

TRANSPORAMA

€ 4,99 - N° 398 - OCTOBRE/NOVEMBRE 2019 - BIMENSUELS



DAF international drivers challenge: Le Belge Peter Jacobs gagne!



CAMION | FOURGONNETTE | REMORQUE | BUS | CAR

Nous avons un gagnant!



DAF Trucks félicite Peter Jacobs, le vainqueur du DAF Driver Challenge 2019!

Peter Jacobs, actif chez Alders Bulk Logistics à Pelt, a été couronné le meilleur chauffeur parmi les 18 finalistes européens. Et ce après une finale exceptionnelle et spectaculaire au Grand Duché de Luxembourg.

Voulez-vous voir Peter en action? Surfez sur **drivers.daf.com**



**BE THE BEST
DRIVE THE BEST**



Contenu **3**

Editorial **5**

Ford Transit Custom PHEV **6**

Traton **18**

DAF: Harry Wolters **22**

Scania: Janko van der Baan **26**

Daimler Kamaz Rus **30**

DAF international driver Challenge:
Peter Jacobs **42**

Peter Van Hoof nommé Sales Manager Truck chez Profile BeLux

Peter Van Hoof (58) est depuis peu le nouveau Sales Manager Truck chez Profile Belux. Fort d'une riche expérience dans l'univers des camions, Peter a occupé différentes fonctions en sales et sales management chez DAF, Volvo et Renault.

Jean-Louis Weemaes, Managing Director de Profile Belux: « Nous sommes heureux d'accueillir Peter au sein de notre équipe. Son arrivée s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de notre stratégie de disponibilité à 100 % visant à gagner davantage de parts de marché. À cet égard, plus que pour la vente de produits, nous optons pour la vente de solutions. »

PROFILE OPTE À 100% POUR UN TEMPS DE DISPONIBILITÉ À 100%

Toutes les entreprises de transport visent un temps de disponibilité maximal. C'est pourquoi



d'immobilisation des camions. Le Profile Uptime Service est un processus continu, qui commence par une bonne gestion des pneus. Nous vous conseillons les pneus les plus performants pour votre type de transport. En les alignant et en les équilibrant, par exemple, vous pouvez en outre réaliser davantage d'économies sur le carburant et les pièces. Avec nos unités de service mobiles, nous inspectons votre flotte plusieurs fois par an. Mais il y a surtout le système Tymacon ultra performant, qui permet au client de suivre parfaitement ses véhicules et à Profile de prévoir d'éventuels échouements imminents. Grâce au Profile Euroservice 24/7 et aux près de 8000 points de service en Europe, nous vous garantissons un retour rapide sur la route en cas de panne. Profile contribue ainsi à vous garantir un rendement kilométrique optimal. Parce que les temps d'arrêt sont du downtime, et que nous optons pour 100% d'uptime ! » ▲

nous proposons le service Profile 100% Uptime Service. Peter Van Hoof, nouveau Sales Manager Truck : « Nous ne pouvons pas promettre un temps de disponibilité de 100%, car un événement inattendu entraînant des retards peut en effet toujours se produire, mais nous garantissons un engagement total de nos collaborateurs et partenaires afin de minimiser les temps

Intertruck lance un vaste réseau de grossistes HD PartsCenter

Fondé par Intertruck en 2014, le HD PartsCenter est maintenant plus vaste et plus solide que jamais. Avec l'ajout de 10 grossistes indépendants aux Pays-Bas et en Belgique, HD PartsCenter est le plus grand réseau de vente en gros du Benelux dans notre secteur.

Intertruck a créé HD PartsCenter pour connecter les professionnels de l'industrie. « Les principaux acteurs du marché tels que Avim-TMO, FTTP, GTO, JB Remservice, Jonk Parts, Rekos et Van der Burg Parts font déjà partie du réseau », déclare non sans fierté Erik Nobel, directeur commercial d'Intertruck Benelux BV. « Nous entretenons des relations intensives avec ces partenaires depuis de nombreuses années et nous sommes heureux qu'ils poursuivent cette relation avec nous », déclare M. Nobel.

Le distributeur de pièces suit de près l'évolution du marché. Parmi les conclusions

tirées de Hoogvliet figure la certitude que le travail à l'« ancienne » n'est plus une garantie pour l'avenir. C'est pourquoi l'entreprise a fait un grand effort en faveur de la coopération sur le marché.

« Nous avons recherché des grossistes indépendants qui souhaitent s'associer au réseau existant par souci d'efficacité. Par exemple, fusionner les volumes d'achats et partager les connaissances et les services. Nous y ajoutons un support marketing et des systèmes numériques innovants, permettant à chaque acteur régional de se concentrer sur son cœur de métier. Grâce aux efforts déployés dans le domaine de l'informatique et de la communication, le grossiste individuel occupera une position plus forte sur le marché », déclare Marcel van Eeuwen, CEO d'Intertruck Benelux BV.

Jusqu'à présent, 10 grossistes aux Pays-Bas et en Belgique ont rejoint le réseau existant,



à savoir Aalst Parts, EBO, EMV, GS Meppel, GTM, Labie, Op't Hof, TLG Ruurlo, TSV et TTMZ.

« Les HD PartsCenters ne sont pas en concurrence les uns avec les autres. Ils travaillent dans une région différente ou ont des spécialisations différentes, ils se renforcent mutuellement », explique van Eeuwen. De plus, en tant qu'initiateur de la plate-forme réseau, Intertruck fait également partie du réseau. Pour ce qui est de la suite, le réseau continuera certainement une expansion au cours des prochains mois. ▲



TRANSPORAMA

40^{ième} année – 398 Octobre/Novembre 2019 - € 4,99

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

REDACTEUR EN CHEF
Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

JOURNALISTES FREELANCE
Jos Haas, Philippe Van Dooren, Leo Van Hoorick, Dirk Willemen, Hendrik De Spiegelaere, Iep Van der Meer

TRADUCTIONS
Didier Lemaire

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

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

MISE EN PAGE
Drukkerij Van der Poorten SA

IMPRIMERIE
Drukkerij Van der Poorten SA



COORDINATION
Goedele Thiry

EDITEUR RESPONSABLE
Jan Voet
Stekensbergstraat 8, B-2390 Westmalle

ABONNEMENTS
Online service via www.transporama.be

DISTRIBUTION
België: A.M.P.
Nederland: Betapress

SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS
7 numéros par année – pas en juillet

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

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

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

Paiements:
IBAN: BE96 7360 1202 2105
BIC: KREDBEBB

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

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



Hoofdredacteur
Jan Voet

Invisibilité

Ailleurs dans ce numéro de Transporama, nous vous parlons de Peter Jacobs, chauffeur belge de poids lourds chez Alders, qui a remporté le DAF International Driver Challenge. Une belle compétition, où les chauffeurs de toute l'Europe se mesurent les uns aux autres dans une ambiance sportive et chaleureuse. Le plus beau moment fut celui où les 3 hommes montés sur le podium se congratulèrent, manifestement très émus. Visiblement, les chauffeurs ont toujours le sens de la solidarité et du soutien.

Que DAF organise une telle compétition pour les chauffeurs s'explique entre autres par la pénurie croissante de personnes ayant la capacité ou l'envie de conduire un poids lourd. Un concours est une bonne façon d'orienter les projecteurs sur les qualités des routiers : responsabilité, indépendance, souci de la sécurité. C'est aussi une excellente façon de donner une impulsion positive au secteur. Malheureusement, l'objectif n'est pas toujours atteint, car de telles compétitions peuvent sembler invisibles au monde extérieur.

L'automobiliste moyen demeure en effet persuadé que conduire un semi-remorque n'est pas foncièrement beaucoup plus difficile que de faire avancer une citadine dans un embouteillage. Il croit aussi que ces gros bahuts ne roulent qu'à vide. Et qu'ils sont la principale cause des embouteillages.

Autant le reconnaître : le secteur du transport routier est confronté à un sérieux problème d'image de marque. Les autres usagers de la route, et même les hommes et femmes politiques, l'accusent de tous les maux imaginables, et cela souvent sans la moindre connaissance des dossiers. Pas étonnant, dans un tel contexte, que les jeunes gens se détournent d'une carrière de chauffeur professionnel. Ceux qui l'ont embrassée partagent presque tous une caractéristique commune : ils sont entrés en contact avec les poids lourds et le secteur du transport routier dès leur jeune âge, souvent par le biais du père ou d'un membre de la famille. Ils savent donc que le travail est dur, exigeant, mais vital, et souvent passionnant.

C'est tout le secteur – chauffeurs, transporteurs, organisations professionnelles et constructeurs – qui doit s'atteler à remédier à ce déficit d'image de marque. Sans quoi, plus aucun jeune n'aura envie de grimper au volant d'un poids lourd...





“Les changements seront plus nombreux au cours des 5 prochaines années que ceux que nous avons connus en un siècle”, assure Hans Schep, patron de Ford Commercial Vehicles lors de la présentation du Transit Mild Hybrid et du PHEV (prononcé pih-èffe), le révolutionnaire plug-in hybride dont le lancement est attendu pour les toutes prochaines semaines. Qui sommes-nous pour le contredire?

Ford innove avec ses Mild Hybrid et Plug-in Hybrid

Ce Transit hérite d'une série de moteurs Diesel 2.0 l EcoBlue, tous rénovés et équipés d'origine d'un système start-stop, éventuellement mariés à une boîte à 10 vitesses et échelonnés et disponibles en 4 seuils de puissance : 105 - 130 - 170 et 185 ch. Ils sont 7 % plus économes que leurs prédécesseurs respectifs.

On note au catalogue l'apparition d'une version Mild Hybrid, à la fois sur le grand Transit et sur le Custom. L'énergie de freinage, qui est normalement gaspillée, est désormais stockée dans une batterie de 48 V. En gros, c'est un démarreur alimenté par courroie qui assure

le transfert d'énergie vers la batterie, assiste le moteur Diesel lors des accélérations ou alimente les systèmes auxiliaires, comme la servodirection. Grâce à l'équipement start-stop, qui intervient déjà en dessous de 12 km/h – alors qu'en général, ce n'est qu'à l'arrêt –, ceci permet d'envisager une économie de carburant moyenne de 3 %, mais qui peut s'élever jusqu'à 8 % en agglomération. Ford n'hésite pas à parler du “Transit le plus intelligent et le plus productif de l'histoire”. Et à première vue, il n'a pas tort. Car dans le même temps, les ingénieurs se sont attelés à éliminer les kilos superflus. Pour la version de 2 tonnes, cela

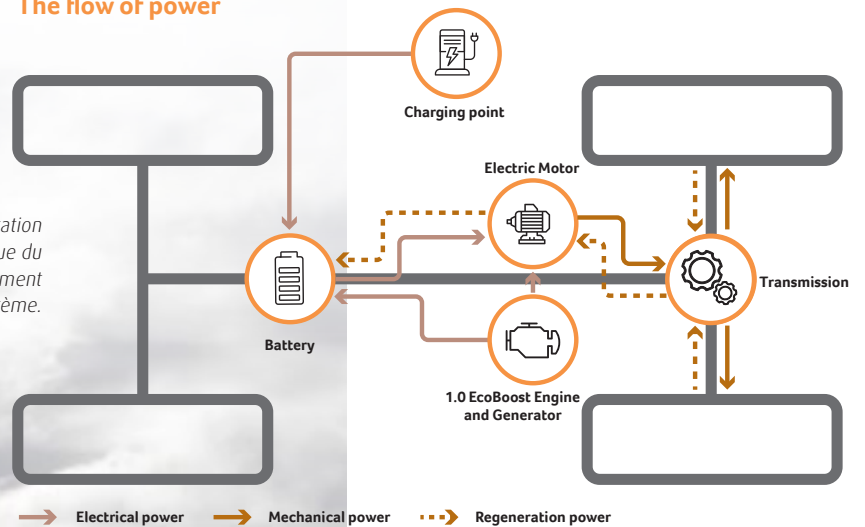




Le tableau de bord du Transit PHEV est simple. Seule critique : on ne voit (presque) pas dans quel mode on circule, ni si le moteur tourne.

The flow of power

Présentation schématique du fonctionnement du système.



passer par le recours à l'aluminium et permet une économie de 48 kg sur le modèle traction avant et 80 kg sur la propulsion.

PHEV

Mais le catalogue prévoit aussi une version PHEV, dont l'innovation est tellement sensationnelle qu'elle pourrait faire oublier la version Mild Hybrid. À ma connaissance, aucun autre constructeur sur le marché des fourgonnettes ne peut se vanter d'aller aussi loin, même si certains concurrents, comme Mercedes ou Toyota, le pionnier en entraînement hybride, distribuent depuis belle lurette des voitures particulières hybrides. Lorsque nous interrogeons les fabricants qui misent sur une solution 100 % électrique, ils répondent généralement : "Trop coûteux" ou "Notre solution couvre 80 % des besoins électriques". Mais là, personnellement, je n'y adhère pas, à ces 80 %. Combien de propriétaires de fourgonnettes l'utilisent-ils seulement en ville ? Et combien de "petits indépendants" ne roulent-ils jamais plus de 150 km par jour au volant de leur fourgonnette ? Oui, nous croyons dans la solution Ford, et je ne serais pas surpris si Volkswagen (le nouveau partenaire de Ford en



De l'extérieur, on ne reconnaît le PHEV qu'au clapet sous le phare avant gauche, qui dissimule une prise électrique.



La centrale énergétique compacte du Transit PHEV. Le moteur à combustion se trouve sur le haut, les composants électriques sont indiqués en orange.



Le moteur électrique alimente les roues avant et rend toute boîte de vitesses superflue.

utilitaires légers) nous annonçait son intention de lancer prochainement un PHEV Transporter.

GÉNÉRATEUR

Le PHEV de Ford n'est pas doté d'un moteur Diesel, mais du petit bloc essence 3 cylindres de 1 litre, maintes fois primé, entre autres élu "Moteur de l'année" 3 fois de suite. Il n'est pas en relation directe avec les roues, mais fournit son jus au moteur électrique de 92,9 kW, et c'est à lui qu'incombe la tâche d'actionner le véhicule. C'est donc un générateur. On évite ainsi le poids, le coût et l'encombrement d'une boîte de vitesses mécanique. Le PHEV est alimenté par un ensemble de batteries installées au centre du véhicule, sous le plancher, à rechargement externe ou, tout en circulant, par le moteur essence. Lorsqu'elles sont entièrement chargées, ces batteries ont une autonomie dépassant les 50 km en mode électrique. Le chauffeur peut choisir entre 4 modes : hybride (EV Auto) – par lequel le véhicule choisit lui-même la source d'énergie, mais qui épuise rapidement les batteries ; EV NOW, pour une conduite 100 % électrique ; EV LATER, pour épargner totalement les batteries, et enfin EV CHARGE, pour les recharger en roulant, par exemple avant un parcours entièrement électrique en ville. Évidemment, ce dernier mode consomme beaucoup plus de carburant, puisqu'il en faut non seulement pour le déplacement en cours, mais également celui à venir. La charge est toutefois rapide : sur un (trop court) parcours d'essai de 30 km, il avait déjà accumulé assez d'énergie pour une autonomie électrique de 19 km. Évidemment, la consommation est à l'avenant : 11 litres/100 km.

La camionnette propose divers modes de conduite, portant notamment sur l'intensité du frein moteur et la quantité d'énergie à récupérer. Dans le mode extrême, on peut presque conduire avec une seule pédale, car il suffit de lâcher l'accélérateur pour provoquer de fortes décélérations. La conduite du Transit hybride est toujours aussi remarquable et la nouvelle version a même hérité d'une série de nouveaux systèmes d'assistance. Grâce à son entraînement mixte, le transit PHEV peut largement dépasser les 500 km d'autonomie avec un seul plein d'essence, et cela pour une capacité de chargement équivalente à celle du Custom standard (un peu plus de 1100 kg). Et grâce à ses batteries, il peut même alimenter de l'outillage léger jusque 6 kW. ▲

LEO VAN HOORICK

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

Volvo Trucks introduit une nouvelle cabine FH XXL en Belgique

Volvo Trucks a agrandi le volume de la cabine FH, déjà spacieuse, pour plus de confort sur les longues distances. Après l'Australie, la plus grande cabine avec plus d'espace de rangement et l'un des plus grands lits du secteur est désormais également conforme à la législation européenne et belge. La cabine XXL sera disponible en Belgique à partir de début décembre.

La nouvelle version XXL de la célèbre cabine FH est conçue pour créer un chez-soi pour les chauffeurs longue distance chargés de tâches lourdes. La cabine est pas moins de 600 litres plus grande que la déjà spacieuse FH, de sorte que les chauffeurs ont beaucoup plus d'espace pour s'étirer. Un lit plus grand et un espace de rangement supplémentaire à portée de main.

Ce résultat a été atteint grâce à un nouveau concept de cabine FH de Volvo Trucks, dans lequel la paroi arrière de la cabine a été déplacée de 25 cm vers l'arrière et renforcée par des montants C. Il en résulte une cabine beaucoup plus grande qui est également suffisamment solide pour satisfaire aux normes de sécurité strictes de Volvo Trucks. Avec ses 4 mètres, la hauteur reste conforme aux normes belges.

« Nous voulions une cabine beaucoup plus grande, suffisamment solide pour résister aux tests de collision frontale de Volvo Trucks, mais sans ajouter beaucoup de poids. La cabine XXL est performante sur les deux fronts », explique Lars Franck, Product Manager Special Vehicle Offering chez Volvo Trucks.

UNE CABINE AGRANDIE POUR UNE MEILLEURE NUIT DE SOMMEIL

Pour une bonne nuit de sommeil, la cabine XXL dispose de l'un des plus grands lits du secteur. Le lit a été allongé de 13 cm et élargi de 25 cm par rapport à un modèle FH normal, ce qui a permis de dégager un espace supplémentaire pour la tête et plus de place pour s'étirer. Le nouveau matelas est en S-Touch Technology, avec une mousse polyéther sur chaque ressort.



« Un chauffeur bien reposé conduit de manière plus sûre et est plus satisfait. C'est pourquoi nous voulions un lit vraiment grand, qui soit très confortable », explique Joacim Vernersson, Chief Project Manager Special Vehicles chez Volvo Group Trucks Technology.

L'intérieur de la cabine est conçu pour être flexible et pratique. Avec 50 litres d'espace de rangement supplémentaire dans les compartiments sous le lit, les chauffeurs peuvent emporter plus d'articles personnels lors de longs trajets. La couchette inférieure peut également être commandée avec une fonction de réglage pour plus de flexibilité et de confort.

« De nombreux chauffeurs de camions Volvo passent parfois des semaines sur la route. Pour eux, la cabine XXL a été conçue avec une flexibilité et un confort de conduite de classe mondiale », explique Joacim Vernersson. ▲





Alcomotive, l'une des sociétés du groupe Moorkens, a commencé la distribution dans nos contrées de la camionnette Maxus dans le Benelux et en Suisse. Il s'agit en fait d'un dérivé du modèle LDV (Leyland DAF Van) produit depuis 1974 en Grande-Bretagne, mais qui n'a jamais vraiment rencontré le succès escompté. Le projet a été repris par Daewoo Motors, puis à la faillite de celui-ci en 2004, par General Motors.

Maxus EV 80 : 100 % électrique

En 2006, le même GM cédait LDV Motors au groupe russe GAZ. Mais il était écrit que l'affaire ne ferait pas long feu – elle ne dura en effet que 3 ans. Un peu plus tard, Maxus fut racheté par le groupe industriel chinois SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation), déjà propriétaire des marques Roewe et MG. Ici, on joue dans la cour des grands : SAIC est en effet le principal groupe industriel automobile du marché chinois – et

le septième au rang mondial. Il a vendu l'an dernier 7,5 millions de véhicules. Il a conservé le concept de base du EV 80, mais l'a rendu 100 % électrique.

SEGMENT LOURD

Le Maxus EV80 se situe dans le segment des camionnettes jusque 3,5 t maximum, et même si le concept de base date un peu, il n'est pas

Maxus est la seule camionnette électrique existant en version châssis à cabine.



démuni de points forts. Car question technologies et volume, il est une alternative aux Volkswagen e-Crafter et Renault Master ZE, notamment. Mais surtout, avec un prix de base de 56 760 € (hors TVA) ; il est entre 10 et 15 % moins cher. Il se décline en outre comme châssis à cabine, ce qui pourrait vraiment séduire de nombreux services municipaux chargés des espaces verts – c'est d'ailleurs ce que confirment les chiffres de vente les plus récents. Un autre aspect où il dame le pion de la concurrence, c'est son autonomie d'environ 190 km. Et d'après ce que j'ai pu me rendre compte sur le terrain, cela semble être authentique. Selon la méthode de mesure NEDC, le rayon d'action serait de 192 km. Selon nos calculs, La barre des 200 bornes en agglomération ne semble

pas être une utopie. Il y aurait moyen de faire encore mieux, si le véhicule était muni d'un mode de récupération de l'énergie sur la boîte de vitesse. Je m'explique : la plupart des voitures et camionnettes électriques permettent au chauffeur de choisir l'intensité du freinage moteur, et donc la quantité d'énergie récupérée. Cela se fait généralement selon plusieurs paliers. Or en agglomération, qui est le terrain de jeu favori des véhicules électriques, on a tout intérêt à opter pour l'intensité maximale du frein moteur : non seulement on récupère un maximum d'énergie, mais il est même possible de conduire le véhicule à l'aide d'une seule pédale, l'accélérateur. Sitôt qu'on le relâche, le véhicule freine. En revanche, sur les routes dégagées, il est préférable d'exploiter tant que

possible l'inertie du véhicule, et donc de rouler peu avec le frein moteur, voire pas du tout.

EN ROUTE

Ce qui dérange au premier contact, ce sont les garnitures du tableau de bord et du volant, qui ne donnent aucune impression de qualité. Et même s'il ne faisait pas spécialement chaud le jour de l'essai, se dégageait de l'intérieur du véhicule une odeur de plastique. Ce n'était pas un problème dans les années 70, mais aujourd'hui... Autant le dire de suite : l'équipement est simple. Le volant n'est pas réglable et ne comprend aucune commande intégrée. La boîte de vitesse se dirige avec une manette à droite du tableau de bord, en 4 modes (P-R-N-D),

Le modèle d'essai n'était pas dépourvu de qualités. C'est surtout le seul véhicule utilitaire électrique homologué pour tracter une remorque (750 kg).



serties dans un panneau noir brillant aux bords chromés, à l'apparence ringarde. Le tableau des instruments se trouve au centre, au-dessus de la planche de bord. Elle comprend à droite un écran noir et blanc pour un ordinateur de bord sommaire (avec un petit bouton de commande sur le tableau de bord), un tachymètre, des indicateurs de la consommation et des batteries. Mais ces deux derniers éléments sont trop petits et trop éloignés du champ de vision pour être efficaces. Le Maxus EV 80 était équipé d'un écran tactile : c'est une option à 700 € qui inclut la caméra de recul ; en revanche, les capteurs de stationnement sont installés en usine. La manipulation de l'écran n'est pas des plus aisées, mais il y a une connectique Apple Car Play et Android Auto. Chapeau pour le confortable siège du chauffeur, muni d'un accoudoir réglable sur la droite. À ses côtés, une banquette 2 places, avec un espace de rangement en dessous, mais ouvert. La radio fait partie de l'équipement standard, mais la qualité sonore est assez "basique". L'ordinateur de bord commet des erreurs, il m'a par exemple urgemment recommandé une pause alors que je ne roulais que depuis quelques minutes. Solution : couper le contact et redémarrer le moteur. Une autre fois, il a lancé un avertissement sonore comme si je risquais l'accident imminent et m'annonçait un dépassement de la vitesse autorisée, alors que le GPS affichait 95 km à l'heure. Par mesure d'économie, la vitesse maximale est plafonnée à 100 km/h. Mais selon le même GPS, je n'ai jamais pu faire davantage que 98, et encore, comme on dit : en descente et avec le vent dans le dos. Pas de patère dans la cabine, mais heureusement une poignée sur chaque porte, y compris celle du fourgon de chargement. En parlant de celle-ci : elle ne se referme pas toujours avec bonne volonté.

L'un dans l'autre, et malgré toutes les faiblesses concernant la qualité globale et l'équipement, le EV 80 m'a assez surpris. C'est certainement un concurrent à prendre en compte sur le marché des camionnettes électriques, surtout quand on considère les 5 années de garantie et d'assistance routière, et même 8 ans pour les batteries.

Le Maxus EV 80 est livré avec empattement long et moteur électrique à aimants permanents, qui développe 100 kW et 310 Nm. Il propose un toit de hauteur moyenne ou surélevée, mais existe aussi, comme je l'ai dit, en châssis à cabine. La capacité de chargement maximal s'élève à 950 kg. La batterie Lithium-phosphate d'une capacité de 56 kWh peut être rechargée en 8h30 au moyen d'un chargeur à courant alternatif de 6,6 kWh. Avec un



Observez Le caisson de chargement avec 8 oeillets d'arrimage et habillage standard à crampons. La deuxième porte latérale coulissante est en option.



chargeur rapide à courant continu (DC), il ne faut que 2 heures.

ET L'AN PROCHAIN...

En mars prochain, Maxus commercialisera une camionnette EV30 un peu plus compact, à empattement court ou long. Le moteur produira 85 kW et 255 Nm. L'autonomie sera de 220 ou 300 km avec une charge entière, selon que les batteries comptent 35 ou 52,5 kWh (calculs selon la procédure NEDC). D'après les communiqués, les batteries devraient être rechargées à 80 % en seulement 45 minutes à l'aide d'un chargeur rapide à courant continu.

La gamme de Maxus devrait encore s'enrichir de l'EV90 en juin 2020. Cette grosse camionnette des segments L2H3 et L3H3 offrira un volume de respectivement 9 et 11 m³. Le constructeur chinois proposera à nouveau 2 batteries : 52 kWh pour une autonomie de 200 bornes ou 73 kWh pour en rajouter 60 (toujours selon le cycle de conduite NEDC). Le moteur développera 150 kW (310 Nm). ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



La prise pour recharge est située à droite, derrière la porte du passager.

Le petit EV 30 rejoindra le catalogue en mars 2020.



Que Citroën ait tiré le gros lot avec son Berlingo, c'est clair comme de l'eau de roche depuis plusieurs décennies. Tant la version voiture de tourisme que fourgonnette demeure d'année en année un succès. Pourquoi ce type de véhicule parvient-il à convaincre tant d'automobilistes, familles et entrepreneurs ? Un test de longue durée m'aidera à mieux le discerner.

Test longue durée : Citroën Berlingo

Ce genre de test permet de circuler avec le véhicule pendant plusieurs semaines, de façon à en découvrir les moins bons aspects. Le véhicule prêté pour l'occasion était une fourgonnette rouge profond, entièrement tôlée, en version d'entrée de gamme. Elle était alimentée par un moteur Diesel marié à une boîte de transmission à 5 vitesses. Le pommeau installé sur le tableau de bord tombe parfaitement en main. À cela, Citroën ajoute une molette rotative de sélection des programmes, dont un mode tout terrain. Il y a même une assistance aux descentes en rampe sévère, comme on en trouve actuellement sur les voitures tout terrain. Les commandes au volant se révèlent très pratiques, en particulier pour ajuster le volume de l'installation audio. Le Berlingo était de type court, avec une seule portière coulissante sur le côté droit et deux portières conventionnelles à l'arrière, s'ouvrant à 180°. Autre aménagement pratique : le siège du passager se replie entièrement, ce qui

donne un espace de chargement considérable susceptible d'accueillir de longs objets. Il suffit de replier le siège et d'ouvrir une trappe dans la cloison de séparation. Les nombreux espaces de rangement intérieurs ne sont pas moins pratiques.

Quant au fourgon, il était sans aucun habillage, mais il est possible d'en commander un chez Citroën, à un prix modéré. Il est doté de 6 œillets de fixation au sol, et de 4 œillets supplémentaires à mi-hauteur. Par conséquent, avec un peu de jugeote, il est parfaitement possible d'arrimer solidement n'importe quel chargement.

EN ROUTE

Malgré une chaîne cinématique a priori assez simple, la conduite de ce Berlingo se révèle fort agréable. Le moteur n'a pas besoin de grimper dans les hauts régimes pour pouvoir prendre sa place dans le trafic, et les changements



Le moteur Diesel a prouvé son caractère très vif.



Le siège du passager se replie pour former une petite tablette d'appoint.



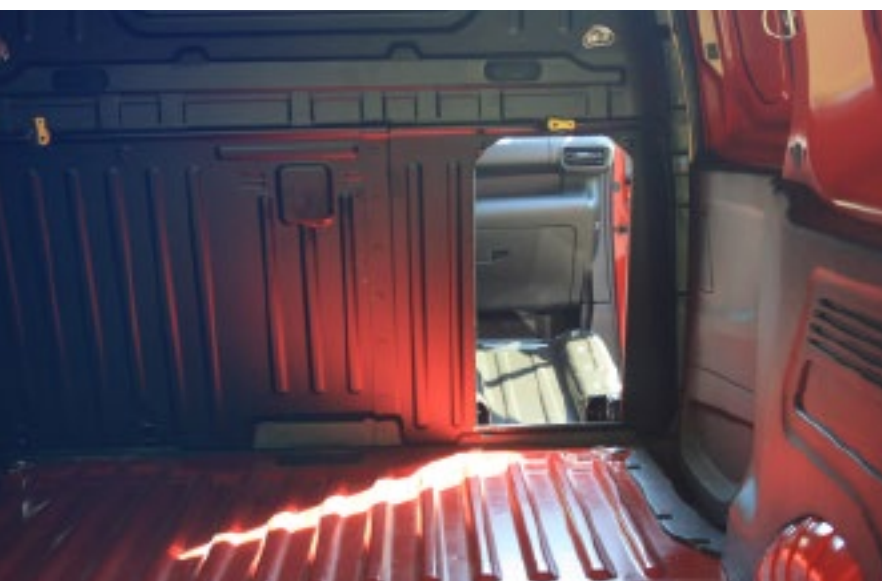
Beaucoup d'espace pour des dimensions extérieures compactes.

de vitesse se succèdent bien. Le pommeau est court et agit avec logique. La voiture est évidemment une traction avant, mais même sous une pluie battante, on ne s'en rend pas compte. Qui plus est, le Berlingo est un véhicule d'un confort remarquable, et ce peu importe

qu'il soit chargé ou non. Les sièges accordent un soutien suffisant lors de longs déplacements. Chapeau aussi pour la consommation modique : des moyennes autour de 5,5 litres sont plutôt la règle que l'exception. Cette énergique camionnette française de petite taille est

donc une source d'économies appréciable. Tout en conduisant, on peut piloter le téléphone via le système Carplay ou Android Auto. On évite ainsi les manipulations hasardeuses du téléphone en main. ▲

JAN VOET



La trappe ouvrante pour de longs objets est très pratique.



Le fourgon est muni de puissantes lampes LED.



Test : Mercedes-Benz Sprinter L2H2

Un test d'un véhicule sur une longue distance en révèle les bons et les moins bons côtés. Cet été, j'ai eu l'occasion de mettre à l'essai pendant une longue période le modèle haut de gamme de la série Sprinter. Je ne l'ai pas du tout regretté...

Le modèle d'essai mis à ma disposition toute une semaine durant était alimenté par le plus puissant moteur 4 cylindres du catalogue du Sprinter. Développant 190 ch et 440 Nm, il était accouplé à la brillante boîte automatique 7G-tronic de Mercedes-Benz, celle-là même qui s'illustrait tout récemment encore sur les voitures de tourisme de la marque. En prenant le volant de cette grosse camionnette, on peut légitimement s'interroger quant à l'utilité de mettre également au catalogue un V6 : quelqu'un n'a-t-il jamais senti

le besoin d'un moteur plus puissant que ce 4 cylindres ? En effet, aux feux de circulation, il faut prendre garde à ne pas démarrer comme une flèche, car les accélérations sont plus vives que la moyenne des routières de leasing. Même avec un chargement complet, la conduite demeure énergique. Bon, la sensibilité aux vents latéraux n'est pas à négliger, ce qui est inévitable en raison de la taille des flancs du Sprinter, comme je l'ai d'ailleurs ressenti lors d'un long trajet par météo houleuse. L'assistant en cas de vents latéraux a même dû intervenir

Dans le segment des camionnettes, ce Sprinter L2H2 est un véhicule impressionnant.



à quelques reprises, en particulier lors de dépassement de poids lourds.

VAISSEAU SPATIAL

Ce qui est vraiment impressionnant, c'est l'habitabilité à bord : aucun problème pour se mettre debout ni pour se déplacer vers l'avant, à gauche ou à droite dans la cabine. La banquette arrière est suffisamment vaste pour accueillir 4 personnes. La paroi de séparation avec le fourgon vient se glisser sous la banquette, ce qui permet d'emporter de longs objets. Sur une longueur utile de moins de 6 m, Mercedes-Benz s'est vraiment plié en quatre pour exploiter l'espace disponible au mieux.

À l'avant, le chauffeur a droit à un siège Isringhausen à suspension ainsi qu'à un tableau d'instruments de bord très clair. Le modèle testé était doté d'une caméra périmétrique à 360°, un équipement qui permet de venir loger la grosse camionnette même dans les places de stationnement les plus étriquées, sans risque de tôles froissées. La console centrale accueille le système MBUX, sur lequel vient se connecter le smartphone. Le mien s'est malheureusement activé de temps en temps, sans sollicitation particulière, pour me demander "Comment puis-je vous aider". L'électronique de bord a déjà fait un long chemin, et ce n'est pas fini.

Le MBUX, ce qui signifie Mercedes-Benz User Experience, permet des paramétrages très nombreux afin d'améliorer encore le niveau de confort. L'écran a une haute résolution et est parfaitement lisible même par ensoleillement vif. Et lors de longues transhumances, lorsque le chauffeur est assailli par la lassitude, voire la somnolence, il est agréablement surpris du soutien que peuvent lui apporter les anges gardiens électroniques. Les phares LED du Sprinter sont un autre atout : leur lumière est très blanche, d'une couleur qui se rapproche fort de la lumière du jour. C'est singulièrement agréable sur les routes obscures ou en mauvais état, car il y faut beaucoup plus de temps avant que les yeux ne se fatiguent. Un autre dispositif qui a prouvé son utilité dans les embouteillages, c'est l'ACC ou adaptive cruise control : il laisse avancer la voiture dans le flux ralenti de la circulation et tient compte des automobilistes qui essaient de s'insérer dans la file sans crier gare.

En condition de chargement, le Sprinter a consommé 11,3 litres aux 100 km sur autoroute. Non chargé, il faut retrancher 0,8 litre. Vu le volume et l'habitabilité de la camionnette, c'est un résultat plus que satisfaisant. ▲

JAN VOET



L'espace ne manque pas, pour le chauffeur comme pour ses passagers.



La finition atteint le niveau d'une voiture de tourisme.



La cloison de séparation plonge sous la banquette arrière, c'est pratique en vue de transporter de longs objets.



L'écran du MBUX est parfaitement lisible, quelles que soient les circonstances et la luminosité.



Ce Scania hybride est testé à Stockholm.

J'ai assisté à un événement de presse dans la localité suédoise de Södertälje, qui avait rassemblé des journalistes de toute l'Europe pour dévoiler la nouvelle génération de poids lourds MAN. Bizarre, Södertälje n'est-il pas le siège de Scania ? Oui, mais les deux marques font partie du holding Traton, tout comme Volkswagen Caminhões e Ônibus (les utilitaires lourds de Volkswagen). Ce groupe a dévoilé sa stratégie pour les prochaines années, et les lignes de faite s'intitulent collaboration, synergie et modularité.

MAN présente de nouveaux modèles au Traton Innovation Day

Le nouveau poids lourd de MAN a été annoncé avec fierté pour février prochain par Joachim Drees, CEO de MAN Truck & Bus SE. Comme chez bon nombre de concurrents, MAN a fait du concept modulaire l'un des piliers de sa production en série. La possibilité d'utiliser des pièces détachées sur plusieurs modèles est un facteur de réussite important pour une entreprise. La mise au point et l'industrialisation d'un module sont plus faciles et moins chères que le développement de pièces détachées spécifiques à chaque véhicule. Tous les articles étant fabriqués sur une même chaîne de production, les synergies sont fortes et les économies significatives. Par un concept savamment étudié et un mariage astucieux de pièces, il devient possible d'assembler des variantes très diverses et de coller davantage aux

attentes de la clientèle.

Pionnier de cette philosophie depuis des années, Scania n'a cessé de la perfectionner et est déjà très avancé : moteurs, boîtes de vitesses, essieux, éléments de châssis ou de carrosserie, pare-brise, tableaux de bord... La liste est longue. Entre-temps, MAN suit le même chemin.

Joachim Drees : "À l'aide de notre nouveau configurateur en ligne, le client peut assez aisément composer un poids lourd sur mesure, en fonction de ses besoins." Dans quelle mesure cette synergie dépassera-t-elle le cadre d'une seule marque pour en faire bénéficier d'autres ? Ce point n'est pas très clair, mais on peut logiquement supposer que les MAN et Scania partageront des éléments communs. C'est d'ailleurs le cas des boîtes de vitesses.



Le nouveau poids lourd MAN camouflé, que MAN nous a juste révélé sur écran.



Le MAN eTGM est mis à l'essai sur les routes autrichiennes.

On pourra juger l'intensité de la collaboration entre les deux marques le 10 février prochain, lors du lancement de presse du nouveau poids lourd MAN. Joachim Drees a rappelé que ce MAN a été développé en concertation avec plusieurs clients. Son moteur D26 Euro 6d a encore été perfectionné, les frottements internes réduits, pour améliorer les performances et diminuer la consommation – de 4,2 %, selon notre interlocuteur. La boîte de vitesses Tipmatic, un modèle ZF TraXon en langage MAN, demeure. Les principaux changements concernent apparemment la cabine.

MOTEUR DE 13 LITRES ANNONCÉ

Mais de vrais changements, il n'en sera point question avant 2021, lors de l'arrivée des nouveaux moteurs 13 litres. Ils seront la version la

plus puissante de la nouvelle plate-forme de moteurs pour Scania et MAN. Tout récemment, ce dernier a commercialisé un moteur 9 litres D1556 Euro 6d pour autobus urbains et véhicules de distribution ou applications requérant une tare allégée. En début d'année, j'ai visité l'usine MAN à Nuremberg, qui assemble bon an mal an environ 100 000 moteurs, dont un nombre assez considérable à 8 cylindres pour les missions difficiles. On a maintenant annoncé que MAN comptait à terme remplacer la transmission Tipmatic par la boîte de vitesses Scania – sans toutefois indiquer de date butoir. Cela pourrait signifier les véritables débuts d'une conception modulaire entre les deux marques. Mais celles-ci continueront de mener leurs existences propres, comme l'a dit un porte-parole de Traton : "Nos trois marques conservent leurs positionnements bien pré-



Andreas Renschler, CEO de Traton.

cis." Précis ? Le champ d'action de MAN et de Scania n'a pas été clairement dessiné. On sait juste que l'actuel modèle MAN TG restera en production pendant encore 18 mois.

RESSOURCES MODULAIRES

La conception et la fabrication modulaires sont à la mode chez tous les constructeurs. Mais chez Scania, on leur a donné un nom : Byggladan. C'est la dénomination suédoise pour la boîte à outils modulaire de Scania, utilisée pour tous les véhicules du groupe Traton. On fait juste une distinction dans le type d'entraînement.

Avec un budget de développement estimé à 1 milliard d'euros jusque 2025, les véhicules électriques héritent de fait de la meilleure place. Ce montant doit servir à la mise au point d'une plate-forme électrique modulaire pour les trois marques du holding Traton : MAN, Scania et Volkswagen Caminhões e Ônibus. Le holding a aussi prévu 1 milliard d'euros pour la numérisation et la connectivité. Chez Scania, pas moins d'un tiers des ingénieurs sont des développeurs de logiciels, selon son CEO Henrik Henriksson. "Il s'agit d'une offensive ciblée pour créer des solutions additionnelles

aux moteurs à combustion. Notre objectif consiste à avoir un rôle de premier plan comme fournisseur de poids lourds et d'autobus électriques", commente Andreas Renschler, membre du conseil d'administration de Volkswagen AG et CEO de Traton SE. Cette plate-forme devrait déjà être exploitée en 2020 pour la production en série de bus urbains électriques Scania et MAN. On verra certainement l'an prochain les moteurs des MAN Lion's City E sur les chaînes de montage modulaires. Avec ce budget commun, Traton a puisé des ressources humaines auprès de ses trois filiales afin d'élaborer une plate-forme commune. Elle doit conduire vers une nouvelle génération de chaînes cinématiques électriques, de châssis et de logiciels de gestion de batteries.

1600 POIDS LOURDS ÉLECTRIQUES

Ce qui semble entraver [DL1] ce grand dessein, c'est le développement que semble connaître Volkswagen Caminhões e Ônibus, dont le CEO Roberto Cortes et Patrick Meuller, Vice-Président Global Innovation and Procurement chez AB InBev, ont annoncé l'intention du grand brasseur belgo-brésilien de lancer 1600 camions de distribution Volkswagen électriques e-Delivery 4 sur les routes brésiliennes en l'espace de trois ans. C'est un camion entièrement conçu au Brésil avec une chaîne cinématique électrique de la marque japonaise Hino Motors, appartenant au groupe Toyota, et avec lequel Traton a conclu un partenariat stratégique en matière d'e-mobility. Le moteur de 85 kW est alimenté par des batteries Lithium-ion de 360 kWh, de 360 volts. La consommation serait comprise entre 0,3 et 0,45 kWh/km, ce qui lui autoriserait un rayon d'action de 120 km.

Au salon IAA de 2018 [DL2], on avait déjà pu voir sur le stand Traton un bus Volkswagen e-Flex équipé d'un moteur électrique de 300 kW et de batteries de 260 kWh qui lui accordaient une autonomie de 150 bornes. Malgré la collaboration avec Hino, la branche brésilienne de Traton est impliquée dans le concept modulaire et le projet électrique.

HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES

Au Traton Innovation Day Scania, les journalistes présents eurent l'occasion d'admirer un camion R450 Hybrid à pantographe, permettant de capter l'électricité par ligne aérienne, pour rouler ou pour recharger ses batteries. Ce système peut se révéler avantageux dans certains créneaux, par exemple la distribution, pour re-



Un Volkswagen e-delivery fabriqué et conçu au Brésil.



Les batteries sont disposées entre les poutres du châssis.



Un camion avec pantographe ? Une solution originale pour l'instant au stade d'essai dans le nord de l'Allemagne.

charger les batteries juste avant de pénétrer dans une ville zéro émission. Le basculement entre les deux modes de traction peut se faire automatiquement par géolocalisation. Scania mène actuellement des tests avec des véhicules hybrides, à piles à combustible (l'hydrogène est converti en électricité) et,

avant la fin de l'année, un essai de camions électriques chez un client.

Du côté MAN, ce Traton Innovation Day nous a permis de tester quelques camions électriques. Un projet pilote de grande ampleur est en cours en Autriche avec des eTGM de 26 tonnes, et il sera élargi avant la fin de l'année. La production et la livraison devraient avoir lieu fin 2020, début 2021.

À côté de cela, la camionnette MAN eTGE connaît déjà un succès certain avec 150 unités vendues. Les spécialistes y reconnaîtront le frère jumeau du Volkswagen Crafter. Pour Andreas Renschler, c'était déjà une raison d'annoncer que dans les 10 à 15 prochaines années, un tiers des poids lourds et autobus produits sous la bannière de Traton aura une chaîne cinématique alternative, électrique pour la plupart. Le reste de la flotte se composera de moteurs Diesel encore moins polluants et de biocarburants, éthanol, LNG, CNG, sans oublier la solution hybride et plug-in hybride, pour "raboter" toujours plus les rejets de CO₂. ▲

Jos HAAS

Marc Van Belleghem est le tout premier Chevalier de la Route de Diamant en Belgique

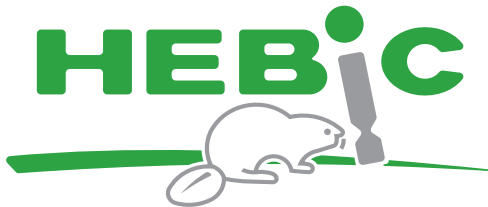
Marc Van Belleghem (58 ans), d'Oostkamp, sera fêté ce jour en tant que tout premier Chevalier de la Route de Diamant en Belgique, une initiative de TVM Belgium, assureur spécialisé dans les transports. Concrètement, cela signifie que Marc a déjà 20 (!!!) années de conduite sans accident au volant de son poids lourd. Marc roule depuis 28 ans pour la société Snel Logistic Solutions à Deinze. Il parcourt environ 50.000 km/an, surtout pour la distribution en Flandre occidentale et orientale. Frank Van Nueten, directeur général de TVM Belgium: «TVM accorde une grande importance à la sécurité routière. Grâce à notre initiative de sécurité baptisée «Les Chevaliers de la Route», nous essayons non seulement de réduire le nombre de sinistres, mais aussi d'apporter une contribution positive à la sécurité routière en général. Nous mettons à l'honneur chaque année plusieurs dizaines de Chevaliers de la Route d'argent et de bronze, mais seulement une poignée de Chevaliers d'or. Avec Marc, c'est la première fois que nous récompensons un Chevalier de la Route de Diamant en Belgique ! Rendez-vous compte, 20 ans sans accident au volant d'un poids lourd. Cette performance est réellement unique, même si nous espérons pouvoir ajouter d'autres Chevaliers de Diamant à la liste ces prochaines années. Si tout se déroule comme prévu, Snel Logistic Solutions devrait compter deux chevaliers de diamant supplémentaires en 2024!»

Gert Snel: «C'est une énorme fierté pour Snel Logistic Solutions de compter le tout premier Chevalier de la Route de Diamant de Belgique en ses rangs. La sécurité routière est un des fondements de notre organisation avec entre autres des analyses du style de conduite de chaque chauffeur, des parrains chauffeurs et un renouvellement continu de la flotte. Marc est vraiment un chauffeur exceptionnel! Il fera toujours son travail comme il faut. Les clients l'apprécient aussi



beaucoup. Il est rigoureux, ponctuel et toujours prêt à donner un coup de main si le planning le nécessite. Un exemple pour de nombreux chauffeurs de poids lourds donc!»

La cérémonie de remise de la médaille a eu lieu chez Snel Logistic Solutions à Deinze, en présence de sa famille et de nombreux collègues. Marc a reçu par la même occasion de son employeur un tout nouveau Scania P280 6X2, avec toutes les options souhaitées. Une récompense bien méritée pour ses performances exceptionnelles, avec un troisième essieu supplémentaire et une cabine haute pour plus de confort. ▲



Simple, utile et meilleur!



plafond

parois

plancher

passages de roue





Dans le cadre du DAF Drivers Challenge, le concours international des chauffeurs dont nous vous parlons plus loin dans ces pages, Transporama a eu l'opportunité de rencontrer pour une interview exclusive Monsieur Harry Wolters, big boss de DAF depuis le début de l'année. Certains articles alarmistes de la presse généraliste ont pu laisser entendre que les constructeurs de poids lourds se trouvaient dans des passes difficiles. Est-ce vraiment le cas? Harry Wolters nous a donné un avis très clair.

Harry Wolters, CEO de DAF : faire parler le bon sens

Si vous n'avez jamais entendu parler du Brexit, c'est que vous avez vécu en hibernation ou revenez d'un voyage sur Mars. Les déclarations de certaines personnalités politiques européennes, les communiqués alarmants des journaux et les documentaires

inquiétants diffusés à la télévision ne sont pas de nature à apporter un peu de sérénité. Le tourbillon médiatique et politique qui a déferlé sur le Royaume-Uni n'est pas non plus de nature à inspirer confiance envers les insulaires, surtout pour les patrons et entreprises



qui commercent avec la Grande-Bretagne ou envisagent de le faire. N'a-t-on pas entendu que le Brexit allait provoquer la disparition de 50 000 postes de travail ? A-t-on pris la peine de vérifier ces hypothèses – pour autant qu'on puisse le faire ?

Or à chaque question contenant ce maudit terme de "Brexit", Monsieur Harry Wolters m'a prouvé avec calme et assurance que DAF s'est parfaitement préparé à tout scénario imaginable : "Nous sommes prêts pour affronter n'importe quelle issue au 31 octobre. Pour nous, c'est une question essentielle, car DAF est leader de marché en Grande-Bretagne.

Notre usine de Manchester assemble tous les modèles DAF : les LF, CF et XF en sortent de nos chaînes, en version à conduite à gauche ou à droite. Chaque année, nous vendons environ 40 000 poids lourds outre-Manche, ce qui nous assure une domination avec environ 30 % des parts. C'est donc un marché très important pour DAF. Nous avons très tôt mené des conversations avec les services des douanes des Pays-Bas et de Grande-Bretagne, nous nous sommes mis en ordre avec l'INCO et le RDW. Notre personnel, qu'il soit européen ou britannique, n'a rien à craindre. Même si certains redoutent une sortie désordonnée des sujets de Sa Majesté, ce que l'on appelle un Brexit dur, nous sommes parés. Et à fortiori, si un accord est trouvé.

Assez étonnamment, tous ces préparatifs ne nous ont pas coûté énormément. Le coût principal consiste à augmenter certains stocks de pièces détachées. Il a suffi de quelques millions d'euros pour nous garantir un approvisionnement pendant une période raisonnable, si les flux commerciaux de et vers le Royaume-



Harry Wolters est le grand patron de DAF Trucks depuis le début de l'année.



Ces dernières années, DAF a beaucoup investi pour éliminer les goulots d'étranglement de ses chaînes de fabrication.

Uni devaient être perturbés. Nous avons par exemple un stock supplémentaire chez notre fournisseur français de cabines LF.”

On ne sait pas encore clairement quelles seront les solutions politiques trouvées pour le divorce des Britanniques de l’Union européenne. Mais à entendre notre interlocuteur, ce n’est pas parce qu’il tonne que la foudre tombe chaque fois. Autrement dit, il ne faut pas craindre le pire : “Comme avec tous les partenaires commerciaux importants, il est essentiel que chacun puisse tabler sur des tarifs raisonnables à l’importation. Une solution humaine, où priment le bon sens et la raison, semble aller de soi. Surtout que le Royaume-Uni n’est pas obligé de lever des taxes d’importation sur les articles provenant de l’autre côté de la Manche. S’il s’en abstient, on voit mal pourquoi l’Union européenne ne ferait pas de même. On ne comprendrait pas qu’elle se mette à taxer les importations britanniques. Nous trouvons surtout important de protéger nos clients : nous voulons à tout prix éviter un renchérissement de nos poids lourds.”

VENTE DE TRACTEURS

Depuis quelques mois, les statistiques laissent présager un recul de la vente de tracteurs en Europe. Certaines sources prétendent même que les ventes seraient tombées à zéro. Qu’en est-il chez DAF ? Harry Wolters : “C’est vrai qu’il plane un sentiment d’incertitude sur le marché, perceptible chez toutes les marques. Les

réactions de l’économie aux actualités sont assez nerveuses. Aux Pays-Bas, il peut s’agir de débats sur les retraites, de relations commerciales houleuses entre les États-Unis et la République Populaire de Chine, sans parler du Brexit bien entendu. Toutes ces actualités maussades provoquent des réponses épidémiques chez certains économistes ou financiers.”

Ces réactions craintives serait-elle justifiée ? Harry Wolters nuance : “Ces dernières années, le nombre d’immatriculations de véhicules neufs fut chaque fois très élevé : 320 000 en 2018, nous en attendons 330 000 cette année. Il faut savoir que nous dépassons chaque année la barre des 300 000 poids lourds depuis 4 à 5 ans. Or ces véhicules devront être remplacés un jour ou l’autre, ce qui se traduira à nouveau par des chiffres élevés. Même si le marché est hésitant, même si les entrepreneurs postposent un peu leurs achats ou si nous connaissons un repli : les statistiques de vente devraient rester bonnes. Chez DAF, nous ne nous faisons guère de souci quant aux chiffres de production de nos usines. Certes, je constate bien que le marché est hésitant, que les clients adoptent une attitude attentiste. Mais contrairement à ce que l’on croit, cela ne se traduit pas par une diminution des ventes, bien au contraire.”

Il est vrai qu’en Europe, plusieurs marchés sont repartis à la hausse, de façon assez inattendue. L’Allemagne, moteur économique du continent, était le cas le plus étonnant selon

Monsieur Harry Wolters : “Ce pays est un peu particulier. En début d’année, nous y avons enregistré des chiffres de vente fabuleux, qui nous ont portés à croire que nous pourrions battre notre record sur le marché germanique. Puis la tendance s’est ralentie, mais nous terminerons malgré tout 2019 par un nombre assez impressionnant de poids lourds vendus outre-Rhin. En revanche, il m’est bien difficile d’expliquer ce qui a provoqué la légère hésitation enregistrée cette année.

ance aussi, la croissance est étonnamment forte. L’économie française se porte bien, ce qui se traduit par une hausse des ventes de poids lourds. Les échos de l’Hexagone sont très prometteurs.”

CARBURANTS ALTERNATIFS

Aux Pays-Bas, la situation politique et sociale s’est dégradée ces derniers mois, après que des activistes environnementaux aient gagné un procès devant le Conseil d’État. Celui-ci a alors contraint le gouvernement néerlandais à prendre des mesures draconiennes en faveur du climat. Les agriculteurs, l’industrie, mais également le citoyen modal pourraient en ressentir les effets. Chez DAF, les répercussions sont pour l’instant modérées, estime Monsieur Wolters : “Nous sommes sur le point de distribuer, là où c’est possible, des modèles DAF électriques comme alternative aux camions conventionnels alimentés au Diesel. Mais la façon la plus rapide de limiter la pollution de l’air consiste à opter pour les huiles végétales hydrotraitées (HVO), qui permettent une diminution de 90 % du CO2 atmosphérique. Surtout que les infrastructures pour la production et la distribution de ces huiles sont disponibles. Cela n’empêche évidemment que nous cherchons toujours à fabriquer les moteurs les plus économes possible, de façon à diminuer les rejets polluants par tonne-kilomètre. Nous savons que c’est important en vue de limiter les gaz à effet de serre. En tant que fabricant de poids lourds, nous sommes de farouches partisans d’une réduction du CO2 rejeté dans l’atmosphère. Tout porte à croire que nous serons en mesure de proposer des solutions spécifiques pour chaque segment de transport : électriques, hybrides ou à l’hydrogène. N’oublions pas non plus que les carburants synthétiques (par lesquels le CO2 est capté de l’air et converti en Diesel au moyen de surplus d’énergie solaire et éolienne) sont une piste qui ouvre des possibilités.” ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L’INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



La marque néerlandaise DAF se porte bien sur plusieurs marchés européens.



Depuis ses tout débuts, DAF se veut proche du chauffeur.



L'an dernier, le XF et le CF ont été élus International Truck of the Year.



Juste après le lancement par Scania du modèle Next Generation, le Néerlandais Janko van der Baan est revenu dans nos plats pays, à l'été 2017, pour prendre les commandes de l'entreprise pour la décennie à venir et constater à quel point les nouveaux poids lourds Scania y étaient très appréciés. Le grand patron de Scania dans le Benelux dit pressentir un point de rupture décisif dans le secteur du transport pour les prochaines années. Nos collègues du magazine néerlandais spécialisé TTM.nl l'ont rencontré.

Le marché belge a connu une croissance soutenue et le pourcentage de chauffeurs belges a de nouveau augmenté.

Janko van der Baan, Executive Managing Director de Scania Benelux "Une nouvelle ère"

Avant l'été 2017, vous aviez travaillé plus de 8 ans à l'étranger, notamment dans votre dernière fonction de managing director de Scania pour le Danemark. Qu'avez-vous pensé de revenir aux Pays-Bas, votre patrie ?

"À vrai dire, le plus grand changement concernait ma famille, et donc ma vie privée. Côté professionnel, j'étais bien préparé, car il n'y a guère de différences entre ce que je faisais au Danemark et mon travail ici. En outre, les deux

Janko van der Baan a pris la tête de Scania Benelux à l'été 2017.



marchés sont similaires. Tout comme les Pays-Bas, le Danemark est une nation commerçante et la culture y est pratiquement identique. Mais il y a tout de même des différences. Au Danemark, Scania emploie 600 personnes ; au Benelux, c'est le double. Et nous y vendons chaque année entre 4200 et 4300 poids lourds, soit 3 fois autant qu'au Danemark. D'ailleurs, dans les résultats annuels, Scania Benelux occupe la troisième place en Europe. C'est remarquable pour un petit trio de pays comme les nôtres. J'évoquerai également l'avantage de la langue. Au Danemark, je ne parlais pas le danois avec les collègues ni le personnel, mais bien l'anglais. Ici, je peux tout faire en néerlandais, le contact est plus facile, et je suis donc aussi beaucoup plus proche des gens. Par exemple, les techniciens des ateliers. Au Danemark, ils venaient moins vite me trouver. Et en ce qui concerne les transporteurs du Benelux, j'ai l'impression qu'ils sont plus professionnels que bon nombre de leurs collègues de l'étranger.

Quelle place Scania occupe-t-il sur le marché néerlandais du Benelux ? Dans quel segment peut-il encore croître ?

“L'an dernier, nos parts de marché ont progressé de 4 % aux Pays-Bas, pour atteindre 23,6 % dans le segment de plus de 16 tonnes. Je ne voudrais pas paraître arrogant, mais nous l'avions pressenti – même s'il faut toujours tenir compte de la concurrence. Nous proposons désormais une gamme très large avec des structures modulaires, qui nous permettent de proposer quantité de solutions spécifiques que nous n'avions jamais avant. Même en usine, les configurations envisageables sont innombrables. Cela nous permet d'être ambitieux pour le segment de la construction. Autrefois, nous étions contents de parvenir à livrer un modèle à 5 essieux de 50 tonnes ; aujourd'hui, nous faisons bien mieux en usine. Il n'y a plus qu'à concrétiser tout cela dans les débouchés, y compris à l'étranger. La structure modulaire implique la disponibilité de pièces en stock et une livraison plus rapide. Le service après-vente y gagne aussi. La marge de progression dans le secteur de la distribution est également intéressante. Car nous avons maintenant des camions parfaits pour assumer ce rôle, par exemple la Série L, notre cabine d'entrée de gamme. C'est un camion très polyvalent.”

“notre croissance est également très forte en Belgique. Nous y avons écoulé l'an dernier 900 véhicules, soit plus qu'avant la crise. Et l'on observe une tendance à la relocalisation: autrement dit, on emploie davantage de chauffeurs belges sur des poids lourds enregistrés en Belgique. Le LNG y gagne aussi en popu-



Scania joue la carte du gaz naturel liquide et d'autres carburants alternatifs.



Scania participe au projet pilote d'autoroute électrique dans le nord de l'Allemagne.

larité, c'est un phénomène constaté aux Pays-Bas aussi. Les deux pays connaissent souvent des adjudications d'autorités publiques. Nous y sommes chaque fois très bien représentés.”

La gamme Scania a été entièrement renouvelée ces dernières années. Quel en a été l'accueil ? Quels furent les plus grands succès, et avez-vous connu des revers ?

Le Next Generation a été lancé en 2016, mais sa production n'a commencé au Brésil que cette année. C'est très avantageux, car nous exploitons ainsi un seul programme pour le monde entier. Garder côte à côte deux programmes simultanément s'avère compliqué. La gamme actuelle s'appuie sur trois facteurs de réussite: qualité, consommation de carburant, confort du chauffeur. C'est important, car

nous concevons des poids lourds dans lesquels les chauffeurs aiment prendre place. Quant aux entreprises ou patrons, ils optent pour Scania en raison de la qualité du véhicule et de bons résultats de consommation. Vous parliez de revers ? Eh bien oui, nous en avons connu quelques-uns: au début, nous ne parvenions pas à suivre la demande et les délais de livraison étaient très longs. À cela se sont ajoutés les problèmes de livraison des moteurs V8, qui représentent tout de même 15 % de nos commandes. Ce fut une période difficile, mais nous l'avons surmontée. Nous n'avons pas perdu de clients, néanmoins les relations ont parfois été tendues. Fort heureusement, tout est rentré dans l'ordre et Scania construit aujourd'hui à Södertälje sa propre fonderie pour ses moteurs de 13 et de 16 litres.”



Le concept NXT du constructeur nordique.



Un poids lourd à conduite autonome, conçu par Scania pour une exploitation minière.

Certains transporteurs susurrent que les Scania sont coûteux, à une époque où les rendements sont déjà minimes...

“Les prix d’achat des Scania sont peut-être plus élevés, mais de là à prétendre qu’ils sont chers... Non. Comme je le disais: les chauffeurs, une denrée rare actuellement, sont très satisfaits de nos engins. Ils font preuve d’économie en consommation de carburant. Et les modèles Scania sont conçus pour diminuer les temps d’immobilisation. Nos clients existants sont satisfaits, les nouveaux aussi. Si l’on se contente de comparer les prix d’achat, nous sommes perdants ; mais si l’on tient compte du rendement réel, nous sommes vraiment dans la course.”

Scania joue la carte des carburants alternatifs comme le gaz naturel liquide ou compressé, celle de l’hybride, mais ne serait-il pas temps de proposer un poids lourd 100 % électrique ?

“C’est une très bonne question, car Scania a présenté son concept NXT pour 2030: une plate-forme électrique supportant, au choix, une structure pour transport de personnes ou de marchandises. Nous réfléchissons aux poids lourds à batteries électriques, mais pensons que les temps ne sont pas encore mûrs, car ils ne respectent pas les critères que nous nous sommes fixés: fiable, abordable, disponible. On sait que les batteries sont très onéreuses. Scania a conclu un accord avec le fournisseur

de batteries NorthVolt, qui fera la différence le moment venu. Mais pour l’instant, nous nous contentons d’une solution hybride. Elle nous permet d’ailleurs, par la géolocalisation, de procurer la solution que les clients attendent.”

Que pensez-vous en général de la transition vers l’électrification et des attentes des pouvoirs publics envers une diminution des émissions de CO2 ?

“La transition vers l’électrification est un processus irréversible, mais il revient entre autres aux autorités de la canaliser correctement. Or pour l’instant, cela manque de cohérence. Les autorités locales, notamment, ne se préoccupent guère de maîtriser les dossiers sur le bout des doigts. Certains élus ont entendu parler des avantages des poids lourds électriques, et décident dans la foulée d’interdire dès 2025 toute distribution urbaine au moyen de véhicules avec moteur polluant. Or tous les spécialistes affirment qu’une transition énergétique en un délai aussi court est impossible. Les poids lourds électriques n’existent pas encore ou sont trop onéreux ; les bornes de recharge pratiquement inexistantes ; et le principal argument: le réseau de distribution électrique n’est pas en mesure de fournir les grandes quantités de courant qui seraient requises pour recharger tous les poids lourds électriques. Dans le même temps, on entend peu de parlementaires parler de HVO (huile végétale hydrotraitée), qui serait pourtant une excellente solution en vue de rendre les moteurs Euro 6 actuels encore moins polluants.”

Vous êtes passé par Södertälje, le siège principal de Scania. Comment y considère-t-on le marché du Benelux, avec son unité de fabrication à Zwolle et de peinture à Meppel aux Pays-Bas, et les deux centres logistiques belges de Hasselt et d’Oplabbek ?

“Eh bien, les Scandinaves savent que la filiale Benelux n’est pas quantité négligeable. Elle emploie 2500 personnes, soit plus de 10 % du personnel global de Scania ! Les stratèges de Södertälje observent naturellement avec un vif intérêt ce qui se passe chez nous, en particulier à Zwolle, où l’on imagine des solutions qui seront appliquées en Suède ultérieurement. Je puis vous dire que nous sommes pionniers dans certains domaines et avons même la liberté pour entreprendre et inventer. Prenons le cas des panneaux solaires sur l’usine de Zwolle. Le Benelux est très bien côté en Suède. Voyez le nombre de tops managers néerlandais, ce n’est pas dû au hasard.”

Comment se présente le réseau de concessionnaires de Scania actuellement ? Et comment est-il appelé à changer dans les prochaines années, avec l'allongement des intervalles de maintenance ?

“Nous comptons 48 concessions au Benelux, auxquelles s'ajoutent 13 indépendants. Mais ils sont mis sur pied d'égalité, nous ne faisons vraiment aucune différence. L'allongement des intervalles de maintenance n'est pas un phénomène neuf. Dès lors, les concessionnaires s'adaptent et proposent davantage de services relatés: maintenance du matériel tracté, chauffage de certains types de remorques (pour les fleuristes, par exemple), moteurs de refroidissement... Notre entrepôt logistique d'Opplabbeek gère également un stock important de pièces détachées Thermo-King ou BPW. Dans le même temps, on constate que des clients sous-traitent de plus en plus l'entretien des poids lourds Euro 6 modernes. Parfois sous la forme d'un contrat de maintenance, avec un programme souple qui évite les délais d'immobilisation. Autrement dit, les entretiens ne se font plus à intervalles fixes, mais lorsqu'ils s'avèrent nécessaires, en fonction des données enregistrées par l'équipement de connectivité du véhicule. Bref, moins d'entretiens, mais au bon moment. rassurez-vous, je ne pense pas que nos concessionnaires se croiseront les bras à l'avenir, car le planning est toujours rempli. Observez le contrat conclu avec la Défense: il porte sur la maintenance de 2000 véhicules au cours des 10 prochaines années. Quant aux fluctuations économiques, elles sont imprévisibles. Certains évoquent une récession, mais qui sait ce que nous apportera le Brexit et d'autres développements de nature politico-économique ?”

Dans quelle mesure Scania connaît-il une pénurie de personnel technique ? Et si c'est le cas, comment fait-il pour la résorber ?

“Pour l'instant, 50 postes sont vacants chez nous. Cela semble beaucoup, mais en fait, ça ne représente qu'une nouvelle recrue par établissement. Lorsqu'il s'agit de jeunes travailleurs, un bon encadrement s'avère crucial. C'est pourquoi nous avons libéré de ses tâches habituelles un installateur qui se rend chez les concessionnaires afin d'encadrer les techniciens apprentis. Nous avons remarqué que pour beaucoup de travailleurs, le salaire est moins important qu'un environnement agréable et sûr, avec de chouettes collègues et des opportunités d'épanouissement. Et je dois dire que notre Truck Academy's fait du bon boulot. En outre, notre personnel est fidèle. De toutes les nouvelles recrues, 48 % travaillent encore chez nous après 10 ans.”

Vous êtes chez Scania depuis fort longtemps. Pourriez-vous envisager de travailler pour une autre entreprise ?

“Envisager ? Ce serait possible, mais je vous répondrai: pourquoi donc ? Je n'ai pas de tatouage Scania sur le bras, mais je ne parviens pas à me projeter chez un concurrent. D'ailleurs, si je devais quitter Scania un jour, ce serait pour aller dans un tout autre secteur.”

Scania est une filiale de Traton, le holding des fabricants de poids lourds de Volkswagen. Que va-t-il se passer après l'introduction en bourse ?

“Les répercussions seront surtout sensibles en Suède, pas vraiment dans le Benelux – sauf peut-être au niveau du management, mais pas du personnel. Il faudra veiller à préserver

jalousement la structure et l'intégrité de l'entreprise, pour éviter les problèmes qu'a connus Volkswagen avec les moteurs Diesel. Lorsqu'on est coté en Bourse, ça ne pardonne pas !”

Où voyez-vous Scania Benelux dans 10 ans ?

“C'est une question très intéressante. Je crois que nous sommes à la veille de changements inédits dans le secteur du transport et de la logistique. La rupture s'annonce majeure. Je crois que Scania va plus évoluer dans les 10 ans à venir qu'au cours de ses 128 années d'existence. Il suffit de parler d'électrification, d'intelligence artificielle, de CNG, de conduite autonome... Le rôle du chauffeur va changer du tout au tout, et par conséquent, celui des poids lourds aussi. Notre concept NXT n'est pas une vague vision d'avenir. Je pressens également un rôle plus important dans le processus logistique pour les chargeurs. Ils veulent des transports plus écoresponsables, bien plus que maintenant. Certains viennent déjà nous consulter à propos des poids lourds qu'ils veulent employer, avant même de solliciter un transporteur. Autour de la table se retrouvent parfois aussi des fournisseurs de carburant, afin d'améliorer tant que possible les prestations de transport. Mais je trouve aussi que les chargeurs doivent conclure avec les transporteurs des contrats sur des durées beaucoup plus longues. On ne peut pas leur demander d'investir dans une flotte au gaz naturel si on ne leur propose qu'un contrat de 2 ans: il faut au moins 5 ou 6 ans. Mais assurément, les 10 prochaines années s'annoncent captivantes pour le secteur du transport routier !” ▲

ARJAN VELTHOVEN
(RÉDACTEUR EN CHEF DU MAGAZINE NÉERLANDAIS TTM.NL)

CE TEXTE A ÉTÉ RÉDIGÉ PAR LE JOURNALISTE NÉERLANDAIS ARJAN VELTHOVEN, PUIS TRADUIT ET PUBLIÉ DANS NOS PAGES EN RAISON DE SON INTÉRÊT POUR LE MARCHÉ DU BENELUX. DES INFORMATIONS PLUS DÉTAILLÉES SE TROUVENT SUR LE SITE TTM.NL

Scania demeure incroyablement populaire chez les chauffeurs de poids lourds.





Daimler Kamaz : bons baisers de Russie

L'ouverture d'une nouvelle usine de construction de cabines à Chelny, en République du Tatarstan, est la conséquence directe de la signature d'une joint-venture entre Daimler et Kamaz. Son volume de production est estimé à 55 000 unités par an, notamment des cabines Actros et Arocs, et celles des nouvelles séries que commercialisera Kamaz.

Nous sommes bien au Tatarstan, mais d'un point de vue technique, ce projet est le fruit du mariage de techniques allemandes, de design italien et d'un investissement de 200 millions d'euros. L'usine de Chelny emploie actuellement 700 personnes qui assemblent les cabines des Actros et Arocs vendus en Fédération de Russie et celles des poids lourds Kamaz de la dernière génération. Elles ont la même structure de base que celles des Actros et Arocs, mais leur esthétique provient des stylistes de Torino Design, basés à Turin. L'intérieur et l'aménagement des cabines Kamaz destinés aux tâches de distribution, de chantiers et du transport international proviennent également d'Italie. C'est ce bureau qui a aussi été chargé des concepts techniques, notamment les seuils de tolérance et le planning de l'assemblage de toutes les pièces. Pour cette nouvelle usine, les ingénieurs ont vu grand : 59 600 m², sur le site qui héberge depuis longtemps l'unité de production de Kamaz. Sont prévus 120 robots chargés des travaux de soudure et d'une partie de l'assemblage, une unité de peinture qui sera construite par le spécialiste allemand Dürr et plusieurs imprimantes 3D pour la fabrication de pièces en plastique.



PERSPECTIVE : LA CROISSANCE

300 chargements de semi-remorques durent être envoyés au Tatarstan pour acheminer tout le matériel sur place. L'usine de Chelny travaille en étroite collaboration avec celle de Mercedes-Benz de Wörth, en Allemagne. Cet investissement représente, on le comprend, un jalon du développement mondial du Groupe Daimler. En Russie, on se réjouit de l'intérêt des Allemands pour Kamaz, la marque qui est l'indiscutable leader sur le mar-

ché du poids lourd en Fédération de Russie. Ce marché est en croissance depuis quelques années, malgré les incertitudes qui planent sur l'économie russe. Ainsi, les estimations de croissance pour cette année ont été revues à la baisse, à 1,4 %. Les variations du cours des devises entre le rouble et l'euro viennent amplifier ce sentiment d'incertitude. En fait, contrairement à toute attente, le rouble s'est renchéri : il en faut 72 pour avoir 1 euro, contre 88 en février 2016. Autrement dit, les achats des Russes à l'étranger sont moins chers,



La structure de la cabine est identique, mais l'allure très différente : vous voyez côte à côte l'Actros et le nouveau modèle Kamaz.

mais les produits russes sont plus coûteux pour les Occidentaux[DL1]. Autre problème à signaler : les taux d'intérêt élevés. Un crédit d'investissement en Russie va de pair avec un intérêt de 10 % par an... Et encore, à condition de pouvoir se targuer d'une bonne solvabilité. Lors de l'inauguration de l'usine, il est apparu que le groupe Daimler comptait tout de même confier une partie de la production de pièces pour ses plus récents modèles Actros et Arocs aux fournisseurs locaux. Ces modèles ont été lancés en octobre 2018 sur le marché russe, et

leurs pièces détachées proviennent d'environ 150 fournisseurs locaux. Des entreprises qui doivent respecter les mêmes normes d'exigence et de qualité que les fournisseurs de l'Union européenne. La décision de produire localement une partie des camions a été prise pour contourner les droits d'importation élevés, qui rendrait les Actros et Arocs pratiquement inaccessibles aux transporteurs russes.

DES ÉCARTS CONSIDÉRABLES

Bien que la structure de la cabine, le "cab in white" en jargon, soit identique pour l'Actros et pour le Kamaz 54 901 (appelé K5 par les connaisseurs), l'un et l'autre se distinguent clairement par leur apparence, l'aménagement intérieur et plusieurs éléments de la chaîne cinématique. Dans le cas du Kamaz 54 901, celle-ci se compose d'un moteur 6 cylindres en ligne de Liebherr, de 12 litres. L'accord stratégique noué entre la firme allemande et le



KAMAZ



Torino Design a conçu l'extérieur et l'intérieur de la nouvelle cabine.

constructeur russe pour mettre au point une nouvelle famille de moteurs faisant appel à une boîte 12 vitesses ZF TraXon et développant entre 400 et 700 ch a été signé en 2014. La fabrication a démarré à Chelny deux ans plus tard.

En proposant des chaînes de traction différentes, les modèles Mercedes-Benz se démarquent fortement des Kamaz du marché russe. On évite aussi que les deux gammes ne marchent sur leurs plates-bandes respectives ou se livrent une concurrence inutile. Depuis le début de la joint-venture, Daimler Kamaz Rus a assemblé à Chelny 30 000 poids lourds Mercedes-Benz et Fuso. Sur cet immense territoire de la Fédération de Russie, qui s'étire depuis les frontières finlandaise et ukrainienne jusqu'au détroit de Béring, les engins sont distribués par 50 concessionnaires seulement.

Le concept de cabine du nouveau Kamaz ne compte pas moins de 40 variantes, modèles et versions. La collaboration avec Torino Design s'est en fait amorcée en 2013 déjà : "Au début de notre partenariat, Kamaz a voulu retravailler ses cabines existantes", explique le CEO et managing director Roberto Piatti. Lorsque Mercedes-Benz et Kamaz convinrent en 2014 d'utiliser la même structure pour leurs cabines, cela eut naturellement des répercussions sur



120 robots s'attellent sur la chaîne de production de Chelny.

la collaboration avec Torino Design. La hiérarchie de la firme russe décida d'interrompre immédiatement le travail de rénovation des cabines et de concentrer ses efforts sur la mise au point des nouvelles cabines modulaires. Le choix d'une méthode de construction en modules s'explique surtout pour des raisons économiques : elle réclame moins de (coûteuses)

machines telles que des presses et robots, et donc des investissements moins lourds. Le projet a démarré à l'été 2014, le concept définitif était prêt à la fin de la même année. Des modèles 3D et des pièces prototypes ont ensuite été fabriqués. Les premières présentations à la hiérarchie eurent lieu en février 2015. Un exemplaire fut construit pour présenter le



C'est ici que la structure de la cabine est vérifiée une seconde fois.



L'intérieur de la cabine a été pensé par Torino Design.

nouveau modèle Kamaz au salon du véhicule utilitaire de Moscou.

La collaboration entre Kamaz et Torino Design est assez différente des relations qui unissent les autres constructeurs de poids lourds, reconnaît Monsieur Piatti : "Il y a bien sûr des différences. Nous sommes généralement responsables du concept, de la modélisation en

3D, des moules et des gabarits, jusqu'à l'étude de faisabilité et l'industrialisation. Mais dans le cas de Kamaz, nous étions également chargés de tout le développement et du concept. C'était une mission complexe, qui a requis l'intervention d'une équipe comptant entre 100 et 200 spécialistes. Le fait que la structure de la cabine Actros dut être assemblée

avec des pièces détachées du Kamaz ne nous a certainement pas facilité la tâche, d'autant que nous devons conserver la spécificité du Kamaz." ▲

FEDOR LAPSHKIN
MEMBRE RUSSE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE
YEAR



Afin d'éviter les lourdes taxes d'importation, Mercedes-Benz fabrique en Russie une bonne partie de ses Actros et Arocs.



Un Gazon de fabrication russe avec structure frigorifique.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

Le marché russe du véhicule utilitaire de plus de 3,5 t a progressé de 3 % en 2018 par rapport à l'année précédente. Au total, 81 000 poids lourds y furent immatriculés, dont 38 000 construits par des entreprises russes, le solde par des marques d'Europe occidentale. C'est toutefois Kamaz qui détient la plus grosse part de marché. Il est suivi de son compatriote Gaz et des Européens Scania, Volvo Trucks, MAN et Mercedes-Benz.

Le modèle de poids lourds le plus vendu en Russie en 2017 était le Kamaz 43118 6x6, avec 6500 immatriculations. Cela en dit long sur l'état des routes de la Fédération de Russie, qui doivent supporter un véhicule tout terrain aussi lourd et vendu en si grand nombre. La deuxième place au hit-parade des véhicules les plus souvent commandés est revenue au Gazon Next 4x2, un modèle semi-lourd distribué à 6168 exemplaires, suivi au troisième rang par le Kamaz 65115 6x4, à 5545 unités.

La toute grande majorité de ces poids lourds concerne des tracteurs, avec 30 647 véhicules immatriculés. Les bennes basculantes représentent environ 12 700 véhicules, et les engins spéciaux 8700 exemplaires. Les fourgons fermés ne représentent que 6600 demandes d'immatriculation.

Mais attention, les chiffres des premiers mois de l'année 2019 ont tendance à annoncer une baisse importante des ventes, d'environ 5 % par rapport à 2018. Et cela touche surtout les marques occidentales, en recul de 14 %. ▲

Marché russe du poids lourd, de plus de 3,5 t

Marques	Ventes 2018	Ventes 2017	écart	%
Kamaz	26,203	27,317	-1,114	-4.1
Gaz	9,081	8,642	439	5.1
Scania	6,631	5,642	989	17.5
Volvo Trucks	6,212	5,850	362	6.2
MAN	4,956	4,684	272	5.8
Mercedes-Benz	4,739	5,543	-804	-14.5
Isuzu	3,994	3,804	190	5.0
Maz	3,107	2,871	236	8.2
Daf	2,725	3,406	-681	-20.0
Ural	2,648	2,654	-6	-0.2
Hyundai	1,829	1,543	286	18.5
Hino	1,706	1,243	463	37.2
Maz-Man	1,076	929	147	15.8
Fuso	1,019	871	148	17.0
Renault Trucks	942	531	411	77.4
Iveco	855	1,017	-162	-15.9
Shaanxi	724	450	274	60.9
Faw	477	276	201	72.8
Iveco-Amt	358	281	77	27.4
Howo	271	135	136	100.7
Total top 20	79,553	77,689	1,864	2.3
Autres marques	1,149	659	490	42.7
Total du marché	80,702	78,348	2,354	3.0
Marques russes	38,104	38,808	-704	-1.8
Marques étrangères	42,598	39,540	3,058	7.7



Le nouveau DAF 8x4 CF FAW a été présenté pour la première fois à Matexpo. Il souligne les ambitions du constructeur néerlandais de grappiller des parts de marché supplémentaires dans le segment de la construction.

DAF est leader dans le segment des tracteurs sur plusieurs marchés européens. Mais la marque néerlandaise caresse de grandes ambitions dans le segment des châssis de camions, où se comptent également les véhicules de chantier. Le nouveau CF/XF 8x4 FAW excelle pour souligner les ambitions de DAF pour le secteur de la construction. D'où sa présence massive à Matexpo.

DAF Trucks a de l'ambition avec son 8x4 FAW pour la construction

DAF y avait aménagé un stand de 300 m² dans le hall 5, où étaient également présentés le modèle LF Construction de 19 tonnes pour la distribution locale et régionale ainsi que la version XF Super Space Cab pour le transport lourd.

CAMION À 4 ESSIEUX ET TRIDEM

La gamme DAF de modèles à 4 essieux de type CF et XF est déjà assez étendue, mais la

nouveauté du châssis de camion FAW 8x4 est la configuration d'essieux de type tridem. Il se compose d'un tandem moteur à amortissement pneumatique, pour garantir une traction exceptionnelle, et d'un essieu traîné et directeur DAF de 8 tonnes. En conditions délicates, il est même possible d'obtenir un supplément de traction à partir d'une fonction d'assistance anti-enlisement ou par levage de l'essieu traîné. Deux modèles DAF peuvent recevoir le



La gamme DAF de véhicules à 4 essieux compte aussi ce FTM 8x4 pour transport exceptionnel.

tandem moteur : le SR1360T à réduction simple et le HR1670T à réduction de moyeu. La masse maximale autorisée technique s'élève à 37 t, avec au choix un essieu avant de 8, 9 ou 10 t et un essieu tiré qui peut être chargé jusqu'à 26 t en mode statique (intéressant pour des applications comme le système porte-conteneurs). Grâce au quatrième essieu directeur, le rayon de braquage du FAW entre deux murs n'est que de 17,9 m. À titre de comparaison, un FAD classique en mode 8x4 avec 2 essieux directeurs à l'avant et tandem propulsé présente un rayon de braquage entre murs de 21,6 m. Le châssis FAW 8x4 s'illustre de ce fait par une maniabilité remarquable. Il se prête très bien à une benne basculante, un mixer à béton ou l'installation d'un bras à crochet. Et grâce à l'excellente répartition des masses et à la charge que peut supporter l'essieu avant, même une lourde grue derrière la cabine ne posera pas de problème.



Le stand de DAF à Matexpo n'a pas désempilé.



La maniabilité du camion est impressionnante, tout comme le couple généreux du moteur MX-13.

Richard Zink, directeur Marketing & Sales et membre du conseil d'administration de DAF Trucks :

“Le nouveau FAD souligne nos ambitions visant à nous renforcer dans le segment de la construction.”

À l'instar des autres châssis DAF, le FAW 8x4 est entièrement préparé pour une configuration selon la méthode BAM (Body Attachment Method). Elle comprend des fixations pour une structure fixe, pour des grues ou pour une benne, avec plusieurs configurations d'orifices dans les poutres du châssis et des préparations pour une protection anti-encastrément. En outre, il est déjà préparé pour des applications spécifiques comme véhicule d'incendie, monte-charge hydraulique, collecte d'immondices ou tapetul. La version FAD peut être combinée aux CF ou XF, Day Cab, Sleeper Cab, Space Cab et Super Space Cab ainsi qu'à des moteurs dont la puissance est comprise entre 370 et 530 ch.

IMPRESSIONS DE CONDUITE

J'ai fait quelques tours au fond d'une carrière

de pierre au volant d'un CF 480 FAW 8x4 configuré avec une installation de levage à crochet. J'ai été frappé par la facilité avec laquelle le moteur MX-13 de 483 ch surmonte chaque obstacle, assisté de son irréprochable boîte 12 vitesses TraXon. Il doit aussi cette prouesse au couple généreux de 2500 Nm disponible entre 900 et 1125 tpm. Grâce à l'essieu arrière directionnel, ce poids lourd à 4 essieux se révèle particulièrement maniable. Dans l'ensemble, on ne peut que louer l'habitabilité de la cabine, l'excellente position assise, le confort d'amortissement (ressorts paraboliques à l'avant, suspension pneumatique à l'arrière) et la bonne direction assistée, qui permet une conduite très précise du bahut. ▲

HENDRIK DE SPIEGELAERE

LA GAMME DAF DE MODÈLES À 4 ESSIEUX

Dans la gamme de véhicules à 4 essieux de DAF, on dénombre des solutions très diverses en configuration 8x2 ou 8x4. Pour un châssis 8x6 ou 8x8, DAF renvoie vers Tatra, son partenaire en développement.

FAK 8x2 : un essieu moteur, tridem avec essieu arrière antérieur dirigé

FAQ 8x2 : un essieu moteur, tridem avec essieu arrière antérieur dirigé

FAC 8x2 : deux essieux moteurs à l'avant, tandem avec un essieu moteur

FAX 8x2 : deux essieux moteurs à l'avant, tandem avec un essieu moteur et un essieu arrière antérieur dirigé

FAD 8x4 : deux essieux moteurs à l'avant, tandem moteur

FAW 8x4 : tridem avec essieu arrière antérieur dirigé

FTM 8x4 : châssis de tracteur avec tandem moteur et essieu arrière antérieur dirigé





Les véhicules utilitaires n°1 en Europe.



Avec plus de 381.000 immatriculations et une part de marché de 14,1% en Europe, le Transit prouve une fois de plus qu'il est la gamme préférée des entrepreneurs. Avec des consommations de carburant optimisées, une connectivité totale, des technologies d'assistance à la conduite habituellement réservées aux véhicules particuliers, un design racé, et toute une série d'options, il relève tous les défis de votre métier. Pour faire croître votre business, rendez-vous sur **ford.be**



Go Further

 4,2-8,2 L/100 KM.  109-248 G/KM CO₂. (NEDC)
 5,2-10,7 L/100 KM.  135-281 G/KM CO₂. (WLTP)

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



Matexpo 2019: une des meilleures éditions

S'il s'agit là d'une légère baisse par rapport à 2017, les exposants se montrent unanimes sur un point: la qualité des visiteurs n'a jamais été aussi élevée. Contacts intéressants, intérêt concret pour des machines spécifiques, vente directe,... Probablement l'édition la plus qualitative que nous ayons jamais connue. Plusieurs exposants nous ont confirmé avoir été en mesure de vendre de nombreuses machines, ce qui reste la raison principale de leur participation.

Plus que jamais, les exposants ont investi dans l'hospitalité : stands magnifiquement aménagés et structures de tentes spéciales combinés au charme et à la sympathie que dégage MATEXPO.

Parallèlement à la gamme de machines et d'équipements, le salon proposait aussi un vaste programme de séminaires organisés par ses nombreux partenaires, activités qui ont suscité un vif intérêt parmi les visiteurs.

L'ouverture officielle, mardi, avec le conférencier d'honneur Ivan Van de Cloot, fut une belle réussite. L'acte surprise, une combinaison de danse moderne et d'acrobatie, fut très apprécié des plus de 600 participants qui ont, ensuite, pleinement mis à profit la réception de réseautage et le walking dinner.

Signalons, enfin, les animations prévues pour les enfants, tant au salon qu'au centre-ville de Courtrai. Ceux-ci étaient invités à construire leur propre terrain de jeux sous la supervision d'un véritable chef de chantier.

La plupart des exposants ont déjà annoncé leur présence à MATEXPO 2021, du 8 au 12 septembre.

La préparation des deuxièmes Demo Days est déjà en cours. L'événement aura lieu le 5 et 6 septembre 2020, sur le site merveilleux du "Terril de Saint-Antoine, dans la commune de Boussu en province de Hainaut. ▲

Dimanche 15 septembre, sous un soleil radieux, le compteur s'est arrêté sur le chiffre de 39.778 visiteurs venus à cette 38ème édition de Matexpo.

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](https://www.mercedes-benz.com/trucktraining)

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Avouez qu'il fallait le faire : s'imposer au terme d'une compétition ayant réuni 1000 candidats. Cette prouesse est signée Peter Jacobs, un chauffeur actif dans la commune limbourgeoise de Pelt ! La finale du DAF Driver Challenge international, qui opposa les meilleurs chauffeurs de 18 pays, fut dure, serrée, âpre, mais toujours fair-play.

Peter Jacobs : carton plein !



Prêt pour débiter, lors d'un des rares moments sans pluie du week-end.



Le premier prix et une poignée de main du patron de DAF, Harry Wolters, pour un p'tit Belge clairement sous le coup de l'émotion.





On explique clairement ce que l'on attend de chacun.

La compétition organisée par DAF et ouverte à toute l'Europe se termina en apothéose par une grande finale opposant les 18 vainqueurs nationaux. La particularité, c'est qu'il ne fallait pas nécessairement être un habitué de DAF : tout détenteur d'un permis de conduire poids lourd avait le droit de s'y inscrire. Et si le seuil d'accès est bas, celui des exigences était très haut. DAF cherche un chauffeur connaissant parfaitement les règles et la législation, capable de puiser le maximum de son véhicule, qui résiste au stress, réagit toujours de la façon la plus sûre et à un état d'esprit positif. Un "cahier des charges" sévère qui n'a pas empêché mille routiers de s'inscrire. Pour les départager, il fallut organiser pas moins de 30 demi-finales. Les 18 meilleurs de celles-ci obtinrent leur ticket pour l'épreuve finale, organisée sur le circuit Goodyear de Luxembourg. Au menu : 7 tests avec et autour du véhicule, 2 examens théoriques et un challenge bonus. Pendant la conduite sur route, de nombreux points étaient octroyés – ou retirés – suite au comportement et aux réactions d'écoconduite.



Il suffit que quelqu'un regarde par-dessus votre épaule, et tout semble plus difficile.

C'était un parcours d'une quarantaine de minutes tracé dans la région vallonnée autour de Luxembourg, avec comme consigne une conduite à la fois rapide et économe. À cela s'ajoutent des tâches aussi diverses que l'accouplement d'une remorque et d'une semi,

les contrôles de sécurité quotidiens, les aptitudes sociales, une interview à propos de la profession, une marche arrière d'une remorque dirigée et un examen théorique. Samedi matin, notre compatriote Peter devait s'attendre à une journée chargée et jalonnée de défis. Mais



Une interview en français, dans la très jolie remorque Formule 1 de Dekra.



Le simulateur de poids lourds ne désemplassait pas lors des moments d'attente séparant les épreuves.

il a entamé cette compétition en mode relax, sans s'imposer de stress inutile.

ALDERS

Peter roule depuis longtemps pour la firme

limbourgeoise Alders Transport, basée à Pelt (commune issue de la fusion de Neerpelt et Overpelt, ndt) : "Avec ma semi-remorque Faymonville, je transporte des murs préfabriqués vers les chantiers. J'ai aussi roulé 4 ans sur l'international, mais l'avantage de mon

emploi actuel, c'est que je rentre chaque soir à la maison, retrouver ma compagne et mon enfant."

Ce qui l'a motivé à participer ? "Par nature, j'aime le challenge, la compétition. Au volant, j'essaie toujours de réaliser le meilleur score possible sur le DPA. Et j'obtiens souvent la cote maximale dans les ronds-points et les axes où la circulation est dense.

DAF est ma marque préférée. Chez Alders, nous roulons sur un XF Space Cab FTG 6x2, qui me satisfait amplement. Il y a beaucoup de place et la finition est excellente. Il y a aussi un frigo, ce qui n'a pas été superflu cet été. Plusieurs fois par mois, j'embarque une semi-remorque à plateau surbaissé, avec du matériel de construction ou des éléments prêts à être installés. Parfois, c'est une benne basculante ATM chargée de gravier ou de débris."

Depuis tout petit, Peter est fasciné par les camions : "Papa a une entreprise de construction. De ce fait, j'ai été constamment entouré d'utilitaires lourds depuis que je suis haut comme 3 pommes. Mon rêve est de devenir chauffeur de poids lourds depuis que j'ai 6 ou



Slalom avec un LF.

7 ans. J'essaie d'accompagner mon père à chaque salon Bauma pour voir tout ce qui se fait de neuf au niveau du matériel de construction. Je me suis inscrit par curiosité : de quoi suis-je capable ? Suis-je un bon chauffeur ? Chez Alders, même le patron ne savait pas que je m'étais inscrit. À la fin de la compétition nationale, notre concessionnaire, TTL, était naturellement ravi."

À propos, Peter n'a pas trouvé le niveau de la compétition belge particulièrement difficile. Lors des livraisons sur chantier, il a en effet l'habitude de manœuvrer dans des espaces exigus. L'inspection du véhicule ne lui a pas non plus causé de problème. "Personnellement, je ne suis pas un grand partisan de l'installation de caméras sur les véhicules. En agglomération et aux carrefours, elles empêchent d'avoir un contact visuel réel avec un cycliste ou un piéton. C'est pourtant cela qui permet de s'assurer que l'usager faible vous a vu, et vice-versa. Ce n'est pas possible au travers d'une caméra."

peter avoue son infidélité aux camions... mais seulement les week-ends : "Ma copine et moi-partons en balade à moto. Juste par plaisir de la découverte touristique, un tour à l'aise dans les beaux paysages, avec des haltes régulières... Vous savez, il y a suffisamment de stress



Un regard aiguisé et un angle mort à l'arrière.

et de pression en semaine. En moto, c'est la détente."

COMPÉTITION

La compétition du DAF Driver Challenge international a démarré samedi matin, lorsque le temps était encore sec. Il s'est par la suite dégradé, avec un vent glacé et des pluies à l'horizontale, alternant de temps en temps avec de fortes averses. La météo a même

obligé les organisateurs à fournir du papier essuie-tout dans les cabines pour sécher les rétroviseurs...

Peter commença l'accouplement de la semi et de la remorque. Il perdit du temps avec la semi : "Je ne sais pas pourquoi, mais tout d'un coup, je suis devenu nerveux. Pourtant, je suis habitué à de telles opérations. Mais ensuite, je me suis repris et ça s'est amélioré. Paradoxalement, l'accouplement de la remorque s'est très bien passé, chose que je n'avais



Peter et Dominique, l'accompagnateur de DAF, qui a vécu chaque épreuve avec intensité.



Peter n'aime pas se retrouver au centre de l'attention, mais sa performance mérite d'être épinglée.

encore jamais faite auparavant."

Les interviews et le jeu de rôle furent exigeants, mais se déroulèrent bien pour le paisible limbourgeois. L'avantage de Peter, c'est qu'outre le néerlandais, sa langue maternelle, il maîtrise bien le français, l'anglais et l'allemand. Or la compétition se déroula en anglais. Peter demanda même aux examinateurs néerlandais de donner leurs instructions de l'épreuve en anglais. "Sinon, j'aurais bénéficié d'un avantage inéquitable par rapport aux autres candidats", commente-t-il.

La météo se fit plus clémente le dimanche matin, avant de virer à l'aigre et de laisser la place au déluge. C'est pourtant le dimanche que la principale épreuve était au programme de Peter : l'écoconduite. 40 minutes en tout, en partie sur autoroute, sur voies secondaires et des traversées de quelques villages.

Les premiers classements par épreuve étaient disponibles depuis la veille après-midi. Notre compatriote avait réalisé de très bons résultats dans les 5 épreuves déjà passées. Et cela ne lui mit aucune pression : "Je prends tout comme ça vient, je savais que je risquais de caler dans l'une des deux dernières épreuves."

Mais ce ne fut pas le cas, heureusement pour lui : le feedback des examinateurs fut posi-

tif. Toutefois, le classement était très serré, les champions letton, allemand et tchèque se tenant dans un mouchoir de poche. Le malheureux chauffeur tchèque s'était foulé les deux chevilles lors de la toute première épreuve du samedi matin. Et malgré cela, il termina troisième.

La seconde place revint au Lituanien, qui réalisa d'excellents scores dans toutes les épreuves. Au moment d'annoncer les résultats, le calme habituel de Peter avait disparu : il tournait comme un ours en cage, rester sagement assis lui étant devenu impossible. Bref, ses nerfs le trahissaient. Jusqu'au moment de l'annonce : "La première place du DAF Driver Challenge international revient à... Peter Jacobs, Belgique." À ce moment, tout le monde put se rendre compte que malgré les attentes élevées, le "p'tit Belge" n'avait pas pensé s'emparer de la médaille d'or. Dominique Blanckaert, qui l'avait accompagné pour DAF Belgique, dut même le soutenir tant le moment était lourd d'émotions. Pour eux deux, d'ailleurs. Clairement ému, Peter remercia les organisateurs et tous les participants : "Vous êtes tous des vainqueurs". ▲

JAN VOET

8 VDL Futura FDD2-141 pour Dr. Richard Gruppe

VDL Bus & Coach a livré 8 VDL Futura FDD2-141/2600 à Dr. Richard Gruppe. Par l'intermédiaire de leur filiale Albus München, ces autobus à deux étages seront utilisés pour le compte de Flixbus sur différents trajets de longue distance. Le trajet principal de ces bus sera la ligne interurbaine entre Munich et Zürich.

« Nous avons trouvé en VDL un fournisseur efficace, axé sur le service et capable de répondre de manière flexible à nos besoins. Le potentiel pour également faire appel à d'autres organisations de Dr. Richard Gruppe et démarrer une coopération à long terme est certainement présent », affirme Johann Strasser, directeur technique de Dr. Richard Gruppe. Boris Höltermann, directeur général de VDL Bus & Coach Deutschland GmbH, se montre satisfait de la livraison et se réjouit à l'idée de développer la coopération avec Dr. Richard

Gruppe. « C'est la plus grande livraison de bus de VDL Bus & Coach à deux étages qui circuleront pour Flixbus en Allemagne. C'est aussi la première livraison à Dr. Richard Gruppe, qui, à travers cette importante commande de 8 autobus à deux étages, exprime sa confiance envers VDL Bus & Coach. Nous en sommes très fiers et nous nous réjouissons d'une coopération fructueuse. Nous sommes convaincus qu'Albus München et les passagers de Flixbus feront de nombreux voyages confortables avec ces véhicules VDL luxueusement équipés. »

Le segment des véhicules à deux étages est en croissance et cette commande confirme la popularité croissante du VDL Futura FDD2.



UNE EXPÉRIENCE AGRÉABLE POUR LES VOYAGEURS

Le 8 bus à deux étages de VDL Bus & Coach livrés à Dr Richard Gruppe sont équipés de 74+1+1 places assises et d'une place pour fauteuil roulant. Les sièges VDL Class 300 avec revêtement de luxe et les connexions USB et 220V offrent aux passagers un grand confort, et rendent les longs voyages extrêmement agréables.

UN INVESTISSEMENT PRÉCIEUX

« Le segment des véhicules à deux étages est en croissance et cette commande confirme la popularité croissante du VDL Futura FDD2 », déclare Boris Höltermann. Et ce n'est pas pour rien. La chaîne cinématique éco-énergétique

rend le VDL Futura extrêmement fiable. En outre, un faible niveau d'émissions de CO2 est garanti par la légèreté de la construction modulaire, allée à la chaîne cinématique éco-énergétique et la conception aérodynamique. La faible consommation de carburant associée à une capacité élevée de passagers représente un investissement très rentable pour l'exploitant d'autocars. Le cockpit ergonomique avec des fonctions de conduite logiques, de nombreux systèmes de conduite et de sécurité avancés et un très bon champ de vision assurent au conducteur et aux passagers une expérience de conduite agréable.

ALBUS MÜNCHEN

Albus München GmbH, la plus jeune entreprise de Dr. Richard Gruppe, qui emploie 65 person-

nes, est partenaire de bus de FlixBus. 30 autobus sont en service sur les lignes interurbaines, parcourant environ 3,8 millions de kilomètres par an.

DR. RICHARD GRUPPE

La plus grande entreprise privée d'autobus de l'espace germanophone exploite aujourd'hui plus de 950 autobus répartis sur ses 18 entreprises de transport en activité. En 2018, ces bus ont parcouru en tout plus de 51,5 millions de km. Avec 1510 employés répartis sur 27 dépôts, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires annuel d'environ 158,1 millions d'euros en 2018. Dr. Richard Gruppe est gérée comme entreprise familiale par la troisième génération, Dr. Ludwig Richard et son équipe de direction. ▲



La plus grande entreprise privée d'autobus de l'espace germanophone exploite aujourd'hui plus de 950 autobus répartis sur ses 18 entreprises de transport en activité.

DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- International Truck of the Year
- International Coach of the Year
- Solutrans
- Busworld
- Essai: Scania

AGENDA

- Solutrans, Lyon :
du 19 jusqu'au
23 novembre



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

ABONNEMENTS

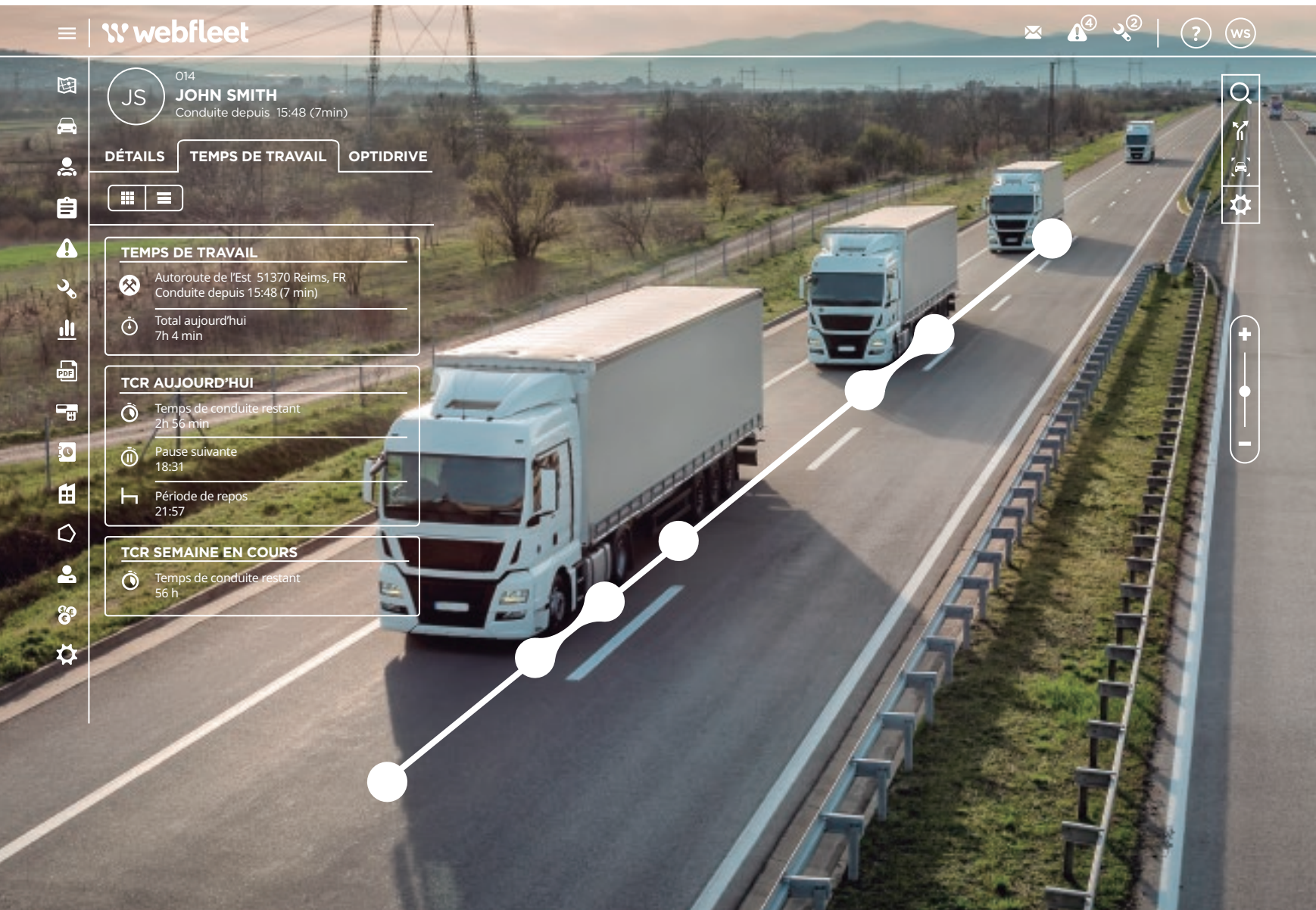
Communiqué à l'intention de nos abonnés : Le magazine Transporama paraîtra dorénavant tous les deux mois.

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 !

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

TomTom Telematics devient Webfleet Solutions



webfleet

014
JOHN SMITH
Conduite depuis 15:48 (7min)

DÉTAILS **TEMPS DE TRAVAIL** OPTIDRIVE

TEMPS DE TRAVAIL

- Autoroute de l'Est 51370 Reims, FR
Conduite depuis 15:48 (7 min)
- Total aujourd'hui
7h 4 min

TCR AUJOURD'HUI

- Temps de conduite restant
2h 56 min
- Pause suivante
18:31
- Période de repos
21:57

TCR SEMAINE EN COURS

- Temps de conduite restant
56 h

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

Let's drive business. Further.

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

