de trafic. Étant donné qu'un camion électrique dispose de toute la puissance et du couple nécessaires à l'arrêt, tout en réduisant les vibrations émises par le groupe motopropulseur, la conduite est agréable.

CARACTÉRISTIQUES VOLVO FE ELECTRIC:

- Camion-remorque Electric 6x2 avec bras à crochet
- Camion à entraînement entièrement électrique pour des applications en milieu urbain telles que la distribution, la collecte des déchets et autres, MMAC de 27 tonnes.
- Chaîne de traction : deux moteurs électriques de 370 kW, puissance maximale (260 kW en continu), transmission Volvo à deux vitesses. Couple max. du moteur électrique 850 Nm.
- Stockage d'énergie : batteries au lithium ionique, 200 kWh.
- Rayon : selon l'application.
- Chargement via CCS2 : capacité de charge maximale de 150 kW CC. Capacité de charge maximale de nuit 22 kW CA.
- Durée de charge : en fonction de la méthode de charge, de 1,5 heure à 10 heures.

VOLVO FE CNG

Le Volvo FE au CNG, gaz naturel comprimé. Le moteur fonctionne entièrement au CNG avec technologie de bougie d'allumage et offre la même productivité et les mêmes caractéristiques de conduite qu'un camion diesel traditionnel. Les véhicules utilisant ce carburant durable émettent moins de CO₂ que les modèles diesel comparables. Avec une autonomie d'au moins 400 km pour des tâches légères et jusqu'à 250 km pour des tâches plus lourdes, cela constitue une solution très respectueuse de l'environnement, également pour la construction.

CARACTÉRISTIQUES VOLVO FE CNG:

- Camion-remorque 6x2
- Moteur 9 litres de 320 ch
- Transmission automatique
- Cabine confort





VOLVO FMX

Le robuste Volvo FMX est non seulement très solide, mais aussi intelligemment conçu et riche en innovations. Le moteur du Volvo FMX a été pensé pour assurer une conduite la plus responsable et performante possible. Grâce au système de direction Volvo Dynamic Steering, la conduite de votre camion est si fluide que vous pourrez même le diriger à un doigt. Le mécanisme unique de vitesse rampante permet de démarrer à l'arrêt avec des charges extrêmement lourdes, même en pente ou par mauvais temps.

CARACTÉRISTIQUES VOLVO FMX:

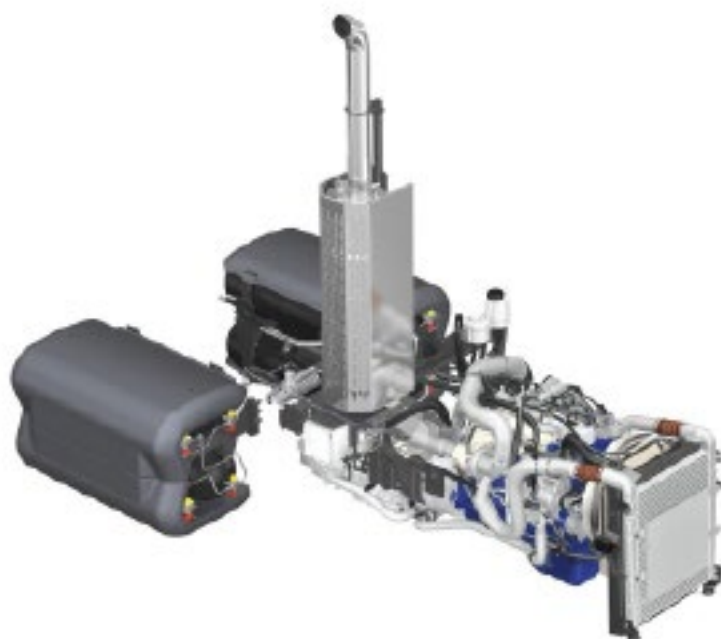
- Suspension pneumatique 6x4 en construction
- Moteur D13 de 500 ch
- Cabine de jour
- Volvo Dynamic Steering
- Boîte de vitesses I-Shift avec vitesses rampantes
- Essieu tandem relevable

VOLVO FH I-SAVE

Le Volvo FH avec I-Save combine le nouveau moteur à composante turbo Volvo économe en carburant avec un certain nombre de fonctions de haute technologie permettant d'économiser du carburant. Ce qui permet au moteur D13TC d'exploiter de manière optimale l'énergie disponible à chaque phase. Le moteur fournit un couple très élevé et atteint une puissance maximale à très bas régime. Les fonctions d'économie de carburant incluent la dernière version I-See basée sur des cartes, mais également le I-Shift avec logiciel optimisé. Cette combinaison permet d'économiser jusqu'à 7 % de carburant.

CARACTÉRISTIQUES VOLVO FH I-SAVE:

- Tracteur 4x2
- Moteur D13 TC de 500 ch à partir de 1250 t/m et 2800 Nm à partir de 900 t/m
- Cabine avec couchette
- Boîte de vitesses I-Shift avec I-See
- Kit hydraulique



Vous trouverez les stands Volvo Trucks, Volvo Penta et Volvo Construction Equipment (distribués par SMT) à l'extérieur sur le stand n° A10. ▲



Renault Trucks présente sa gamme de véhicules de construction robustes et confortables

Il y a 3 camions sur le stand: un tracteur Renault Trucks C 480 4x2 Optitrack. Optitrack est un système d'entraînement hydraulique commutable sur les roues avant qui optimise la consommation de carburant et la polyvalence. En outre, une Renault

Au stand 441 du hall 4, vous trouverez les véhicules Renault Trucks pour la construction lourde adaptés aux travaux difficiles.



Trucks C 440 6x2 avec un système de crochet pour conteneur construite par AJK et un tracteur Renault Trucks C 480 6x4 pour les gros travaux avec une charge de remorquage maximale de 120T sont présentés.

Grâce au poids à vide optimisé, notamment grâce aux réservoirs et aux jantes en aluminium, le Renault Trucks C offre une excellente capacité de charge utile. Il est extrêmement confortable pour le conducteur grâce à sa cabine accessible, ses excellents sièges et son tableau de bord bien agencé. De plus, le Renault Trucks C offre une excellente traction, une garde au sol accrue et le mode tout-terrain standard de la boîte de vitesses automatisée.

En outre, le nouveau Renault Trucks Master « Red Edition » en châssis cabine sera présenté pour la première fois. Il est équipé de série de nombreuses options exclusives pour améliorer le confort, l'efficacité et la sécurité du conducteur pendant sa journée de travail. Le Renault Trucks Master est disponible dans différentes configurations avec MTM de 2,8 à 4,5 tonnes. ▲





Au cours de la prochaine édition de Matexpo, Scania présentera deux véhicules sur son stand et le large éventail de services qui soutiendront l'opérateur de transport professionnel. L'année où Scania fête les 50 ans du moteur V8, un camion doté de ce moteur impressionnant ne pouvait pas manquer.

Scania au Matexpo : focus sur 50 ans de V8 et du vaste programme XT

Une édition spéciale S650 a été spécialement conçue pour ce jubilé. Le deuxième véhicule est un G450 8x4*4 XT avec un système de grue et de crochet pour conteneur. Ce véhicule représente le vaste programme XT pour les applications de site.

Lors de la précédente édition de Matexpo, la foire avait fait le buzz avec le premier Scania XT. Entre-temps, le XT a plus que trouvé son chemin chez les clients. La nouvelle gamme est une belle gamme de véhicules équilibrée pour le segment de la construction et du trans-



port lourd. Des camions capables de supporter des conditions difficiles. En plus d'excellentes caractéristiques du terrain et d'un châssis sophistiqué pour les carrossiers, les camions offrent également une excellente efficacité opérationnelle ; notamment en raison de leurs moteurs efficaces.

Le Scania XT, un modèle disponible dans toutes les versions de cabine et avec tous les moteurs, est conçu pour les travaux les plus lourds. La base du Scania XT est un pare-chocs extrêmement solide qui dépasse de 150 mm à l'avant de la cabine. Il donne au véhicule une apparence caractéristique qui dégage à la fois puissance et robustesse. En outre, les clients du Scania XT peuvent choisir parmi différentes options de finitions pour l'intérieur et l'extérieur, ce qui contribue à augmenter la productivité et à renforcer l'impression de puissance indomptable.

Le pare-chocs offre un angle d'attaque d'environ 25 degrés, selon la version en termes de choix de pneus et de châssis. Combinée avec une plaque de protection et la protection des phares, la version XT possède un avant particulièrement robuste et solide, qui peut facilement résister à un choc ou à une faible collision sans endommager la structure sous-jacente. Au centre se trouve un crochet de remorquage très accessible, d'une capacité de 40 tonnes, ce qui est particulièrement utile si le véhicule doit tirer un autre véhicule ou a besoin d'une assistance lorsqu'il est complètement chargé.

SERVICES SCANIA – DAVANTAGE DE RETOUR SUR INVESTISSEMENT

Comme le veut la tradition, Scania soutient les véhicules dotés d'un ensemble cohérent et étendu de services qui permet au transporteur professionnel de tirer encore plus de retour

sur investissement. Scania Fleet Management Systems (FMS) offre un ensemble complet d'outils grâce auxquels le propriétaire peut contrôler les prestations du véhicule – et du chauffeur – de manière optimale. Des aperçus et analyses limpides indiquent les prestations des camions et quels sont les éléments à améliorer. Chaque nouveau Scania est équipé de série d'un Scania Communicator. Pour utiliser la fonctionnalité de base gratuite de Scania Fleet Management Systems, il suffit d'activer le Communicator. ▲

Scania sera présent au Matexpo au stand 445, hall 4.





Quand on pense à des véhicules utilitaires robustes, équipés en vue des applications les plus exigeantes dans le secteur de la construction et des industries connexes, on en vient quasi automatiquement à MAN. Après tout, MAN est considéré comme une référence dans ce secteur depuis de nombreuses années, et ce n'est donc pas un hasard si l'on rencontre si souvent la « marque au lion » dans le secteur de la construction.

MAN et Matexpo: la puissance en terrain connu

Avec l'introduction du MAN TGE Van, MAN propose désormais également des solutions à partir de 3 tonnes, ce qui a encore renforcé sa position.

Il est donc parfaitement logique que MAN soit de nouveau présent au salon professionnel MATEXPO se tenant à Kortrijk Xpo, LE salon professionnel international de référence pour le matériel de chantier. Comme les visiteurs peuvent s'y attendre de la part de MAN, la firme occupera une surface de stand impressionnante de plus de 600 m² avec, bien entendu, une sélection représentative de véhicules (de chantier) issus de la vaste gamme MAN.

MAN XLION. DIFFICILE DE FAIRE PLUS EXTRÊME.

Nous mettons l'accent sur les versions XLION de nos véhicules MAN, dotées d'un pack d'équipements mettant encore mieux en évidence leurs performances extrêmes. Le design MAN XLION - spectaculaire sans être criard - rend ces versions vraiment uniques en leur genre. Les portières arborent le logo « XLION », le « X » correspondant à « extrême ». Disponible sur toute la gamme de camions (TGL/TGM/TGS/TGX) et sur le TGE Van, MAN combine des équipements haut de gamme installés en usine avec des options et des packs d'entretien.



MAN TGS. UN ATHLÈTE DE HAUT NIVEAU SUR LE CHANTIER.

MAN propose la gamme TGS, spécialement destinée au secteur de la construction et dotée de moteurs développant de 330 à 510 CV. Outre le pack chantier, ces versions bénéficient aussi du MAN sound system, de phares LED et de fonctions tout-terrain pour l'ABS. Les éléments les plus remarquables de cette version sont l'habitacle anti-salissure, la plaque de protection prévue sous le moteur pour empêcher la formation de poussière, le marchepied côté conducteur avec main courante sur le toit pour pouvoir inspecter le chargement et la protection complémentaire au niveau du radiateur. Plusieurs configurations du MAN TGS pourront être découvertes lors du salon Matexpo, de la variante « Tridem » version mi-haute, au TGS 6x4 équipé du nouveau et puissant moteur D15, en passant par le TGS spectaculaire 8x8.

MAN TGE. UN CAMION PARMIS LES FOURGONS.

Depuis le lancement du MAN TGE en 2017, MAN joue également dans la cour des plus de 3 tonnes, un segment qui devient sans cesse plus important en raison de l'évolution des besoins de transport et des normes d'émission applicables en ville. Grâce à une combinaison de technologie automobile de pointe, de savoir-faire et de flexibilité du réseau de concessionnaires MAN, le MAN TGE a réussi à consolider sa place sur le marché en un rien de temps. Le pack MAN XLION destiné au MAN TGE réunit le pack Confort, le logiciel de gestion de flotte MAN DigitalServices, le pack Airco Climatic et le pack navigation, à compléter par des options supplémentaires. Lors du

salon Matexpo, MAN présentera le TGE en pas moins de trois versions, de la version 4x4 pour chantier (avec équipement Sortimo) à la version châssis avec tri-benne, en passant par le fourgon fermé, aménagé en véritable bureau mobile par Bru Systems.

LE MAN TRUCK TRIAL.

Cette année, lors de la première édition belge du Truck Trial, MAN a véritablement épaté

tout le monde. C'est sur le site de la sablière du Mont-Saint-Guibert que plusieurs équipes internationales se sont affrontées dans le cadre de tests d'habileté vraiment extrêmes. Le résultat ? Plus de 3000 visiteurs au cours du week-end, un succès exceptionnel pour la première édition d'un tel événement. Pendant Matexpo le visiteur sait revivre le Truck Trial en présence d'un véhicule MAN Truck Trial exclusif et pourra s'inscrire pour l'édition 2020. ▲





MAN a récemment lancé son moteur D15, qui devrait faire les beaux jours de sa gamme TGS. Cet été, j'ai eu l'opportunité de tester plusieurs variantes de ce nouveau propulseur, dans une Bavière particulièrement chaude et ensoleillée.

Nouveau moteur MAN D15 : plus petit, mais costaud !



Les 3 modèles de camions testés avec le nouveau moteur D15, souple et agile.

L'importance d'un moteur neuf pour son TGS n'est pas à sous-estimer pour la marque au lion. Le TGS couvre en effet une palette particulièrement large et variée de missions de transport. Le D15 est un 6 cylindres en ligne de 9 litres, qui développe respectivement 330, 360 et 400 ch de puissance nominale, pour des couples s'établissant respectivement à 1600, 1700 et 1800 Nm, toujours compris entre 1000 et 1400 tpm. Par rapport à son prédécesseur direct, ce moteur a été allégé de 250 kg, ce qui, certainement dans le segment des 19 tonnes, représente un gain considérable de charge utile.

EN ROUTE

J'ai donc fait le déplacement jusqu'en Bavière pour tester ce nouveau camion. D'abord un tracteur de 400 ch, avec une semi-remorque à bache coulissante et deux essieux – un combiné typique pour la grande distribution ; puis un fourgon de 19 tonnes, et enfin, un tracteur pour matériaux de construction avec remorque aluminium de Fliegl, de conception toute récente.

Ce que l'on remarque dès les premiers mètres, c'est le couple du nouveau moteur. Certes, je n'étais pas au seuil de chargement maximal autorisé, mais dans la distribution, le volume est plus important que la charge utile. Le moteur est relativement plus silencieux que son



Le moteur a été allégé de 250 kg par rapport à son prédécesseur.

prédécesseur, probablement en raison de la distance accrue entre la culasse et le plancher de la cabine. La collaboration entre le D15 et les boîtes de vitesses Traxon à 12 rapports est tout simplement bonne. Rien d'étonnant à cela lorsqu'on sait que MAN entretient de longue date d'excellents rapports avec ZF. Un parcours spécifique avait été tracé pour chaque modèle de camion. Le tracteur avec remorque de distribution a eu droit à un tronçon d'autoroute plus long, alors que le fourgon arpenteait davantage de petits villages. Le TGS avec benne basculante n'est pas un pur-sang de chantier : il s'agit d'un engin destiné aux livraisons de matériaux, et qui passe donc l'essentiel de son existence sur les routes asphaltées, qu'il ne quitte que de temps à autre pour rejoindre

un chantier et son client. Mais ce modèle s'est parfaitement illustré dans la carrière de galets où nous eûmes l'occasion d'accomplir plusieurs tours. J'avais évidemment bloqué la boîte de vitesses thématique en mode off-road, et je pense que si la route n'est pas extrêmement boueuse, il y a vraiment peu de chances de s'y embourber, à moins d'être novice – ou distrait. Cela étant, des rampes extrêmement sévères ou des charges lourdes ne lui sont pas destinées : il faudra pour cela un moteur plus musclé, avec une cylindrée plus généreuse. Mais ce D15 livre malgré tout de bonnes prestations en tout terrain. ▲

JAN VOET





Le magnifique show-room aménagé sur plusieurs niveaux est baigné de lumière naturelle.

Bert Aerts (Aerts Trucks) : "Le marché des fourgonnettes est toujours en croissance"

Inauguré voici un an environ à Bornem le long de la N16, le nouvel établissement d'Aerts Trucks ne manque pas d'allure. nous avons cru utile d'aller sur place afin de nous familiariser le fonctionnement.

Conduite par l'administrateur délégué Bert Aerts, la visite guidée du bâtiment révèle d'emblée à quel point sa conception a été savamment pensée.

Le show-room, très spacieux, est aménagé au premier étage. Un choix qui se justifie aisément, car tous les automobilistes et chauffeurs transitant par la N16 à hauteur du numéro 64 de la Rijksweg ne peuvent manquer d'apercevoir les poids lourds et fourgonnettes qui y sont exposés.

"Nous avons pas mal de clients qui, sans être des experts du transport, ont besoin de poids lourds ou de camionnettes pour l'exercice de leur profession. Grâce aux charrois exposés, nous pouvons leur montrer et expliquer les possibilités de chaque modèle. D'autres clients achètent chaque fois le même type de véhicule, par exemple un 12 tonnes, sans jamais réfléchir au fait qu'un modèle de 19 t pourrait leur offrir bien plus de possibilités et augmenter considérablement leurs marges de manœuvre, et cela pour un surcoût relativement modique. Nous appliquons la même stratégie pour la gamme de camionnettes : le show-room en présente plusieurs, ce qui attire les clients potentiels, intéressés par

des conseils et des explications dont les sites Internet sont souvent avares."

BIEN PENSÉ

La visite guidée du nouvel immeuble laisse une impression de conception mûrement réfléchie. Une salle spécifique, baignée de lumière du soleil et très spacieuse pour y travailler, est dédiée à la préparation des véhicules avant la réception par l'acheteur. Monsieur Aerts explique : "Nous avons volontairement choisi d'isoler dans un hall séparé les véhicules à livrer, pour éviter les environnements parfois poussiéreux où nous exécutons nos tâches habituelles. Il y a suffisamment de place pour éviter les dégâts aux véhicules, par exemple lors de l'ouverture des portières. Nous avons encore un autre local où nous recevons les clients pour la remise de leur véhicule, que nous leur présentons et expliquons dans le détail."

Afin de garantir les manœuvres et demi-tours aisés des tracteurs et semi-remorques, le par-

king est très spacieux lui aussi. Les ateliers sont équipés d'ascenseurs-colonnes pour camions et camionnettes, explique Bert Aerts : "Grâce à cela, nos techniciens disposent de conditions de travail exemplaires et ergonomiques, toujours à bonne hauteur." On remarque aussi la disposition de la salle de réception, du planning et de l'entrepôt. Proches les uns des autres, ils facilitent la concertation ou la recherche de solutions.

UNE FLOTTE VARIÉE

Aerts Trucks fournit plusieurs flottes bien connues de nos routes, dont certaines sont friandes de tracteurs. "Pourtant, le camion fourgon traditionnel a toujours été un marché important pour Aerts Trucks", explique son administrateur délégué. "Plusieurs grands acteurs belges sollicitent nos services, ce qui nous permet d'être actifs dans quasiment tous les segments du camion fourgon. Et à mon avis, cela nous apporte plusieurs avantages non négligeables : comme nos ateliers voient passer la plupart des types d'engins, nos collaborateurs enrichissent leurs connaissances et leur savoir-faire par des tâches toujours variées. Une mission sur un véhicule équipé d'une grue à crochet ou un camion-citerne est souvent très différente d'une séance d'entretien standard d'un véhicule tracteur. Nous constatons d'ailleurs que les fourgons réclament plus d'entretien, parce qu'ils sont souvent affectés aux relations comptant de nombreux arrêts et redémarrages, ou sont exploités de façon plus intense sur des chantiers. Nous proposons aussi une solution unique à destination des clients qui n'ont pas ou pratiquement pas d'expérience dans l'achat de poids lourds : ils peuvent nous demander d'assembler un engin de toutes pièces. Nous entretenons des relations privilégiées avec plusieurs partenaires, de sorte que le client, en s'adressant à nous, ne doit pas faire le tour des chapelles pour trouver un carrossier, un hayon hydraulique, etc."

Concessionnaire DAF bien connu, Aerts Trucks distribue en outre les modèles de la gamme Fiat Professional. Bert Aerts : "La croissance du marché des camionnettes n'est pas terminée. Je suis par exemple toujours surpris du nombre de motor-homes vendus chaque année. C'est devenu un segment important pour nous, qui nous permet d'amortir les variations cycliques inhérentes au marché des poids lourds."

TENDANCES

Et qu'en est-il des carburants alternatifs, susceptibles de jouer un rôle sur le marché des



Garage Aerts distribue aussi la gamme Fiat Professional.



Aerts propose également des modèles en location. Observez la taille du parking, très vaste pour éviter les dégâts et tôles froissées lors des manœuvres.

camionnettes et camions fourgons? "Je ne comprends toujours pas le manque d'enthousiasme des autorités en faveur du Diesel HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). C'est une solution sûre et écologique, qui peut être immédiatement adoptée sur les poids lourds Euro 6, neufs et même existants. Il faudrait évidemment que les pouvoirs publics abaissent les accises sur le HVO, afin de le rendre compétitif par rapport au Diesel ordinaire."

"En tant que concessionnaire, il m'est assez difficile d'évaluer ce que donneront les ventes du DAF CF électrique, qui débiteront à l'automne. Certes, l'investissement à consentir est assez considérable, mais ce poids lourd offre certainement des possibilités pour plusieurs applications. Et les restrictions que certaines municipalités imposent et imposeront toujours plus aux véhicules Diesel joueront aussi un rôle, à n'en pas douter."

Enfin, avant de nous quitter, notre interlocuteur fait référence à la prochaine édition de

Matexpo : "Nous y serons présents avec toute notre équipe afin d'entretenir des contacts avec la clientèle." ▲

JAN VOET



Outre les poids lourds, les camionnettes sont un atout indiscutable d'Aerts Trucks, selon son administrateur délégué Bert Aerts.



POIDS LOURDS ▶

Avec ce nouveau poids lourd, Iveco pose les balises du transport routier pour les prochaines années



Iveco dévoile son S-Way

Selon le porte-parole du constructeur paneuropéen, le S-Way est avant tout conçu autour du chauffeur. La cabine n'en est qu'un élément spécifique, car selon Gerrit Marx, responsable de la gamme de produits lourds, la vie de routier ne se résume pas à suivre un itinéraire...

Beaucoup de choses ont évolué chez Iveco, c'est clair. La chaîne de propulsion du Stralis n'a cessé de gagner en efficacité, ce qui s'est traduit par des statistiques de consommation de carburant très alléchantes, y compris au terme des essais sur notre circuit ardennais. Après avoir reçu la boîte de vitesse ZF Traxon, le Stralis XP n'avait pas grand-chose à envier à ses rivaux en matière de force de traction,

de changements de vitesse et de consommation. Mais la cabine commençait à montrer des signes de fatigue, surtout après le lancement par la concurrence des nouveaux modèles Euro 6, dont la finition et l'habitabilité avaient grandement progressé par rapport au reste du peloton. Mais entre-temps, Iveco a réagi, notamment par de gros investissements dans son unité madrilène. Il s'agit de l'ancienne usine Pegaso, où était assemblé le Stralis, et qui est désormais responsable de la production du S-Way. À première vue, les changements qui y ont été apportés semblent modestes, voire se limitent à des détails cosmétiques. Mais en réalité, ils ont un grand impact sur les prestations et la qualité du nouveau véhicule. La production a été pensée pour que les seuils de tolé-



Le grand patron d'Iveco, Gerrit Marx, veut rendre au chauffeur un rôle central.



La nouvelle cabine du S-Way place d'emblée Iveco en tête du peloton.



Bien que l'essai fût très court, le poids lourd m'a laissé une impression très positive.



La cabine est typiquement européenne.

rance dans l'assemblage de la cabine soient désormais bien plus réduits. Cela signifie que les joints entre les panneaux de carrosserie du S-Way sont nettement plus minces que sur le Stralis. Et cela, on le sait, est propice au silence dans la cabine. Certes, sa base est toujours celle du Stralis, mais le volume intérieur et surtout la finition se sont fort améliorés.

HEAVY RANGE

Le Lancement du S-Way avait été organisé en soirée à Madrid, et tout ce qui compte de CNHIndustrial y était présent. Manifestement, L'importance de ce nouveau poids lourd pour la marque paneuropéenne était évidente! Gerrit Marx a immédiatement précisé le contexte : "Nous voulons devenir pour tous nos fournisseurs et nos clients le constructeur de poids lourds le plus innovant et le plus commode, et concevoir le véhicule en fonction de la vie des chauffeurs, une vie qui ne se limite pas aux itinéraires parcourus. Le développement durable concerne aussi notre responsabilité à rendre le travail du chauffeur plus léger et plus attrayant, ce qui est crucial pour l'ensemble de la société moderne. Et à ce niveau, on ne peut se limiter à embellir une cabine."

La cabine du S-Way bénéficie donc de beaucoup d'espace et d'une bonne finition, mais elle est également plus silencieuse et plus aérodynamique. Ce dernier aspect devrait permettre, selon Iveco, jusque 4 % d'économie de carburant. Et pour améliorer la sécurité active, la visibilité depuis le poste de conduite a également fait l'objet de soins très attentifs.

CABINE CONNECTÉE

Dans ce S-Way, un rôle important incombe à la Connectivity Box. Il s'agit d'un ordinateur de bord développé par Iveco en collaboration avec Microsoft, et qui échange et analyse des données constamment. Microsoft a consacré beaucoup de temps et d'efforts pour préserver la sécurité de ces données. Les propriétaires de flotte et les chauffeurs sont en relation avec la plate-forme MyIVECO, où ils peuvent consulter et demander des données. Selon Iveco, cette connectivité sert à faciliter la vie du chauffeur : "Le S-Way a recours à la connectivité pour améliorer le travail du chauffeur à bord et lui procurer une expérience de conduite supérieure par des systèmes d'assistance efficaces, des qualités routières et des services accessibles par l'application conviviale MyIVECO EASY Way."



La version au gaz naturel a évidemment toute sa place au catalogue.



Le poids lourd est plus silencieux et sa conduite bien meilleure que sur le prédécesseur, le Stralis.

ENVIRONNEMENT

Face aux pressions et interrogations auxquelles le Diesel est soumis, Iveco propose une version S-Way alimentée au gaz naturel – c'était déjà le cas avec le Stralis. La révolution amorcée par Iveco en matière de gaz naturel se poursuit donc. C'est une excellente chose au vu des avantages que procure ce carburant. Avec 2 réservoirs de LNG, le S-Way peut "avalier"

jusque 1600 km sans ravitailler, ce qui en fait une véritable alternative au Diesel. Les moteurs au gaz naturel développent jusqu'à 460 ch de puissance nominale, assez pour assumer un grand nombre de missions de transport. Et surtout, les émissions de particules rejetées par le S-WAY NP ne représentent plus que 1 % de celles de Diesel! Il produit 90 % de NO₂ de moins et, grâce au biométhane, 95 % de CO₂ de moins.

EN ROUTE

The proof of the pudding is in the eating, disent les Anglais. Rien ne vaut la pratique pour juger, donc. Car les promesses lancées lors de la présentation du S-Way ont généré des attentes fébriles. Une analyse à tête reposée révèle que l'on a fait de telles promesses à de nombreuses reprises, notamment en annonçant le montage d'une nouvelle cabine et une connectivité améliorée pour présenter un modèle neuf. On l'a aussi vu avec des poids lourds Euro 6, dont plusieurs constructeurs ont d'abord peaufiné leurs chaînes de traction, avant d'y installer une nouvelle cabine.

Mais au premier contact, force est de constater que le concept de la cabine du S-Way a bien gardé ses racines européennes. En scrutant les détails, on voit même qu'Iveco a cherché son inspiration auprès de plusieurs grandes marques rivales, celles qui font souvent recette auprès des chauffeurs. Cela prouve dans tous les cas qu'Iveco a bien l'intention de tenir compte de leurs aspirations et de ce dont ils ont besoin pour leur boulot. L'intérieur de la cabine a nettement progressé, et notamment la couchette, avec un matelas vraiment bon et une largeur plus que raisonnable.



La finition de l'intérieur a été relevée grâce aux efforts consentis dans usine madrilène.



Iveco a progressivement rénové son unité de production de Madrid. Au volant du S-Way, le résultat de ces investissements est manifeste.



La version au gaz naturel du S-Way sera commercialisée sous le nom NP, pour Natural Power.

En aparté, Gerrit Marx nous a avoué qu'il tenait absolument à ce que les chauffeurs dorment aussi bien dans leur S-Way qu'à la maison, voire encore mieux si possible. Et au terme de ce premier contact, cela semble le cas. Les matériaux utilisés à l'intérieur sont agréables au toucher. On trouve encore quelques plastiques durs ou lisses, mais il faut vraiment les chercher. Le réfrigérateur, l'emplacement des organes de commande... On constate à chaque détail que tout a été longuement pensé. Il y a même un espace sur la marche supérieure pour déposer des chaussures de travail boueuses. En effet, La portière descend désormais assez bas que pour recouvrir tous les échelons, sauf celui du bas. Cela améliore l'aérodynamique, mais garde également la cabine plus longtemps propre malgré la pluie.

La conduite du nouveau S-Way ne s'est pas faite sur la voie publique, à mon grand regret, mais sur le circuit de course de Jarama, où se tiennent aussi des compétitions de camions. L'asphalte de la plupart des circuits étant meilleur que la moyenne des routes belges, il est assez difficile de se forger une idée du confort, des réactions de conduite et de la suspension de la cabine. Qui plus est, je n'ai pu faire que deux tours : le premier avec un camion au gaz, le second au Diesel. C'est donc avec une certaine réserve que j'ai gravi les marches pour m'installer au volant du nouveau poids lourd.

Mais voilà, toutes mes suspicions ont disparu dès le premier virage. Car la conduite est excellente. Je dirais même que le S-Way est peut-être à l'heure actuelle le camion dont la conduite est la plus fine et la plus précise de toutes. La chaîne cinématique Diesel remplit un travail impeccable et l'on ne peut que s'en réjouir, car le reste du véhicule est du même acabit que le moteur et la boîte de vitesse. Quant au modèle au gaz naturel, il est plus silencieux, mais manque un peu de traction. Quoi qu'il en soit, le S-Way pose vraiment de nouvelles balises pour Iveco. Je suis impatient d'en recevoir un exemplaire pour le lancer sur nos routes ardennaises lors d'un essai plus approfondi. ▲

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

Van Hool présente trois premières mondiales et 18 véhicules au salon Busworld

Van Hool affichera sa virtuosité au salon BUSWORLD EUROPE en présentant sur son stand (Hall 5, stand n° 502) pas moins de trois premières mondiales au grand public. En outre, Van Hool présentera plusieurs nouveautés technologiques dont sont équipés ses véhicules et qui reflètent la vigueur de l'entreprise en matière d'innovation.

Il y a tout juste quatre ans, Van Hool lançait l'EX, une alternative moderne, efficace, innovante et confortable face à la concurrence croissante dans le monde des autocars.

LORS DE BUSWORLD EUROPE, Van Hool présentera l'EX11, le quatrième modèle de la gamme EX (aux côtés des EX15, EX16 et EX17). Ce faisant, Van Hool répond à la demande croissante du marché de fournir un véhicule bien équipé et confortable dans la catégorie des 11 mètres. En variante L ou H, avec une hauteur d'accès basse ou standard, l'ensemble de la gamme EX possède pas moins de 10 versions. Comme toutes ces versions, l'EX11 est disponible immédiatement à la commande. Toutes sont équipées de moteurs DAF puissants et économiques de la dernière génération NG, associés à une large palette de boîtes de vitesses manuelles, robotisées et automatiques.

L'EXQUI.CITY À PILE À COMBUSTIBLE POUR LA VILLE DE PAU

En 2017, la ville française de Pau a passé commande auprès de Van Hool pour 8 Exqui.City18's FC, des trams-bus articulés à hydrogène. Ce moteur convertit l'hydrogène et l'oxygène en énergie électrique par électrolyse inverse. Le courant est utilisé pour alimenter le véhicule ; ensuite, l'énergie inutilisée est stockée dans des batteries au lithium en vue de fournir l'énergie supplémentaire ponctuellement nécessaire, au départ de l'arrêt de bus notamment. La seule émission de ce véhicule « zéro émission » est de la vapeur d'eau.

Ces véhicules constituent également des premières en soi : jamais auparavant un système complet de BRT (Bus Rapid Transit) n'avait été installé sur des trams-bus articulés de 18



mètres fonctionnant à l'hydrogène. L'Exqui.City18 FC design Pau possède une capacité de 125 passagers. Dix minutes suffisent pour ravitailler complètement le véhicule en combustible et lui permettre de parcourir à nouveau 300 km. De ce fait, ces véhicules atteignent le plus haut niveau de flexibilité opérationnelle et de productivité pour une entreprise d'autobus.

ALIMENTATION ÉLECTRIQUE CX45E

Le CX45E est un autocar à propulsion entièrement électrique destiné au marché américain. Van Hool a choisi l'entreprise américaine Proterra, fabricant de premier plan de technologie de batteries pour véhicules lourds, pour fournir la technologie de batteries E2. Le véhicule 100% électrique présentera une autonomie de +300 km et sera principalement affecté aux déplacements domicile-travail

d'employés et/ou le transport régulier de personnes sur des distances plus courtes.

Depuis plus de trente ans, Van Hool collabore avec son partenaire et distributeur exclusif ABC Bus Companies Inc. pour implanter l'entreprise belge en Amérique. Aujourd'hui, plus de 10 000 autobus et autocars Van Hool circulent sur les routes américaines.

18 VÉHICULES ET PLUSIEURS INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES

Van Hool présentera à BUSWORLD EUROPE pas moins de 18 véhicules, dont 7 autocars et 1 bus sur son stand intérieur, en plus de 10 bus à utiliser lors d'essais routiers. Les visiteurs professionnels seront ainsi assurés des qualités de la vaste gamme. L'occasion sera également mise à profit pour présenter diverses innovations technologiques dont sont équipés plusieurs véhicules. Ces innovations seront dévoilées en exclusivité au salon Busworld 2019. ▲





Le modèle Nikola Two et sa cabine semi-avancée ont déjà été commandés par Anheuser-Busch, le géant américain de la bière.

Il y a quelques mois, la firme américaine Nikola a lancé son tout premier poids lourd, à Scottsdale dans l'Arizona. Événement marquant ou feu de paille ? C'est avec curiosité, mais également une certaine réserve que nous considérons ce nouvel acteur du poids lourd. Mais Nikola, lui, semble prendre les choses très au sérieux.

Nikola : une alternative sérieuse ?

La raison de cette retenue ne tient pas à la firme Nikola elle-même, qui a clairement déclaré son intention de vouloir fabriquer des camions électriques alimentés par pile à combustible. Non, la cause tient à une autre entreprise qui fait beaucoup parler d'elle : Tesla. Lorsque celle-ci fut confrontée pour la énième fois à des difficultés financières et voulut convaincre les investisseurs de lui confier des fonds, elle a assuré à des journalistes venus des 4 coins du monde son inten-

tion de construire des tracteurs électriques - mais aucun journaliste du secteur du transport routier n'y était convié. Nikola par contre, a bien envoyé une invitation aux journalistes et magazines spécialisés, ce qui a incité certains membres du jury de l'International Truck of the Year à s'envoler pour l'Arizona. Et ils ne furent pas les seuls, puisqu'au total, pas moins de 2200 personnes étaient venues assister au lancement de ce nouveau produit.



Le Nikola Tre vise clairement le marché européen.

Nikola a annoncé vouloir assembler non seulement des poids lourds, mais également des véhicules militaires. Cela semble relever du grand écart, mais toutes les armées du monde ont aussi besoin de poids lourds. Un véhicule électrique à pile à combustible présente à ce niveau un grand avantage : il est très silencieux. Une qualité fort utile pour éviter d'être repéré par l'ennemi. En outre, certaines forces armées, a fortiori celles des États-Unis, disposent de budgets suffisamment considérables pour acquérir un nombre important de véhicules de ce genre, embarquant de nouvelles technologies. C'est aussi un avantage important pour Nikola, parce que les frais de développement peuvent être rentabilisés plus vite.

Nikola a donc dévoilé un véhicule militaire pour 4 personnes, un tracteur à cabine avancée, clairement pensé pour séduire les marchés européens et asiatiques, ainsi qu'un gros

tracteur 4x6 de type "semi-torpedo" (nez coupé) avec cabine hyper spacieuse, répondant manifestement aux besoins du marché nord-américain. Il a même été présenté en ordre de marche, tractant une semi-remorque américaine ordinaire à 2 essieux.

COLLABORATION

Comme l'abandon du Diesel au profit d'un autre mode de propulsion ne se fera pas en deux coups de cuiller à pot, il est important, pour un industriel comme Nikola, de collaborer avec les fabricants de poids lourds existants. CNH Industrial a annoncé cet été son intention de collaborer avec la firme Nikola. Et c'est loin d'être anodin, car cette entreprise est le holding faitier qui regroupe entre autres Iveco et Astra. C'est en outre un fournisseur très important de chaînes de propulsion pour des véhicules militaires de types très variés.

Tout porte donc à croire le sérieux de Nikola lorsqu'il déclare son intention d'alimenter des poids lourds à l'hydrogène, qui sur de longues distances est une alternative bien plus réaliste au Diesel ou au gaz naturel que les véhicules alimentés uniquement à partir de batteries. Il sera dans tous les cas intéressant de voir si cette alternative aboutira un jour au point d'être un substitut viable au Diesel. ▲

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



Avec ses deux implantations en Belgique, GTM est une valeur sûre du secteur des semi-remorques dans notre royaume. L'entreprise prodigue en effet tous les services pour maintenir le matériel tracté en parfaite condition : entretien et réparation, fourniture de pièces détachées, service de dépannage permanent, auxquels on pourra très prochainement ajouter une unité de contrôle technique du matériel. Depuis peu, GTM a en outre négocié l'exclusivité de la distribution des remorques HAStailer en Belgique.

GTM mise sur la qualité, le service total et le travail sur mesure

Raison suffisante pour m'entretenir avec Philippe Wouters et Jan D'hondt dans les bureaux établis au cœur du port d'Anvers.

Ce n'est d'ailleurs plus le seul endroit duquel GTM mène ses opérations, comme l'explique Philippe Wouters : "Nous avons ouvert un établissement sur l'avenue Toekomstlaan à Herentals il y a 2 ans, tout juste à la sortie de l'autoroute E313."

Ce second site répond clairement aux attentes des clients : "Pour une bonne partie de notre clientèle, il est plus facile de rejoindre Herentals qu'Anvers. C'est ce qui nous a incités à ouvrir cette nouvelle implantation", explique Jan D'hondt. "C'est une aubaine pour les entrepreneurs et chauffeurs venant de Campine et du Limbourg, car cela leur évite les pénibles

embouteillages sur le ring d'Anvers et les heures inutilement perdues au volant."

La clientèle de GTM provient de tous les horizons : "Nous voyons tous les genres d'indépendants et de sociétés utilisant du matériel remorqué", constate Philippe Wouters. "Il s'agit entre autres d'entreprises actives dans le transport portuaire, exceptionnel, frigorifique, ADR, la distribution, le traitement des déchets... Autrement dit, nous nous occupons de tous les types de semi-remorques. Bon an mal an, cela se chiffre vite à plus de 4000 véhicules tractés distincts passant entre les mains de nos techniciens."

GTM ne se limite pas aux entretiens, aux réparations, ni à la fourniture de pièces détachées aux flottes assurant elles-mêmes la maintenance de leur parc remorqué. "Nous assemblons ou trans-

Outre son site principal au cœur du port d'Anvers, GTM exploite aussi une filiale à Herentals, tout près d'une bretelle d'accès à l'autoroute E313.



formons régulièrement des remorques pour nos clients", renchérit Philippe Wouters. "Promenez-vous dans le port, vous y verrez de nombreux semi-remorques un peu spéciaux, qui ne sont utilisés que pour desservir les quais. Nous avons mené à bien plusieurs projets ces dernières années, dans nos ateliers ou directement chez des clients suffisamment équipés, afin d'adapter les semi-remorques à leurs besoins. Notre large expertise y est très appréciée."

GTM

GTM croit beaucoup dans la valeur des services au profit du client : l'établissement anversois est en passe de se doter de sa propre unité de contrôle technique. "Imaginez à quel point elle représentera de sérieux gains de temps pour nos clients", assure Philippe Wouters. "Les travaux sont terminés, nous n'attendons plus que la délivrance des permis par les autorités compétentes. Nous proposerons trois formules à nos clients. Dans la première, la plus complète, il suffit de nous déposer le semi-remorque, et nous nous chargeons de toutes les procédures et de l'inspection du camion, pour au final obtenir la fameuse preuve d'agrément technique. Dans la seconde, le client fait presque tout lui-même, mais nous confie les tests des freins, la vérification des jeux éventuels ainsi que le contrôle technique proprement dit. Dernière possibilité : faire usage de notre centrale juste pour l'agrément officiel", explique notre interlocuteur.

HASTRAILER

GTM collabore actuellement avec HASTrailer sur un projet pour lequel il a consenti ces derniers mois beaucoup de temps et d'efforts, comme l'explique Jan D'hondt : "HASTrailer assemble tous les types de semi-remorques imaginables, mais en garantissant toujours une haute qualité. Nous avons consacré énormément de temps pour éviter l'usure et les dégâts aux semi-remorques. Par notre longue expérience en maintenance et réparation, nous pûmes être impliqués dès les premières esquisses, et de ce fait concevoir directement les modifications à la structure des semi-remorques HASTrailer. Le fabricant a fait preuve d'une grande souplesse, pour que nos propositions se concrétisent aisément sur la chaîne de production." Et Philippe Wouters de compléter : "Les semis de marque HASTrailer sont fonctionnels, très robustes et surtout aisément modifiables pour une large panoplie de services de transport." ▲

JAN D'HONDT
JAN VOET



L'unité intégrale de contrôle technique des remorques n'attend plus que le feu vert des autorités.



Jan D'hondt et Philippe Wouters connaissent le secteur du matériel remorqué comme leur poche.



La collaboration avec HASTrailer s'est traduite par un produit très robuste et judicieusement pensé.



Henrik Lessèl (CEO Hedin Automotive Belgium) & Filip Snauwaert (Business Unit Manager Hedin Automotive Trucks) :

“L’avenir du secteur du transport : Mercedes-Benz Actros”

Mercedes-Benz est une valeur sûre dans le monde des camions depuis 1896. L'étoile fait spontanément penser à l'innovation, à la confiance et à la sécurité. Hedin Automotive partage cette passion et ces valeurs en offrant aux clients de demain le niveau de service et d'expertise que notre groupe a acquis au fil des années.

Hedin Automotive, 14 concessions et points de service Mercedes-Benz agréés

Le truck center Alost fait partie du groupe Hedin Automotive depuis le mois d'avril 2018. Hedin Automotive regroupe 14 établissements Mercedes-Benz agréés en Flandre, ce qui en fait le plus grand concessionnaire Mercedes-Benz agréé de Belgique. Hedin est connu depuis les années 1950, soit déjà 3 générations, dans son pays d'origine, la Suède, mais l'entreprise familiale s'est étendue ces dernières années au-delà des frontières pour se lancer au niveau international. 14 établissements Mercedes-Benz déjà existants (situés dans le triangle Gand-Anvers-Bruxelles), chacun avec son historique propre, sont soudainement devenus une seule grande famille. Le service, la satisfaction des clients et, surtout, une passion partagée pour une grande marque automobile étaient et sont encore le fil conducteur des plus de 400 collaborateurs que compte Hedin Automotive en Belgique. À cela s'est ajoutée la taille, un atout 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 Gand, Ninove et Sint-Niklaas.

Le nouveau Mercedes-Benz Actros

Le nouvel Actros convainc les entreprises par son rendement élevé, les conducteurs par son dynamisme ainsi que par sa puissance de traction et la société par ses faibles émissions. Le camion écologique est également

un camion économique. Cet aspect est démontré non seulement par les données du camion long-courrier, mais aussi par les tests auxquels il est soumis.

Aucun autre camion affecté au transport long-courrier ne peut se targuer d'avoir été conçu pour afficher une efficacité hors pair comparable à celle du Mercedes-Benz Actros. Le camion est synonyme de rendement optimal dans le monde difficile du transport. Avec l'arrivée de la 2e génération de moteurs hautes performances OM 471, sa consommation de carburant pourtant déjà faible a une fois de plus été réduite de 3 %.

“Hedin Automotive est votre partenaire dans le secteur automobile : nous offrons toujours à nos clients le niveau de service et d'expertise adéquat.”
- Henrik Lessèl

L'une des principales nouveautés dans le Mercedes-Benz Actros est le système **Active Drive Assist** grâce auquel Mercedes-Benz introduit de série la conduite partiellement automatisée. Le système peut diriger, freiner et accélérer d'une façon indépendante dans certaines conditions. Bien que le conducteur reste responsable de la surveillance du trafic, le système le soulage considérablement en apportant une contribution importante

à l'amélioration de la sécurité routière. Le système **MirrorCam** intégré de série est une autre première mondiale. Ce système remplace dans le nouvel Actros les rétroviseurs principaux et grand angle. Le système se compose de deux caméras montées à l'extérieur du véhicule dont les images sont affichées sur deux écrans de 15 pouces situés sur les montants A de la cabine. Le conducteur bénéficie ainsi d'une vue d'ensemble bien meilleure.

Le nouveau **cockpit multimédia** est le centre de connectivité du nouvel Actros. L'écran principal remplace le tableau de bord habituel et permet à l'opérateur de voir d'un coup d'œil tous les systèmes d'assistance et la nouvelle reconnaissance des panneaux routiers. Un second écran tactile dans le tableau de bord fait office d'instrument de commande des applications sélectionnées du **Mercedes-Benz Truck App Portal** ainsi que des commutateurs virtuels et affiche les informations du nouveau système de navigation.

Vous voulez expérimenter vous-même cette combinaison de puissance et de technologie ?

Inscrivez-vous dès maintenant à l'événement de lancement du samedi 26 octobre 2019 et prenez vous-même le volant, réalisez différentes manœuvres et participez à des ateliers intéressants. Pour vous inscrire ou pour obtenir plus d'informations, il vous suffit d'envoyer un e-mail à l'adresse marketing@hedinautomotive.be.

Soyez assurés que le nouvel Actros ne vous décevra jamais, en d'autres termes : “Trucks you can trust”.



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

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

Vous trouverez plus d'informations sur fr.scania.be/ecolution



SCANIA

DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- ▶ **Essai: Scania**
- ▶ **Essais de longue durée**
- ▶ **Busworld**

AGENDA

- ▶ *Busworld, Bruxelles :*
18 – 23 octobre
- ▶ *Solutrans, Lyon :*
19 - 23 novembre

BTC preuves de maniabilité :

- ▶ *Finale: 5 octobre,*
Truckstop 26 bis,
Heusden-Zolder

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



ABONNEMENTS

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

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

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

PARCE QU'UN CAMION EST UN CENTRE DE PROFIT



Quand vous choisissez Renault Trucks, vous achetez bien plus qu'un camion. Vous avez la certitude que vos besoins ont été anticipés, que votre véhicule sera toujours sur la route et sur tous les terrains, que vous pourrez toujours livrer en temps et en heure. Renault Trucks met tout en œuvre pour vous conduire vers la réussite.

Rendez-nous visite à Matexpo (stand n°441)

www.renault-trucks.be



ÉCONOMISER DU CARBURANT N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI AGRÉABLE



Nous vous présentons le Volvo FH doté de l'I-Save, notre camion longues distances par excellence. Vous pouvez désormais réduire les frais de carburant jusqu'à 7 %*, et ce, sans compromettre la productivité et le plaisir de la route. Il intègre le nouveau moteur D13TC, notre moteur longues distances le plus économe en carburant de tous les temps, ainsi qu'un ensemble de fonctions mises à jour permettant d'économiser du carburant. Il s'agit notamment du nouvel I-See avec application de cartographie. Désormais, vous pouvez compter sur davantage de couple à bas régime, ce qui vous permettra d'augmenter la vitesse moyenne sans utiliser plus de carburant. Sans parler d'un temps de réponse du couple plus court et d'une conduite plus souple et plus silencieuse. Grâce à la fonction I-Save, plus vous couvrez de kilomètres, plus vous pouvez économiser et gagner en rentabilité; et ceci n'a jamais été aussi agréable.

*Les économies de carburant effectives sont fonction d'une multitude de facteurs, notamment l'utilisation du régulateur de vitesse, la topographie en présence, l'expérience du conducteur et les conditions météorologiques.

VOLVO FH AVEC I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress

