

TRANSPORAMA

€ 4,99 - N° 392 - DECEMBRE 2018/JANVIER 2019 - BIMENSUELS



LE DAF XF, CHAMPION DE LA CONSOMMATION

CAMION | FOURGONNETTE | REMORQUE | BUS | CAR



Une bonne réputation se construit avec le Ford Transit.



Découvrez les nouveaux Ford Transit Custom, Connect et Courier

Pour vous affirmer dès le lancement de votre business, fiez-vous aux véhicules de la nouvelle gamme Ford Transit. Connectée et d'une efficacité avérée, avec elle, vous sortez du lot. De plus, équipée d'une foule de détails innovants et redoutablement fiable, la nouvelle gamme Transit vous permet d'asseoir à coup sûr votre réputation. Découvrez-en plus sur **ford.be**



Go Further

 4,3-7,2 L/100 KM.  117-187 G/KM CO₂. (NEDC)

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 optionnels peuvent engendrer d'autres valeurs d'émission de CO₂ et de consommation. Contactez votre distributeur Ford pour plus d'informations ou rendez-vous sur www.ford.be.  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. ford.be**



24



26

36



32



42



48

Contenu	3
Editorial	5
Mitsubishi L200	8
Toyota Proace	16
Renault Alaskan	20
Ram	24
Essai : DAF XF 480	26
Renault Trucks	32
Essai : Scania G410	36
Essai : Renault T 480	42
Essai : MAN TGM 18.320	48
Mobility Package	52
Brexit	56
Van Hool	64



NEWS ►

97e Brussels Motor Show

Véritable exception dans le paysage mondial des salons automobiles, le Brussels Motor Show, dont la 97e édition se déroulera du 18 au 27 janvier 2019 dans les palais de Brussels Expo, pourra compter sur une affiche complète réunissant l'ensemble de tous les principaux constructeurs automobiles actifs sur le marché européen. Forte de 110.000 m² assurant la promotion de l'automobile, du deux-roues motorisé, des véhicules utilitaires légers ainsi que des engins de nouvelle mobilité et de mobilité partagée, la manifestation bruxelloise se profile une fois encore comme un événement incontournable pour tout amateur de mobilité sur deux ou quatre roues.

Repoussé d'une semaine dans le calendrier, le Brussels Motor Show conservera l'implantation qui fut sienne en 2018. Automobiles et véhicules utilitaires légers se partageront sept palais, dont le palais 1 entièrement consacré à l'exposition Dream Cars qui se déroulera pour la toute première fois durant l'intégralité du Salon.

Les deux-roues motorisés s'exposeront dans les palais 8 et 9, les carrossiers et autres spécialistes de l'aménagement de véhicules utilitaires se partageront le palais 12 tandis que l'exposition temporaire #WeAreMobility, qui fait la part belle aux solutions de (nouvelle) mobilité, trouvera à nouveau place durant 4 jours, du 18 au 21 janvier, dans le palais 10.

Le Brussels Motor Show sera accessible au public dès le vendredi 18 janvier à 13h00 avec un ticket 'Avant-première'. Ensuite, il ouvrira du samedi 19 janvier au dimanche 27 janvier, entre 10h30 et jusqu'à 19h00. Deux nocturnes jusqu'à 22h00 sont prévues le lundi 21 ainsi que le vendredi 25 janvier. Le montant du ticket d'admission générale demeure

fixé à 15€. A noter que l'accès au palais Dream Cars sera entièrement offert à chaque visiteur se rendant au Brussels Motor Show les 22, 23 et 24 janvier, pour autant qu'il soit muni d'un ticket d'admission « Bonus pack » préalablement acheté sur la plateforme online.

UTILITAIRES

Un simple coup d'oeil à l'évolution des chiffres d'immatriculations des utilitaires légers en Belgique suffit à jauger de la santé du marché de ce type de véhicules. Dopé notamment par l'essor du commerce en ligne et les besoins spécifiques qui en découlent sur le plan de la livraison, le marché des utilitaires légers (jusqu'à 3,5 tonnes) connaît depuis 2015 dans notre pays une croissance fulgurante et ininterrompue. C'est ainsi qu'il est passé de 53.373 immatriculations sur l'ensemble de l'exercice 2014 à près de 76.400 unités immatriculées en 2017. Et l'année 2018 semble devoir être meilleure encore !

Comme le veut la tradition, qui dit Salon organisé une année impaire dit aussi attention renforcée par rapport aux utilitaires légers. Et si les marques qui exposent ces véhicules sur leur propre stand seront nombreuses. L'attention sera également attiré sur sur les carrossiers, transformateurs et équipementiers de ce segment. Ils seront regroupés dans le Palais 12, où ils cohabiteront avec le désormais incontournable Pit Stop Bar ainsi qu'un « Crazy Show » créé spécialement pour l'occasion, mélangeant le milieu de la distribution avec l'univers du cirque et des acrobates.

Internet : www.autosalon.be ▲





TRANSPORAMA

35^{ème} année – 392 – décembre 2018-janvier 2019 – €4,99

Limning Benett sprl

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

RÉDACTEUR EN CHEF

Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

JOURNALISTES FREELANCE

Jos Haas, Philippe Van Dooren, Leo Van Hoorick,
Dirk Willemen, Hendrik De Spiegelare, Iep Van der Meer

TRADUCTIONS

Didier Lemaire

PHOTOGRAPES

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

PUBLICITÉ

Johan Dierickx (johan@transporama.be)

MISE EN PAGE

Drukkerij Van der Poorten SA

IMPRIMERIE

Drukkerij Van der Poorten SA



COORDINATION

Goedele Thiry

ÉDITEUR RESPONSABLE

Jan Voet

Stekensbergstraat 8, B-2390 Westmalle

ABONNEMENTS

Online service via www.transporama.be

DISTRIBUTION

Belgique: A.M.P.

Pays-Bas: Betapress

SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS

7 numéros par année – pas en juillet

Abonnement BENELUX:

€ 45 (1 an) - € 80 (2 ans)

Abonnement autre pays EU:

€ 52 (1 an) - € 90 (2 ans)

Abonnement hors de l'EU:

€ 55,00 (1 an) - € 105 (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.



Rédacteur en chef

Jan Voet

CES FAMEUX GILETS JAUNES

Les manifestations portées par les gilets jaunes sont une épine dans le pied de la politique belge. La protestation de la rue est toujours un exercice périlleux pour nos hommes et femmes politiques. Ces mouvements citoyens ne sont pas faciles à récupérer, ni à encadrer. Certains citoyens propagent des avis qui n'ont pas d'abord été prémâchés par les quotidiens ni les émetteurs publics...

Même l'analyse de cette contestation civile n'est pas commode, si on n'est pas prêt, comme la plupart des dinosaures politiques de ce pays, à dépasser les clivages entre partis. "Anarchistes", estime un ministre. "Provocateurs", tance un autre. Pas du tout, estime le citoyen lambda. Les satisfecit des différents gouvernements sur leurs travaux et prestations n'ont que peu de valeur face au recul du niveau de vie d'une grande partie de la population. Autrefois, un emploi était la garantie de ne pas compter dans les statistiques de pauvreté. Ce n'est plus le cas. La rue de la Loi n'a de cesse d'inventer des impôts, avec comme principal objectif actuel supputé l'amélioration de la qualité de l'air. C'est élégamment oublier que plus de 80 % de la pollution de l'air en Belgique nous viennent de l'étranger.

Les gilets jaunes contestent peut-être moins contre le coût élevé du carburant que la destruction de leur mode de vie. Étant donné la situation socio-économique plus précaire de la Wallonie, il n'est pas étonnant que la contestation de la rue y soit plus vive.

Dans ces colonnes, nous plaçons depuis des années pour un salaire correct rémunérant un travail loyal des chauffeurs de poids lourds. Mais les problèmes sont plus profonds : la pression fiscale sur les ménages doit impérativement et urgemment être allégée. Les manifestations montrent que le fameux "tax shift" du gouvernement n'a pas porté ses fruits.

Toute l'équipe de Transporama vous souhaite néanmoins d'agréables fêtes de fin d'année : un très heureux Noël, bonheur et santé pour 2019.





Carlos Ghosn, Président-Directeur Général de l'Alliance, a annoncé la production de nouveaux véhicules utilitaires pour les usines de Maubeuge et Sandouville, en France. D'ici la fin du plan stratégique « Alliance 2022 », l'Alliance vise à doubler les synergies annuelles pour atteindre 10 milliards d'euros. Avec cet objectif, Renault, Nissan et Mitsubishi Motors accélèrent leur collaboration sur des plateformes communes et des sites de production communs. Entretemps, Carlos Ghosn a été mis en garde à vue au Japon, soupçonné de fraude.

Augmentation de la production à Maubeuge

L'usine Renault de Maubeuge devient le centre d'excellence des véhicules utilitaires légers de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi avec l'attribution de la nouvelle génération de Renault Kangoo et du nouveau Nissan NV250. L'usine de Sandouville produira un nouveau fourgon Mitsubishi, basé sur la plateforme de Renault Trafic.

« Au sein de l'Alliance, l'expertise mondiale du Groupe Renault dans le domaine des véhicules utilitaires légers génère des synergies bénéficiant à tous nos clients. Pour cette nouvelle production de véhicules utilitaires, les usines de Maubeuge et de Sandouville ont apporté la solution la plus attractive grâce à leur compétitivité et à leur capacité à tirer parti des plateformes communes de l'Alliance. Cette année, le Groupe Renault a annoncé un investissement total de 1,4 milliard d'euros en France pour soutenir deux piliers de croissance : les véhicules électriques et les véhicules utilitaires » a déclaré Carlos Ghosn.

L'usine de Maubeuge, la plus compétitive de Renault en France, sera le site de production de la nouvelle génération de la famille Renault Kangoo, qui comprend des versions électriques. Le Groupe Renault investit 450 millions d'euros sur cinq ans pour la production de Kangoo et prévoit de recruter 200 collaborateurs en 2019 pour soutenir le développement de cette activité. Nissan NV250, un nouveau véhicule utilitaire léger basé sur l'actuelle plateforme Renault Kangoo, sera également produit à Maubeuge à partir de la mi-2019. En outre, comme ils l'ont déclaré lors de leur récente conférence de presse conjointe à Paris, l'Alliance et Daimler réaffirment leur partenariat. Renault produit actuellement le fourgon Mercedes Citan à l'usine de Maubeuge.

Mitsubishi Motors bénéficiera également de l'expertise de Renault en matière de véhicules utilitaires, avec l'annonce de la production d'un fourgon sur la même plateforme que Renault Trafic, construit dans l'usine Renault de Sandouville, à destination des marchés australien et néozélandais.

LES CENTRES DE PRODUCTION CONCERNÉES

L'usine de Maubeuge est depuis près de 50 ans un moteur de l'industrie automobile française et emploie actuellement plus de 2 200 salariés. Experte dans le domaine des véhicules utilitaires légers et des véhicules électriques, elle produit aujourd'hui Renault Kangoo, Kangoo ZE et Mercedes Citan. Plus de 60% de la production est exportée vers 33 pays. L'usine est la plus compétitive de Renault en France et fait partie des références en matière de modernisation grâce à l'initiative Industrie 4.0. En 2017, plus de 130 000 véhicules Kangoo ont été vendus dans le monde, Kangoo ZE étant le véhicule utilitaire électrique le plus vendu en Europe. Plus de 27 000 heures de formation ont été dispensées en 2017, soit environ 20 heures par employé. Maubeuge a également élaboré un solide programme d'apprentissage en collaboration avec les écoles locales, axé sur l'intégration des jeunes au marché du travail.

L'usine Renault de Sandouville, acteur industriel majeur en Seine-Maritime (France), emploie près de 2 000 personnes. Le site est dédié à la production du fourgon Renault Trafic et des versions similaires pour Fiat et Nissan. 70 % de la production de l'usine de Sandouville est destinée à l'exportation. En 2017, plus de 104 000 véhicules Trafic ont été vendus dans le monde. ▲



LA NOUVELLE GÉNÉRATION SCANIA N'A JAMAIS PERDU UN DÉFI DE CONSOMMATION

Quelle que soit la compétition, Scania a toujours été au top, à chaque test et chaque défi. Donc, lorsque nous déclarons que nous vous permettons d'économiser 5 % de carburant par rapport à la génération précédente Scania, vous n'avez pas à nous croire sur parole. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

En savoir plus sur la consommation de carburant sur scania.be.



SCANIA



Le Nouveau L200 est la dernière évolution d'un modèle qui célèbre cette année son 40^e anniversaire. Ce pick-up d'une tonne est produit en Thaïlande et a été développé pour matérialiser la devise « Engineered Beyond Tough » (« conçu pour être plus robuste que robuste ») qui a servi de fil conducteur à sa création.

Nouveau Mitsubishi L200

Parmi les éléments qui le rendent significativement plus compétitif, on retrouve un dessin plus puissant; une transmission intégrale améliorée qui offre de meilleures performances tout-terrain; les évolutions les plus récentes en matière de sécurité active et d'assistance à la conduite.

La face avant intègre la nouvelle génération du concept « Dynamic Shield ». La ligne haute du capot moteur et l'aspect plus musclé des optiques rehaussées rendent le bouclier avant de ce nouveau modèle plus puissant et plus imposant.

La nouvelle sculpture de carrosserie, les passages de roue élargis et les inserts brillants caractérisent la force tout en y ajoutant une touche de modernité. Les optiques et les pare-chocs s'inscrivent maintenant dans le dessin robuste, encadrant les boucliers avant et arrière pour leur donner un aspect plus massif.

L'intérieur nouveau du L200 inspire un sentiment de modernité et de solidité. Il se dégage une impression de qualité à travers les matériaux moussés et les surpiqures sur la console centrale, les accoudoirs et le frein à main.





TRANSMISSION INTÉGRALE

Les nouveaux L200 4x4 reçoivent le Super-Select 4WD qui délivre une traction et une maniabilité optimales sur n'importe quelle surface, ou bien l'Easy-Select 4WD qui simplifie la sélection de mode de conduite en fonction des différents revêtements. Avec l'ajout de nouveaux modes de conduite, ces deux systèmes offrent de meilleures performances tout-terrain.

Chacun des systèmes inclut un nouveau mode Off-road qui comprend les réglages GRAVEL (terre), MUD/SNOW (boue/neige), SAND (sable) et ROCK (trial, seulement en mode 4LLc). Lorsqu'il est enclenché, le mode Off-road contrôle totalement la puissance moteur, la transmission et le freinage pour limiter le patinage des roues et ainsi maximiser les performances tout-terrain et la capacité à se dégager des terrains boueux ou enneigés. La vitesse du véhicule est contrôlée électroniquement pour permettre au conducteur de s'enga-

ger dans des descentes abruptes ou glissantes en sécurité et avec plus d'assurance.

AIDES À LA CONDUITE

Le Nouveau L200 conserve le châssis en échelle, ainsi que la cabine à haute résistance aux chocs, tout en présentant des systèmes de pointe en matière de sécurité active et d'aide à la conduite tels que :

- Le système anti-collision (FCM) qui peut détecter des véhicules ou des piétons ;
- Le détecteur d'angle mort (BSW) repérant les véhicules qui se situent dans l'angle mort ;
- L'alerte de trafic arrière (RCTA) qui, de la même façon, aide à éviter les collisions en marche arrière ;
- Le détecteur ultrasonique d'accélération involontaire (UMS) qui réduit les accidents résultant d'une mauvaise utilisation de l'accélérateur lors du démarrage ou d'une manœuvre en marche arrière dans un parking ou tout autre espace étroit.

L'aide à la conduite est complétée par d'autres équipements comme la caméra à 360 ° qui affiche une vue en surplomb du véhicule avec son environnement direct, ainsi que les radars de stationnement.

PERFORMANCES

Le Nouveau L200 s'améliore jusque dans les détails, que ce soit en termes de durabilité et de fiabilité pour les professionnels ou en termes de confort pour les particuliers. Le système de freinage a été amélioré grâce à des disques avant et des pistons d'étrier plus grands.

Le confort routier est amélioré grâce à de plus grands amortisseurs arrière. Le passage d'une boîte automatique 5 vitesses à une boîte automatique 6 vitesses permet des accélérations plus souples et plus franches.

Le L200 est un modèle stratégique mondial et la deuxième meilleure vente de MMC derrière le SUV Outlander lors du dernier exercice. ▲



Le GAZelle Next existe aussi comme utilitaire léger 100 % électrique.

GAZ : sur les pas de l'Europe occidentale

GAZ, le plus grand constructeur de véhicules utilitaires de Russie, a montré au récent salon IAA que son niveau technique était assez similaire à celui de ses collègues d'Europe occidentale. La firme russe vise clairement à doper ses exportations. Nous avons examiné le stand de ce constructeur, malheureusement un peu isolé sur le grand terrain extérieur.

La première surprise est due aux moteurs Euro 6 des modèles baptisés GAZelle Next, Sadko Next et Ural. Le tout nouveau GAZelle est alimenté par un moteur Diesel Volkswagen de 2 litres couplé à une boîte 6 vitesses tout récemment mise au point en interne. Les GAZelle respectent ainsi la norme Euro 6, et leur consommation de carburant a reculé de 10 %. Le moteur libère 136 ch et 340 Nm de couple nominal. Les autres progrès notoires de ce modèle sont les airbags passagers, la suspension indépendante aux roues et le système ESP. Le concept se rapproche le plus de l'Iveco Daily, car il a recours à un châssis séparé. Avantage : le nombre de variantes envisageables.

L'une d'entre elles est le midibus GAZelle Next, basé sur le châssis du GAZelle Next de 4,6 t, cette fois avec moteur Cummins ISF de 2,8 litres (140 ch, 320 Nm). Ce véhicule peut accueillir jusqu'à 22 passagers.

Toutes les variantes de carrosserie du GAZelle peuvent en outre recevoir un moteur Siemens électrique affichant un rayon d'action d'une centaine de kilomètres.

GAZ a également montré au salon de Hanovre sa plate-forme télématique numérique 'GAZ Connect', qui permet un suivi de plus de 50 paramètres différents par véhicule, une localisation en temps réel et plus de 100 ser-

vices en ligne par un site Internet ou des applications mobiles.

AUTRES MODÈLES

Outre ces utilitaires légers, GAZ commercialise les petits camions Sadko Next (tout terrain) et Vepr Next (pick-up) ainsi que le poids lourd Ural. Mais ce n'est pas tout : il est également actif dans la construction d'autobus et de cars de tourisme. Le Vector Next est un bus suburbain de 7 ou 9 m de long susceptible de transporter entre 41 et 53 passagers. Dans sa version d'entrée de gamme, le moteur est un YMZ 53426-30 en version Euro 6 (170 ch, 597 Nm), mais le catalogue compte d'autres motorisations, même au gaz naturel.

Pour transporter plus de passagers, GAZ propose les différentes versions de l'autobus LiAZ. Le motoriste YMZ fait lui aussi partie du groupe industriel GAZ. Les moteurs de la famille 530 libèrent entre 136 et 330 ch et sont basés sur un grand nombre de composants communs. Ils sont assemblés dans l'une des usines les plus modernes d'Europe, automatisée à 90 %. Le bloc 4 cylindres YMZ-53426 de 4,3 litres est le premier Euro 6 de la famille d'une puissance comprise entre 170 et 210 ch. ▲

HENDRIK DE SPIEGELAERE

Nouvelle version de ContiConnect

Continental a publié aujourd'hui la première mise à jour de ContiConnect, sa plate-forme numérique de surveillance des pneus. Le portail web a été doté de nouvelles fonctions et l'aspect de l'application dans son ensemble a été amélioré. Les nouvelles fonctions relient les services ContiConnect directement aux activités des flottes. Il est ainsi possible d'améliorer la gestion des pneus en utilisant les données de la surveillance numérique pour assurer la maintenance des pneus.

Les principales nouvelles fonctions, auxquelles tous les utilisateurs de ContiConnect ont dès à présent accès, sont les suivantes:

- Règles de notification individuelles pour la pression et la température des pneus avec valeurs limites personnalisables.
- Le nouvel assistant de gonflage, qui per-

met à l'utilisateur de définir la température de l'air ambiant, garantit une pression de gonflage précise.

- Listes imprimables fournissant aux employés des ateliers une vue d'ensemble claire des tâches de maintenance à effectuer.
- Exportation des données permettant des

analyses personnalisées et le traitement dans d'autres systèmes.

- Chargement manuel des données des pneus sur le portail web, baptisé ContiConnect Light, pour une surveillance des pneus sans station Yard Reader ni intégration d'une solution de télématique. ▲



Nouveau Ford Tourneo Custom : une bonne réputation se construit ensemble.



Découvrez le nouveau Ford Tourneo Custom

Une bonne impression dès le début ! Et c'est parti avec le nouveau Ford Tourneo Custom ! Sa ligne extérieure et son intérieur entièrement renouvelés, son équipement standard complet et l'introduction de nouvelles technologies de connectivité et de sécurité mettent la barre toujours plus haut. Découvrez comment le nouveau Ford Tourneo Custom contribuera à votre bonne réputation.



Denayer

Bisschoppenhoflaan 515-517
2100 ANTWERPEN
03 360 50 80

Permeke

Jan Van Rijswijcklaan 298
2020 ANTWERPEN
03 827 79 10

De Kort

Kapelsesteenweg 76
2930 BRASSCHAAT
03 641 98 00

Deprince

Mechelsesteenweg 258
2500 LIER
03 4 881 881

Van de Ven

Starrenhoflaan 1
2950 KAPELLEN
03 664 04 90

Gonthier

Antwerpsesteenweg 273
2800 MECHELEN
015 55 60 71

WWW.FORD-ANTWERPEN.BE

Ⓣ 6,3-7,1 L/100KM. Ⓣ 162-183 G/KM. (NEDC)

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 optionnels peuvent engendrer d'autres valeurs d'émission de CO₂ et de consommation. Contactez-nous pour plus d'informations ou rendez-vous sur www.fr.ford.be. DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Informations environnementales (A.R. 19/03/2004): www.fr.ford.be/environnement. **ford.be**



PICK UP ►

Mitsubishi L 200

Dans la catégorie des pick-up d'une tonne, le L 200 de Mitsubishi y va de son petit succès en raison de son niveau de finition et de son cachet, même si tout est relatif étant donné que les pick-up restent faiblement présents sur le marché belge. Pourtant, une certaine clientèle en apprécie le régime fiscal attrayant.

Le modèle d'essai prêté par l'importateur Mitsubishi était de haut de gamme. En pratique, cela signifie qu'il n'y avait plus grand-chose à cocher dans la liste d'options. Baptisé Instyle, il donne droit aux phares xénon avec feux diurnes de croisement LED, garnitures en cuir pour sièges chauffants, système de navigation avec écran tactile à 7 pouces, climatisation d'air à double zone distincte, palettes de commande aluminium au volant, démarreur à bouton. Les sièges

peuvent être chauffés de deux façons : soit forte et rapide (pour vite se réchauffer par temps glacial), soit plus modérée (pour de longs déplacements).

Le moteur était un Diesel de 2,4 litres, développant une généreuse cavalerie de 181 chevaux à 3500 tpm. Les 430 Nm de couple sont libérés à 2500 tpm. Le moteur Diesel de base libère respectivement 154 et 380 Nm à régimes identiques.

Le marchepied et les jantes en métaux légers se remarquent de suite, tout comme les rétroviseurs chromés.





Le pick-up était doté d'un hard-top très pratique.

BOÎTE AUTOMATIQUE

La puissance du moteur est transmise vers les roues arrière par une boîte automatique conventionnelle. Cela suffit amplement sur chaussée asphaltée dans des conditions ordinaires. Mais ce L 200 a hérité de la chaîne cinématique et très sophistiquée du Pajero, le modèle tout terrain de la marque aux trois diamants. Le Super Select 4 Wheel-Drive, comme l'ont baptisé les Japonais, ne propose pas moins de 4 modes d'entraînement différents. Jusqu'à une vitesse de 100 km/h, on peut ainsi basculer entre deux roues motrices et la traction intégrale. C'est idéal sur les routes glissantes ou pour tracter une grosse remorque. La différence de rotation entre les deux essieux est amortie par le différentiel longitudinal. En tout terrain, ce mode de traction fait mieux que se débrouiller, jusqu'à ce qu'une roue commence à patiner. Si l'on remarque une perte d'adhérence, il suffit de bloquer le différentiel longitudinal en tournant d'un cran la molette de traction. Le différentiel est alors neutralisé et les deux essieux tournent à la

même vitesse. S'il faut faire encore mieux, par exemple pour se tirer d'un enlèvement, pour tracter une remorque dans la boue ou pour hisser une lourde charge en haut d'une rampe

humide, le conducteur utilisera les vitesses de champ, un mode de traction vraiment adapté au tout terrain, mais à n'utiliser que sur une distance aussi courte que possible.



Le modèle haut de gamme a droit à un bouton démarreur sans clé.



La chaîne cinématique de cette version de luxe Instyle s'appuie sur une boîte de vitesse automatique à 5 rapports.

HARD-TOP

Le pick-up est chaussé de jantes en métaux légers de 17 pouces, qui lui donnent une allure sportive, d'un marchepied en alu et de rétroviseurs extérieurs chromés. La peinture métallisée est de type earth green, un joli vert dont est également peinte la capote recouvrant la plate-forme de chargement large de 1470 mm et longue de 1520 mm, avec des flancs de 475 mm de haut. Le hayon arrière est doté d'un mécanisme "soft close" qui évite le basculement soudain. Le hard-top, qui donne au pick-up un petit je-ne-sais-quoi de SUV, est percé de fenêtres latérales ouvrables en mode ventilation. Ça peut se révéler utile pour le transport de chiens, par exemple. La présence du toit rigide, qui est surmonté de deux arceaux de toit, a tout de même un inconvénient : l'impossibilité d'accéder au caisson des marchandises par les côtés. Mais ses avantages sont évidents : le chargement est protégé du vol, de la pluie et le coefficient aérodynamique du véhicule est bien meilleur.

Il faut encore signaler que le modèle d'essai était muni d'une boule de traction avec prise électrique à 13 broches, et que l'ESP embarqué

est capable de neutraliser les oscillations qui pourraient éventuellement se produire. ▲

JAN VOET



La caméra de recul n'empêche pas le L 200 de recevoir d'excellents rétroviseurs.

Jeep Gladiator pick-up



Le nouveau pickup Jeep Gladiator est dévoilé en première mondiale au Salon de Los Angeles. Il se base sur la Wrangler en semble s'être inspiré de la Land Rover Defender pick-up. Comme motorisations on parle du Pentastar V6 de 3.6 litres délivrant 285 ch et d'un 3 litres V6 diesel de 260 ch, accouplés à une boîte 6 manuelle ou une boîte automatique à huit rapports. Capacités 4X4 légendaires, design authentique Jeep, capacités de remorquage au sommet de la catégorie, fonctionnalité intelligente, motorisations efficaces, conduite plein-air possible et technologies au sommet, voilà les promesses. Le lancement du modèle dans la région EMEA est prévu pour 2020. ▲



DT Spare Parts

Automotive parts en accessoires

- ✓ Ca. 40 000 producten
- ✓ 30 productcatalogi
- ✓ Online services
- ✓ 24 maanden garantie



www.dt-spareparts.com



Le Toyota Proace en est à sa deuxième génération. Le modèle a été rénové en parallèle avec ses frères jumeaux Citroën Jumpy, Peugeot Expert et Fiat Scudo du groupe PSA. Malgré les liens de famille, Toyota est parvenu à lui donner un cachet particulier. Nous avons pu le mettre à l'épreuve pendant une période prolongée.

Test de longue durée du Toyota Proace

Toyota a plusieurs véhicules utilitaires renommés à son actif. Le Hilux n'est pas un inconnu du grand public. Du côté des fourgonnettes, le constructeur nippon a aussi un honneur à défendre.

Le Proace est le successeur du célèbre Hiace, qui a servi de fer de lance dans la gamme Toyota. Il est toujours fabriqué, mais le modèle à cabine avancée n'est plus importé en Europe. Comme Toyota ne voulait pas abandonner sa clientèle fidèle à ses véhicules utilitaires, il a

noué une collaboration avec le groupe PSA, qui déboucha sur le Proace. C'est une fourgonnette à cabine semi-avancée, qui respecte mieux les critères de sécurité en Europe, et qui a été lancée au salon de Birmingham en 2016.

GAMME

Le choix du Proace est beaucoup plus large que sur le modèle précédent, qui avait aussi été élaboré avec l'aide de PSA. On trouve en effet 4 niveaux d'équipements, 3 longueurs (4.606 mm, 4.956 mm et 5.308 mm) et 2 empatte-





Nous avons conduit la variante Verso, destinée au transport de personnes et de VIP.



La seconde génération Proace a été lancée en 2016.

FOURGONNETTE ►

ments. Par ce Proace, Toyota veut clairement jouer un rôle d'envergure dans le segment des fourgonnettes moyennes, qui connaît une sérieuse croissance en Europe.

L'un des atouts est la présence du Proace Compact. Mesurant 4,6 m de long et un empattement de 2,9 m, c'est le plus court du segment des fourgonnettes de taille moyenne – et c'est donc une nouvelle norme dans ce segment. Grâce à sa forme bien pensée, il marie 3 places à l'avant, les dimensions d'une grande voiture

et un espace de chargement impressionnant de 4,6 m³ obtenu sur 2,1 m de long et 1,6 m de large.

La gamme propose aussi une variante combi capable de transporter jusqu'à 9 personnes, un modèle à double cabine et un autre avec plateforme réservée aux transformations et carrossiers (disponible à partir du premier trimestre 2017). La nouvelle génération Proace est donc présente dans tous les sous-segments du marché des fourgonnettes de taille moyenne.

À l'avant, on a le choix entre 5 motorisations Diesel d'une puissance échelonnée entre 95 et 180 ch. Avec le choix entre transmission manuelle ou automatique, les stratégies Toyota visent à présenter les émissions de CO₂ les plus basses de leur segment.

Tous les niveaux d'équipement recèlent des caractéristiques uniques : portes coulissantes motorisées à gauche et à droite, transmission automatique, 3 sièges avant, même sur le Proace Compact, nouveau système Smart



Il existe 3 longueurs de carrosserie.

Cargo qui combine une paroi de séparation ouvrante ainsi qu'un siège passager escamotable pour augmenter la longueur utile et le volume global de chargement de respectivement 116 cm et 0,5 m³. L'équipement de sécurité respecte les normes les plus sévères que doit respecter tout véhicule Toyota. Le modèle pour transport de personnes a récemment obtenu 5 étoiles au crash-test Euro-NCAP. Les technologies de sécurité sophistiquées Toyota Safety Sense sont également disponibles sur les variantes fourgonnettes.

Comme toute Toyota, la nouvelle gamme de fourgonnettes Proace offre une garantie de 5 ans ou 150 000 km .▲



Les portières coulissantes sont dotées d'une assistance électronique.



Le Proace compact offre vraiment beaucoup de place malgré un gabarit extérieur réduit.



Beaucoup de puissance et de couple de ce moteur 2,3 dCi.

Un test de longue durée au volant du Renault Alaskan nous a permis d'évaluer correctement les forces et les faiblesses de ce pick-up moyen. La première chose qui frappe aux yeux, ce sont les éléments chromés de la proue qui donnent un certain cachet à ce pick-up, tout en préservant l'air de famille typiquement Renault.

Renault Alaskan

L'Alaskan est le frère jumeau du Nissan Navarra, et dans une certaine mesure du Mercedes-Benz Classe X. Le segment des pick-up en Europe est en effet en croissance, et connaît un franc succès sur d'autres marchés. L'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi était donc bien obligée de se lancer à son tour dans la bataille. Pour Renault, un pick-up 4 roues motrices est cependant une première, alors que la marque française avait déjà distribué des versions semi-ouvertes d'utilitaires légers.

CONCEPTION RÉCENTE

L'Alaskan a été lancé en 2016 en Colombie, pour être d'emblée distribué dans toute l'Amérique latine. Il est vendu dans nos contrées depuis novembre 2017 par l'importateur belgo-luxembourgeois. Là où ce modèle se distingue le plus de ses confrères, c'est par son design assez singulier. Les optiques ont des feux de croisement en forme de C; sur le modèle haut de gamme Pure Vision, on peut même cocher les phares LED dans la liste d'options. Non seulement ils portent la signature

bien identifiable de la marque, mais servent aussi de feux de position et de route et se distinguent en outre par leur couleur blanche de la technologie "full led". Elle se rapproche de celle du soleil, ce qui procure 20 % de luminosité de plus que les ampoules halogènes conventionnelles, garantissant ainsi une meilleure visibilité.

Depuis son lancement chez nous, l'Alaskan existe seulement en version double cabine et 4 roues motrices. L'importateur compte toutefois en proposer d'autres variantes, de type crew cab courte ou 4x2. Le catalogue prévoit 4 niveaux d'équipement. À l'avant turbine un Renault moteur dCi de 2,3 litres. C'est un turbodiesel capable de délivrer 160 ou 190 ch, avec un couple nominal respectif de 403 et 450 Nm. Ces moteurs sont couplés à une boîte manuelle à 6 vitesses ou automatique à 7 rapports, avec convertisseur de couple. La chaîne cinématique est en soi relativement simple, et se commande à l'aide d'une molette sur la console centrale. Sur les routes ordinaires, le pick-up roule en mode 2H, c'est-à-dire en propulsion. Le mode suivant sur la molette est le 4H, qui entraîne également l'essieu avant.



Les capacités en tout terrain de l'Alaskan sont impressionnantes.



La finition du tableau de bord est vraiment soignée.



Le coffre dans le bac de chargement peut emporter de petits objets.

Pour basculer sur les vitesses de champ, c.-à-d. le mode 4L, il faut d'abord s'arrêter. Le mode 4H n'a pas de différentiel longitudinal et ne peut donc pas être utilisé sur les chaussées asphaltées. C'est dommage, car l'Alaskan peut tracter jusqu'à 3,5 t.

On épinglera une trouvaille intéressante, les C-channels : ce sont des rails fixés sur l'avant et les flancs du caisson de chargement, dans lesquels viennent glisser des œillets d'arrimage. Autre équipement pratique : la ridelle du caisson de chargement peut être chargée de 500 kg.

CHÂSSIS

L'Alaskan utilise un châssis séparé, mais cela ne se traduit pas par une conduite rude. C'est grâce au concept de l'essieu arrière, qui a re-

cours à 5 bras. Cela se traduit par une tenue de route tout bonnement exemplaire pour un véhicule de ce genre. Avec sa suspension arrière à 5 bras, l'Alaskan est l'un des rares pick-up à bénéficier d'une architecture généralement réservée au segment des SUV et destinée à garantir un excellent confort routier. L'agrément de conduite atteint un niveau bien supérieur à celui des ressorts hélicoïdaux classiques, solution dont doit se contenter la majorité des pick-up.

Le principal avantage est un meilleur filtrage des bruits et des vibrations sur route, donc un confort plus généreux sur toutes les places assises. ▲

JAN VOET



Le catalogue propose une boîte 6 vitesses manuelle ou automatique à 7 rapports.

Les batteries StrongPRO pour poids lourds répondent à de nouveaux besoins

Faut-il rappeler à quel point les diverses réglementations sur la protection de l'environnement ont des répercussions sur notre vie quotidienne ? Elles pourraient aussi en avoir sur les batteries de poids lourds. Par exemple, la commercialisation des modèles StrongPRO de la firme Exide en est la conséquence directe.

Prévues contre les vibrations extrêmes

À cause des normes Euro 5 et Euro 6 d'une part, et d'autre part la mise en place de zones à basses émissions polluantes dans de nombreuses villes européennes, où seuls sont encore admis les poids lourds "respectueux de l'environnement", les constructeurs sont contraints de mettre au point des poids lourds et utilitaires à basses émissions. L'une des solutions passe par l'emploi d'AdBlue et de catalyseurs SCR. Mais cela implique de disposer les batteries à l'arrière du châssis. Malheureusement, les vibrations y sont si fortes que les modèles ordinaires de batteries ne tiennent pas longtemps. En collaboration avec d'importants constructeurs de poids lourds, Exide a imaginé une batterie capable de résister aux vibrations extrêmes.

Version service après-vente

Exide s'efforce de mettre très rapidement sur le marché de remplacement toutes les innovations réalisées avec ses partenaires spécialisés en montage d'usine. La batterie StrongPRO, d'une nouvelle génération avec le design HVR® (High Vibration Re-

sistance), est la toute première sur le marché des pièces de rechange à résister au niveau de vibration V4 nouvellement créé !

Technologie Carbon Boost®

Suite à la réglementation sur les heures de conduite et de repos dans le transport international, les batteries des véhicules utilitaires sont bien plus souvent mises à contribution que par le passé. Le nombre d'appareils destinés à améliorer le confort du conducteur représente une charge plus forte et nettement plus fréquente sur les batteries. Exide a donc recours à la technologie Carbon Boost® sur ses batteries StrongPRO. Cette technologie permet une recharge bien plus rapide des batteries grâce à l'ajout de carbone à la masse active négative. La stratification de l'acide est ainsi neutralisée et les batteries résistent parfaitement contre les décharges extrêmes.

Pour les sociétés de transport, l'emploi de batteries de la gamme StrongPRO représente moins de risques de panne, de problèmes au démarrage et une longévité accrue. Tout cela se traduit par un moindre coût d'exploitation total de la flotte.





Klintberg & Way Automotive, en abrégé KWA, a été désigné par FCA (Fiat Chrysler Automobiles) comme importateur officiel exclusif de tous les produits Dodge et RAM en Europe. Le siège central du groupe est basé à Lugano, en Suisse, mais un premier "Flagship Store" s'est ouvert à Stockholm. Depuis, on ne compte pas moins de 24 concessions en Suède.

Size does matter : un nouveau distributeur pour RAM

Klintberg & Way Automotive est une filiale de Klintberg & Way Group AB, essentiellement active dans le secteur automobile. Ce groupe a connu une forte expansion ces dernières années et compte désormais 4200 concessions dans 37 pays européens. Ses principales filiales sont KW Parts, KW Wheels et KW Cars. Son quartier général est situé à Stockholm, mais on trouve des implantations à Gotenburg, Oslo (Norvège), Butzbach et Bremerhanven (Allemagne), ainsi qu'un département marketing à Courtrai. Ce groupe a l'ambition d'être un acteur majeur en Europe en fournitures de services et de produits pour l'industrie et le secteur automobiles. Il fait partie d'Anders Hedin Invest, un groupe suédois spécialisé dans l'industrie automobile. Les propriétaires et chauffeurs de véhicule Mercedes le connaissent peut-être sans le savoir : Hedin est l'un des importants partenaires en Europe pour la distribution de véhicules Mercedes-Benz, qu'il s'agisse de voitures ou d'utilitaires. Fin 2017, il a racheté à Mercedes-Benz Belgique 7 points de vente en Flandre-Orientale : 4 en région gantoise (Gent Zeehaven, St-Martens-Latem, Eeklo et l'établissement de véhicules d'occasion 'Certified' à Gand) et les garages Mercedes à Alost, Ninove et Zottegem.

AMBITION

Le marché européen de Dodge et de RAM représente environ 7500 véhicules par an. Avec une organisation consolidée, les deux marques espèrent atteindre 9000 unités. Pour cela, il faudra étendre le réseau à plus de 150 concessionnaires Dodge et RAM d'ici 2021. Le groupe lorgne prioritairement les spécialistes SUV (américain) existants et les concessionnaires FCA spécialisés dans la vente de Jeep.

Ils distribueront par conséquent l'intégralité de la gamme Dodge, même si celle-ci comprend des modèles quasiment invendables sur certains marchés, comme le nôtre, en raison d'une taxation prohibitive. Il en va différem-

ment des grands pick-up RAM : jusqu'à nouvel ordre, ils profitent d'une fiscalité avantageuse puisqu'ils peuvent être immatriculés comme utilitaires légers et sont par conséquent totalement déductibles d'impôt.

CINQUIÈME GÉNÉRATION

Un nouveau pick-up RAM est récemment arrivé sur le marché européen, celui de la cinquième génération. Grand et luxueux, il fait de l'ombre à tous les autres pick-up déjà actifs dans nos contrées. Il est doté de nombreux systèmes d'assistance à la conduite, y compris pour le stationnement automatisé. Les sièges habillés de cuir, un espace très généreux à l'arrière, un système audio Harman Kardon, un écran d'information de 12 pouces sont complétés d'une liste d'options deux fois plus longue que jadis. Malgré plusieurs niveaux d'équipement, le choix de moteur se limite à un seul exemplaire : le V8 5,7 l Hemi développant 395 ch et un couple nominal de 556 Nm à 3950 tpm. La spécificité, c'est que 4 des 8 cylindres sont inactifs lorsqu'aucun surcroît de puissance n'est réclamé, par exemple lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée ou à vitesse constante sur autoroute. Et cela fait une sacrée différence au moment de faire le plein. La transmission est une boîte automatique à 8 vitesses, qui fait appel à une boîte de transfert à 5 modes, dont un n'alimente que les roues arrière. Là encore, on sent la différence à la pompe. Je n'ai pu faire que quelques dizaines de kilomètres au volant de ce nouveau pick-up RAM, et la conduite n'était pas désagréable, le confort très bon et la tenue de route plus que raisonnable. Il se débrouille bien en tout terrain, à condition que le passage soit suffisamment large. L'inconvénient, c'est évidemment le grand capot. En côte ou au sommet d'une rampe, c'est la seule chose qu'on aperçoit encore... ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL PICK-UP AWARD



NOUVEAU :

OPEL COMBO

International Van of the Year 2019*

- ☑ Jusqu'à 11 systèmes d'aide à la conduite
- ☑ Charge utile maximale jusqu'à 1.000 kg
- ☑ Jusqu'à 4,4 m³ de volume de chargement¹

À partir de

€15.100²



*www.van-of-the-year.com/winners.html

1 Pour le Combo XL avec empattement long, avec banquette passager rabattue et trappe de chargement ouverte.
2 Prix catalogue recommandé sans option pour le Combo Comfort (L1H1) 1.6 Turbo D BlueInjection 75 ch avec boîte manuelle à cinq vitesses, hors TVA.

Fonctions présentées disponibles de série ou en option sur certains niveaux d'équipement.

opel.be info environnementale (AR 19/03/2004) : opel.be  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

COMBO  **3,9-5,6 L/100 KM**  **104-129 G/KM**

Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ indiquées sont conformes à la procédure World Harmonized Light Vehicle Test (WLTP), selon les normes R (EC) N° 715/2007, R (EU) N° 2017/1153 et R (EU) N° 2017/11 et les valeurs obtenues ont été converties en NEDC pour permettre la comparabilité.



L'AVENIR APPARTIENT À TOUS

Lorsqu'on fait partie du jury de l'International Truck of the Year, effectuer un parcours d'essai au volant du vainqueur de ce concours peu après son couronnement est un privilège. Mais établir de bons résultats de consommation requiert énormément de concentration et d'efforts. Mission accomplie, avec un nouveau record de consommation à la pompe. Même si tout cela n'a pas été aussi évident qu'on aurait pu le penser de prime abord.

DAF XF 480 : médaille d'or!

Par rapport à ses prédécesseurs, la nouvelle génération XF ne semble pas avoir beaucoup changé de l'extérieur. À l'intérieur en revanche, l'impression est fort différente. Cet air de nouveauté se remarque même dans les aspects vraiment importants. Le camion d'essai prêté par DAF est un modèle XF de 480 ch, sans frein auxiliaire : il faut donc se contenter du frein moteur habituel. À première vue, ce n'est pas l'idéal pour affronter le difficile parcours d'essai tracé à travers l'Ardenne et qui, vous le savez, est jalonné de rampes et de descentes sévères. Quand on a

derrière soi un train de 40 t, il est rassurant de pouvoir s'appuyer sur autre chose que le seul frein moteur pour éviter une surchauffe immédiate des freins de service. Sur papier, un autre aspect n'était guère plus flatteur : le rapport de pont arrière de 2,21 sur 1. Après un examen attentif de la fiche technique, je me suis même dit que ce poids lourd était plus adapté au marché néerlandais, où les côtes sont rares. Le moteur MX 13 dégage 483 ch et 2500 Nm de couple – plus qu'il n'en faut pour vaincre les rampes, certes, mais avant de prendre le départ, l'impact du long rapport





En consommant moins de 30 litres de Diesel pour parcourir 100 km, ce DAF XF fixe un nouveau seuil.



Un des nombreux bacs de rangement extérieurs. Hélas, la montée à bord est toujours aussi abrupte.

de pont arrière était à mes yeux un facteur d'incertitude.

ET POURTANT...

Avec cette chaîne de traction, DAF joue la carte du "downspeeding". Cela signifie que le moteur tourne à des régimes moteurs plus bas et s'appuie surtout sur son couple généreux. Une

stratégie qui n'est pas sans avantages : des régimes moins élevés se traduisent automatiquement par une baisse de la consommation et une usure moindre du moteur. Avec un gain de quelques décibels à la clé. Et s'il faut davantage de puissance, il n'est pas difficile de monter dans les régimes et de gagner en vitesse. Cela demande évidemment de revoir ses

habitudes de conduite, mais ça fonctionne. La preuve par le bilan du test, mais j'y reviendrai.

MODÈLE D'ESSAI

Un DAF XF 480 à peinture bleu métallisé m'avait donc été réservé à Eindhoven pour ce parcours d'essai. C'est précisément la chaîne de traction qui a valu au DAF de décrocher le titre de "International Truck of the Year 2018". Le moteur MX 13 s'avère nettement plus silencieux que le précédent. Il est couplé à la nouvelle boîte de vitesses Traxon de ZF, qui compte 12 rapports. Le logiciel et la boîte automatisée collaborent parfaitement, les changements de vitesse sont rapides et logiques. Il arrivait autrefois que les boîtes de ZF hésitent avant d'adopter un rapport de transmission; la Traxon passe plus rapidement de l'un à l'autre. Il reste un seul endroit du circuit d'essai où j'ai ressenti le besoin de changer de rapport manuellement, même si ce n'est malheureusement plus possible. On peut opter pour le mode "power" – qui se révèle plus énergique –, mais en situation normale, on roule en mode "eco", le plus économique. Et on ne manque jamais vraiment de cavalerie.

Le frein moteur à air comprimé est à commande hydraulique. Il est intégré dans les culbuteurs, ce qui permet d'obtenir une contre-pression plus élevée dans le moteur. Le frein fonctionne en parallèle avec le frein



Le niveau de finition Xclusive avec garnitures en cuir bicolore.



Une tablette bien utile, typique de DAF.



La climatisation d'air a fait des heures supplémentaires durant la première tentative de test.

d'échappement, on a donc à disposition deux systèmes combinés de frein moteur.

Les autres équipements du DAF concernent l'éclairage, avec des phares, lampe de travail et feux arrière LED. La lumière produite est comparable à celle du jour, c'est moins fatigant pour les yeux, la durée de vie est plus longue et la consommation nettement moindre que les lampes à halogène, et a fortiori à filament. En outre, le faisceau lumineux peut être adapté pour la conduite à gauche, si le bahut est un jour appelé à franchir la Manche.

DAF avait équipé ce modèle d'essai d'un "exclusive pack". La cabine a droit aux garnitures en cuir bicolore, sièges et volant compris, à des panneaux dans les portières et un matelas à ressorts ensachés "Xtra Comfort" pour la couchette inférieure. Le confort est excellent, gage d'un repos nocturne serein – sauf si votre voisin de parking laisse tourner toute la nuit le moteur de son vieux groupe réfrigéré obsolète.

PARCOURS D'ESSAI

Pour que le test se déroule de façon convenable, j'ai dû m'y reprendre à 2 fois. Le premier était prévu par une chaude et belle journée ensoleillée. Tout se passait bien pour votre serviteur, jusqu'au moment de déboucher sur la E411, dans l'après-midi. À cause d'un chantier, les 3 bandes étaient ramenées à deux. Dans la plupart des pays, cela ne pose pas de problème insurmontable. Chez nous, cela se traduit par un arrêt de 2 heures et 20 minutes. J'ai tué le temps au téléphone, en écoutant la radio, en me désaltérant... mais pour le test, j'en étais pour mes frais. J'ai donc sagement patienté dans la file et compté ce temps comme pause. C'est là que l'on apprécie le système installé par DAF, qui veille sur la réserve des batteries. Car imaginez que vous soyez coincé dans un embouteillage, qui ne bouge plus d'un centimètre. Logiquement, vous coupez le moteur. Mais avec le percolateur, la radio, peut-être la télévision et le climatiseur qui fonctionnent tous, vous pourriez avoir une mauvaise surprise au moment de redémarrer le moteur. Pas avec cet équipement, qui s'assure qu'il demeure suffisamment de jus dans les batteries pour relancer le Diesel.

La suite du test a eu lieu lors d'une nuit de week-end, histoire d'être plus ou moins certain (en Belgique, on ne l'est jamais tout à fait) de franchir le chantier de cette satanée E411. Ce fut le cas, Dieu soit loué, mais franchement, réaliser un test nocturne entre 20 heures et 5 heures du matin, loin de moi l'intention d'en prendre l'habitude !



Astucieuse, cette brosse avec tige télescopique.



Les rétroviseurs de droite obturent malheureusement une partie du champ de vision.

Le second essai se passa dans d'excellentes conditions, grâce à un trafic nettement moins dense. Le XF avance rapidement, malgré le long rapport de pont arrière. Naturellement, un couple de 2500 Nm a du répondant, même

avec 40 tonnes. Le frein moteur du MX 13 a fonctionné très honorablement : si l'on amorce une longue descente sans aller trop vite, il y a parfaitement moyen de se maintenir à 90 km/h à l'aide du frein moteur, et si l'on ex-

cède cette vitesse, de recourir occasionnellement au frein de service. Bien sûr, un retardeur autorise une vitesse plus élevée en début de descente, pour flirter tout au long de celle-ci avec la limite maximale autorisée. On y gagne



Les marchepieds intégrés à la calandre sont plutôt petits.



Le réfrigérateur est conçu de façon pratique, pour pouvoir l'ouvrir en roulant.



Encore 100 % sur l'ordinateur de bord lors d'une halte dans les Hautes Fagnes, après avoir parcouru 285 km.

quelques secondes, mais sur un parcours de 428 bornes, la différence est presque négligeable. Autrement dit, je n'ai pas vraiment regretté l'absence de frein auxiliaire.

Lors du développement de leur nouveau XF, les ingénieurs DAF se sont beaucoup attardés sur la suspension, et en particulier celle de l'essieu avant. Ce dernier est diablement plus précis que son prédécesseur. La tendance au sous-virage est bien moindre et surtout, le rendu net-

tement plus fin. La suspension de la cabine est à la fois plus confortable et plus stable. Bref, autant de raisons pour lesquelles la conduite de ce poids lourd a beaucoup progressé par rapport à la précédente génération. Le seul inconvénient du XF demeure l'embarquement : les marchepieds, alignés d'aplomb les uns au-dessus des autres, sont abrupts. Cela révèle que la structure de la cabine a vieilli. Néanmoins, elle garde un avantage : son volume interne très généreux.

UN RECORD

Lors du premier parcours d'essai, celui que j'ai dû recommencer, j'avais déjà l'impression que la consommation globale de ce DAF XF était modique. Mais une fois coincé pour de bon dans l'embouteillage sur l'autoroute ardennaise, j'ai vite compris que le calcul de la consommation était biaisé. Le second passage, en revanche, se déroula dans les meilleures conditions, avec une consommation d'emblée réduite. La moyenne augmenta naturellement

FICHES TECHNIQUES

DAF XF 480

Date de l'essai :	26 juin
Température au départ :	26,5 °C, à l'arrivée 16 °C
Conditions météorologiques :	temps chaud, vent nul
Distance parcourue :	431,8 km

Résultats du test :

Vitesse moyenne, avec facteur de correction :	71,1 km/h
Consommation entre Anvers et Barchon (tronçon relativement plat) :	27,3 l/100, vitesse moyenne de 75 km/h
Consommation totale du test :	29,2 l/100 km
Consommation totale d'AdBlue :	pas de mesure

Accélérations :

0 - 50 km/h :	33,15 sec
0 - 60 km/h :	37,55 sec
0 - 85 km/h :	1 min 6 sec 75 centièmes

Mesures sonores :

Stationnaire :	67 dB(A)
À 85 km/h :	75 dB(A)
Maximal :	81 dB(A)

Fiche technique :

Marque :	DAF
Type :	XF 480 FT
Cabine :	Space Cab
Empattement :	3.600 mm
Moteur :	MX 13 480
Puissance :	483 ch (355 kW) à 1.600 tpm
Couple :	2.500 Nm de 900 à 1.125 tpm
Alésage x couple :	130 x 162 mm
Compression :	18,5 sur 1
Boîte de vitesses :	Traxon 12TX2210 DD
Rapport de pont :	2,21 sur 1
Contenance du réservoir :	340 litres (réservoir de test avec purge)
Réservoir d'AdBlue :	90 litres



Le nightlock avec marteau de sûreté.



dans la montée vers les Hautes Fagnes, mais pour rester sous la moyenne des autres camions Euro 6. Sitôt passé le point culminant de la Belgique, dans la descente vers Namur, la consommation moyenne du tracteur chuta littéralement. Et la tendance se poursuivit tout au long du parcours reliant la capitale wallonne à la métropole anversoise. Arrivé au ring d'Anvers, j'étais intimement convaincu de battre mon record personnel de consommation sur le parcours d'essai de Transporama. Mais

pas question de crier victoire avant d'avoir fait le plein et le décompte : 126,1 litres de Diesel pour véhiculer 40 tonnes sur une distance de 431,8 km, cela donne une consommation moyenne de 29,2 l/100 km après correction, à une vitesse moyenne de 71,1 km/h. Donc oui, record battu. Le DAF XF 480 n'a pas remporté l'International Truck of the Year 2018 sans raison! ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



Une transformation en profondeur commence par une inspection assidue.

Un tracteur qui a arpenté les autoroutes européennes pendant 4 ou 5 ans n'est pas encore au bout du rouleau, tant s'en faut. Il peut connaître une deuxième vie, comme tracteur, fourgon ou véhicule de chantier. Car Renault Trucks dispose depuis peu d'une usine qui convertit les tracteurs d'occasion et leur insuffle une seconde jeunesse. Mais dans un rôle (souvent) totalement différent.

Renault Used Trucks : transformation de camions de seconde main

C'est un scénario que connaissent fréquemment les constructeurs de poids lourds : ils lancent un modèle qui fait directement mouche. Les flottes européennes se l'arrachent. Magnifique pour les chiffres de vente, pour l'emploi et l'économie. Mais après 4 ou 5 années d'exploitation, ces poids lourds

retournent chez le concessionnaire, car ils sont amortis. Le hic, c'est que la loi de l'offre et de la demande, en économie, est sans pitié : en cas de suroffre, les prix dégringolent.

C'est pour éviter cela que Renault Trucks a pris une décision radicale, en créant une filiale



Pour transformer un tracteur en fourgon, l'engin doit être presque entièrement démantibulé.

chargée de reconvertir ses poids lourds. L'usine de Bourg-en-Bresse procède d'abord à un examen approfondi des tracteurs qui lui sont soumis, puis elle les démonte et les réassemble sous la forme d'un fourgon ou d'un engin de chantier. L'opération est très poussée, comme j'ai pu le constater moi-même lors d'une visite des installations de montage.

UN ANCIEN TRACTEUR DEVENU FOURGON

La transformation la plus radicale consiste à passer d'un tracteur à un fourgon. Tout le poids lourd est désossé avant d'être entièrement reconstruit. Renault propose 3 longueurs et autant de structures et de carrosseries que pour un fourgon commandé neuf chez lui. Ces engins, revendus sur le nom de P-Road, voient donc des longerons plus longs intégrés au châssis et tout le faisceau de câbles adapté.



Les possibilités d'adaptation des fourgons sont identiques à celles des modèles neufs.



Ce modèle P-Road est surtout destiné à réapprovisionner des chantiers.



Les moteurs sont mis sens dessus dessous.



Une version "Berliet" spéciale.

La transformation d'un tracteur en véhicule de chantier est moins contraignante. Tout est évidemment vérifié, toutes les pièces usées sont remplacées, mais le châssis ne doit pratiquement pas être modifié. Le poids lourd reçoit bien un pare-chocs d'acier en 3 éléments, des pneumatiques 315/80 adaptés aux déplacements hors asphalté, un marchepied et une sellette d'attelage renforcés. La garde au sol

est relevée en adaptant le positionnement des réservoirs d'air comprimé. Le logiciel de la boîte de vitesses est enrichi d'un mode tout terrain. Ces adaptations terminées, les véhicules peuvent être revendus sous la dénomination X-Road. De série, Renault Trucks installe des essieux arrière avec différentiel de blocage, pour qu'ils puissent continuer à servir convenablement après la transformation.

QUANTITÉ

L'opération chirurgicale n'est pas une mince affaire, car 500 poids lourds sont ainsi reconvertis bon an mal an, en fonction des demandes du marché bien sûr. Des techniciens des différentes chaînes de production ont été recrutés pour assurer le démarrage de cette unité spéciale en 2017. Il fallait une grande expérience et la bonne mentalité, car le poids



Seuls les meilleurs techniciens et monteurs sont aptes à effectuer les tâches de transformation.

lourd transformé doit pouvoir tenir la comparaison avec les modèles neufs.

CONDUITE

J'ai eu l'occasion de faire un bout de chemin au volant de modèles P-Road et X-Road. Le premier était un 19 t avec moteur de 460 ch. Inutile de dire qu'il avait de l'énergie à revendre. D'ailleurs, aux feux de circulation, le bahut redémarrait plus vite que la plupart des voitures de tourisme.

Le T-Road n'est pas un authentique tracteur de chantier, mais plutôt un camion susceptible d'être utilisé pour transporter des matériaux de construction et du vrac de et vers les chantiers. La garde au sol rehaussée permet d'envisager beaucoup de choses, mais pour le vrai tout terrain, le catalogue Renault propose la Série K.

J'ai aussi piloté un X-Road avec remorque chargée, dont personne ne connaissait le poids exact. Je l'ai estimé à un peu plus de 30 tonnes, car le camion avait encore beaucoup de répondant. Les performances sont comparables à celles d'un modèle neuf. L'intérieur aussi d'ailleurs, car il a été entièrement remodelé en usine.

La reconversion d'un tracteur est également envisageable pour des séries spéciales. J'ai pu



Les boîtes de vitesse ont fait l'objet d'une inspection en profondeur.

voir une version Berliet d'un T-Range, parmi d'autres modèles spéciaux retransformés.

EXCHANGE

Un mot à propos des éléments, pièces et organes récupérés des poids lourds démontés. Les moteurs, essieux, boîtes de vitesses, cabines, marchepieds sont tous entièrement révisés puis revendus à des prix intéressants comme pièces de rechange ou de réserve. Les

moteurs, on le devine, font l'objet de soins très attentifs : nouveaux ressorts de pistons et chemises de cylindre sont plutôt la règle que l'exception. Les boîtes de vitesses reçoivent de nouveaux coussinets et les autres pièces fréquemment sujettes à l'usure sont également remplacées. ▲

JAN VOET



S'il fallait la décrire en quelques mots, la Série G est le tracteur Scania avec une grande cabine à embarquement bas. Avec un moteur de 410 ch, ce bahut semble taillé sur mesure pour des missions sur de courtes distances. Mais en aurait-il davantage dans sa manche ? J'ai voulu le savoir en le mettant au défi sur notre circuit ardennais.

Scania G 410 A4x2NA

Chez Scania, les cabines de la Série G sont situées juste en dessous des cabines R et S. Mais comme les ingénieurs de Södertälje usent et abusent des méthodes de construction modulaires, il faut bien admettre qu'à part l'embarquement surbaissé, on ne remarque guère de différences entre les différents habitacles. Même la Série G se révèle très spacieuse, et son niveau de confort

vaut celui des versions plus grandes. Surtout que la Série G, aussi appelée G20 en jargon Scania, peut être livrée avec un toit bas, normal ou rehaussé. Le constructeur suédois vise ainsi sciemment les clients qui souhaitent une cabine basse ou lumineuse. La hauteur du plancher facilite la montée et la descente à bord, ce qui est un atout indéniable pour le chauffeur appelé à faire de nombreux arrêts.





Grâce au retardeur, les longues descentes sont un jeu d'enfant pour ce poids lourd.

Par le nouveau concept de plancher dans la cabine, on gagne 10 cm en garde au sol. Dans la variante à toit bas, cela ne joue pas un rôle décisif, mais sur la version Highline, cet espace supplémentaire en hauteur est le bienvenu. La finition de la cabine de la Série G est très proche de celle des modèles plus grands. Et par rapport à la précédente génération, les espaces de rangement ont nettement progressé. On peut par exemple désormais faire installer un réfrigérateur sous la couchette.

Une autre innovation pour ce test concerne le frein à main électronique, qui est automatiquement activé sitôt que le camion marque l'arrêt. Pour le désactiver, le moteur doit tourner ou la clé de contact doit être enclenchée, et il faut presser le frein de service. Il intervient aussi pour le démarrage en côte : lorsqu'on démarre avec la boîte de vitesse en mode *drive*, le frein à main se débloque de lui-même au moment précis où le moteur développe suffisamment de couple pour mouvoir le bahut. C'est une solution très pratique, adoptée par de plus en plus de marques de poids lourds.

À l'avant du modèle d'essai turbine un moteur de 13 litres de cylindrée développant 410 ch. Dépourvu d'EGR, il ne renvoie donc pas les gaz d'échappement vers les cylindres pour obtenir une combustion moins polluante. Pour atteindre la norme Euro 6, Scania se contente d'un traitement des gaz d'échappement a posteriori. Le bloc libère un couple de 2150 Nm et est marié à une boîte de vitesse Scania Opticruise à 12 rapports. Elle est munie d'un



La montée à bord de ce camion est vraiment aisée.



Les poches et espaces de rangement ne manquent pas. Mais la cabine est traversée par le tunnel moteur.



Le tableau de bord avec cadrans enfoncés est du plus bel effet.



Test réalisé avec une remorque fortement carénée.

frein sur l'axe secondaire, qui permet d'adapter très rapidement le régime des pignons dans la boîte afin de changer de rapport instantanément. Par conséquent, plus besoin d'adapter les régimes du moteur, comme autrefois. Les changements de vitesse sont plus prompts, je l'ai dit, mais la consommation est également moindre. Sur l'entrefaite, Scania a prouvé que sa nouvelle génération de poids lourds, en ce qui concerne la consommation, n'avait de leçon à recevoir de personne.

Un autre équipement neuf pour cette chaîne de traction représente un grand progrès en matière de consommation : le *predictive cruise control*. Il tolère une limite inférieure plus basse et évite les excès de vitesse dans les longues descentes. Enfin, il me faut encore parler du "pulse and glide", qui autorise le camion à accélérer brièvement, par exemple jusqu'à 89 km à l'heure, pour ensuite retomber à 80, avant de réaccélérer. Scania est persuadé que ce cycle permet de consommer encore moins de carburant.

PARCOURS D'ESSAI

Le premier tronçon de ce parcours d'essai est plane, il convient donc très bien pour tester le "pulse and glide" que je viens d'évoquer. En tant que chauffeur d'essai et journaliste, il ne faut pas trop influencer l'avis du lecteur, mais je dois admettre que cette innovation m'horripile. Tout adepte de l'écoconduite s'efforce de rouler de façon aussi constante que possible. Alors, un tel dispositif va à contre-courant de son instinct. Mais l'effet le plus irritant est vécu



Les rétroviseurs de la cabine de la Série G sont excellents.



Le frein à main électronique et automatique est une nouveauté sur la Série G.



Le réfrigérateur n'est pas très grand, mais il a le mérite d'exister et d'être facile à ouvrir en conduisant.

par les collègues routiers, qui après quelques kilomètres, doivent se demander pourquoi ce camion accélère soudainement pour ensuite ralentir systématiquement. Des noms d'oïseaux fuseraient dans leur cabine que cela ne m'étonnerait pas. Un tel système est évidemment inutile dans les Hautes Fagnes, car les montées et les descentes imposent d'elles-mêmes le rythme du "pulse and glide". Et en côte, on a vite l'impression de disposer d'une cavalerie comptant beaucoup plus que 410 chevaux. Malgré un train de 39 900 kg, les franchissements de côtes se firent chaque fois les doigts dans le nez. La boîte de vitesse et le moteur travaillent en parfaite coordination, la chaîne de traction n'a pas une seule fois pu être prise en défaut. Je n'en dirai pas tant des services des Travaux publics, qui n'avaient rien de mieux à proposer qu'une déviation sur la E313 vers Vottem, sur des routes étroites, mal éclairées et ne convenant absolument pas aux véhicules plus grands qu'un triporteur. J'en suis sorti indemne, mais j'espère que dans le futur, les gens chargés de tracer les déviations tiendront compte des camionneurs. Pour que le résultat du Scania G 410 puisse être comparé à ceux des autres tests, j'ai neutralisé le détour hors de la E313, afin de ne pas en tenir compte dans le calcul des moyennes.

Mais revenons au Scania, et en particulier à son excellent retardeur avec freewheel. Il ne génère pas de résistance supplémentaire sur la chaîne cinématique lorsqu'il est désactivé,

mais bien 4100 Nm de puissance de freinage nominale en continu en descente. On le devine, c'est largement suffisant pour tenir la bride de ce poids lourd. On peut amorcer une descente à 89 km/h et maintenir cette allure jusque tout en bas.

Un aspect qui m'a frappé durant la conduite, c'est le confort de ce poids lourd. Il ne cède rien aux autres cabines Scania, plus grandes. Comme l'assise est un peu plus basse, on voit l'avant parfaitement et les angles morts sont plus réduits que sur les variantes surélevées. La montée et la descente à bord sont aisées, les marchepieds et les poignées sont parfaitement disposés. C'est donc un poids lourd de distribution qui convient parfaitement pour toutes les distances, même longues.

CONCLUSION

Les bons résultats de ce Scania sont-ils une surprise au terme de ce test? Pas du tout. Qu'il marque des points au niveau du confort et de la facilité d'emploi, par contre, bien. À tout niveau, il se montre à la hauteur de ses grands frères. Avec son excellent moteur de 450 ch, ce Scania Série G est un véhicule capable d'assumer sans broncher une bonne partie des tâches de distribution de la plupart des transporteurs de Belgique. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

FICHES TECHNIQUES

Scania G410 A4X2NA

Date de l'essai :	14 mai
Température:	au départ 12 °C, à l'arrivée 22 °C
Conditions météorologiques :	fortes pluies et vent léger et variable
Distance parcourue :	428 km en conditions d'essai

Résultats du test :

Vitesse moyenne, avec facteur de correction :	64 km/h
Consommation entre Anvers et Barchon (tronçon relativement plat) :	28,7 l/100, vitesse moyenne de 76 km/h
Consommation totale du test :	29,18/100 km
Consommation totale d'AdBlue :	pas de mesure

Accélérations :

0 - 50 km/h :	22,8 sec
0 - 60 km/h :	9,2 sec
0 - 85 km/h :	1 min 1 sec 2 dixièmes

Mesures sonores :

Stationnaire :	65 dB(A)
À 85 km/h :	73 dB(A)
Maximal :	78 dB(A)

Fiche technique :

Marque :	Scania
Type :	G410 A4x2NA
Cabine :	GS20H
Empattement :	3.700 mm
Moteur :	Scania DC13 141 410
Puissance :	410 ch (302 kW) à 1.900 tpm
Couple :	2.150 Nm de 1.000 à 1.300 tpm
Alésage x couple :	130 x 160 mm
Compression :	19,4 sur 1
Boîte de vitesse :	GRS895R
Retardeur :	Scania, R4100D, 4 100 Nm/500 kW
Rapport de pont :	2,92 sur 1 Retardeur Scania, R4100D, 4.100 Nm
Contenance du réservoir :	400 litres (réservoir de test avec purge)
Réservoir d'AdBlue :	43 litres

Toyota Motor Europe



Toyota Motor Corporation (TMC) et le Groupe PSA (PSA) accentuent leur collaboration sur le marché européen. Fin de l'année 2019, PSA complétera l'assortiment d'utilitaires de Toyota Motor Europe (TME) en l'étoffant de la petite fourgonnette compacte produite par l'usine espagnole de Vigo par PSA. Sœur jumelle des Peugeot Partner, Citroën Berlingo et Opel Combo, cette version sera distribuée sous l'emblème Toyota. La collaboration européenne entre PSA et TME a commencé en 2012 par les utilitaires légers lorsque la fabrication du Toyota PROACE a été confiée à l'usine PSA de Hordain, en France. ▲

Renault Trucks Belgique proclamée RENAULT TRUCKS BEST MARKET OF THE YEAR 2018



Chaque année, Renault Trucks à Lyon remet des prix aux marchés les plus performants. Cette année, Renault Trucks Belgique a été proclamée par Bruno Blin, président de Renault Trucks, comme RENAULT TRUCKS BEST MARKET OF THE YEAR 2018. La Belgique a remporté ce trophée grâce à des bonnes prestations en général et en particulier grâce à la croissance en ventes et en part de marché, ceci pour les camions et les véhicules utilitaires. En plus, grâce au développement des véhicules d'occasion et les excellents résultats constants en Après-vente; Renault Trucks Belgique était d'ailleurs également nommée dans les catégories "Après-vente" et "Véhicules d'occasion".

Roland De Deyne, Directeur Général Renault Trucks Belux, « Je suis particulièrement fier de ce trophée, témoignage d'appréciation et de reconnaissance pour nos prestations et notre engagement et de l'esprit d'équipe qui règne entre tous les départements et nos concessionnaires. Nous avons travaillé dur pour redorer l'image de Renault Trucks en Belgique et nous sommes ainsi d'autant plus motivés pour faire encore mieux l'année prochaine ». ▲

Les commandes passées hier expédiées ce jour partout en Europe. C'est possible avec DKV BOX EUROPE.

Guillaume E.,
Services d'expédition internationale

Commandez maintenant !

Nous livrons ce que d'autres promettent.
DKV BOX EUROPE: 100% conforme au EETS.

dkv-euroservice.com/peage-europe

You drive, we care.



Renault Trucks a présenté le T-Range en 2013, pour le commercialiser l'année suivante. Depuis, ce modèle connaît de très bons chiffres de vente et un niveau de satisfaction élevé des chauffeurs ou propriétaires. J'ai eu l'occasion de le mettre à l'épreuve sur le circuit de l'Ardenne et des Hautes Fagnes.

Renault T480.18 Highcab

Filiale du grand groupe suédois Volvo, Renault Trucks peut s'appuyer sur un large catalogue de pièces, organes et solutions techniques disponibles à Göteborg. Cela étant, les Français parviennent à donner à leur T-Range un cachet spécifique et à lui trouver un marché bien particulier. Car les moteurs et boîtes de vitesse ne sont pas simplement "récupérés" de Volvo : le logiciel et de nombreux éléments sont adaptés, permettant à ce Renault d'annoncer d'alléchants chiffres de consommation et de couple. Le moteur dTi

13 libère 480 ch et 2400 Nm de couple, plus qu'il n'en faut pour le transport d'un train de 40 tonnes dans toute l'Europe. Le moteur est couplé à ce que Renault a baptisé Optidriver, c'est-à-dire une transmission I-Shift profondément remaniée afin d'exploiter au mieux les caractéristiques du moteur dTi 13. Les changements de vitesse sont rapides et logiques. Mieux encore : grâce à l'Optivision, cette boîte de vitesses est capable de reconnaître un itinéraire qui a déjà été parcouru précédemment. Elle sélectionne alors les rapports les



La montée à bord semble escarpée, mais les marchepieds sont bien disposés.



La poignée supplémentaire est proche du marchepied supérieur.

plus optimisés en fonction de la masse du chargement et des déclivités rencontrées.

Renault cherche à limiter la consommation de carburant par tous les moyens. C'est d'ailleurs indispensable sur le marché très concurrentiel des tracteurs de 480 ch. Ce niveau de puissance est plus ou moins devenu la norme pour le trafic international européen. Mais ce qui manquait au modèle testé par Transporama, c'était un frein auxiliaire. Certes, on constate que de plus en plus de constructeurs se contentent d'un frein moteur ordinaire. On comprend pourquoi : un camion sans retardeur est non seulement moins cher, mais il est également plus léger et opère une moindre résistance sur la chaîne de traction. Même désactivé, un retardeur exerce toujours une légère résistance. D'un autre côté, certaines marques tiennent absolument à faire installer un frein auxiliaire. Je dois avouer que je leur donne raison. C'est



Le tableau de bord Renault fait la part belle aux cadrans numériques.



À droite, rien à signaler en revanche.



Ce jeu de rétroviseurs réclame assez bien d'attention à l'approche des carrefours.

une assistance importante pour tout routier qui doit traverser l'Ardenne ou les Hautes Fagnes – sans parler des massifs alpins! Néanmoins, ce Renault n'est pas totalement dépourvu : il peut compter sur un Optibrake+, gage de 382 kW de puissance de freinage à 2300 tpm. Ce frein fonctionne avec la contre-pression du moteur, qui est obtenue assez rapidement. Mais deux bémols tout de même. Primo : ce frein moteur est loin d'être silencieux. Secundo, il n'est pas des plus efficaces : dans de longues descentes, il a fallu recourir aux freins de service. Si je devais parcourir fréquemment des itinéraires vallonnés comme celui de la fameuse N4, je cocherais certainement le frein auxiliaire dans la liste des options du Renault T-Range.

PARCOURS D'ESSAI

Le modèle testé pour Transporama ne passait pas inaperçu, avec sa parure jaune vif, ses déflecteurs latéraux et ses bandes de marquages

noires. Le T-Range de Renault est un poids lourd qui plaît beaucoup. Sa calandre est singulière et sa silhouette virile, sans être agressive. L'esthétique est fort réussie. La montée à bord de la cabine n'est malheureusement pas si commode. Renault Trucks s'en est aperçu, car il a fait installer une poignée complémentaire pour que les petits gabarits puissent sans problème accéder à la cabine.

Une fois au volant, on est un peu surpris du style assez particulier qui règne à l'intérieur. Mais tout se trouve là où on l'attend. Mieux encore : on peut sans grand problème déplacer les interrupteurs. La tenue des sièges est excellente. Pour des raisons aérodynamiques, la cabine ne fait que 230 cm de largeur à hauteur du pare-brise. Mais à l'intérieur, on ne s'en rend vraiment pas compte, car la largeur à hauteur des épaules est encore de 255 cm. Ce que l'on observe cependant, et c'est positif,



Renault a monté un système de sécurité supplémentaire sur les portes. Dans de nombreuses régions d'Europe, cela commence à devenir indispensable...



Le bouton de réglage des rétros est assez mal placé.

c'est l'absence de bruits du vent grâce à cette aérodynamique efficace. Le T-Range est donc un poids lourd assez silencieux. L'essieu avant était chaussé de pneumatiques assez larges, ce qui demande pas mal de force lors des manœuvres de stationnement. Je dois même confesser qu'actionner le volant lorsque le tracteur est à l'arrêt est impossible.

La cabine est équipée d'un excellent réfrigérateur, assez proche que pour en extraire une boisson fraîche tout en conduisant. Il y a aussi une boîte à gants réfrigérée, mais qui ne peut naturellement être ouverte que lorsque le bahut est en stationnement.

Les rétroviseurs de gauche sont assez encombrants. Aux carrefours et dans les ronds-points, il faut souvent se déplacer pour avoir un champ de vision correct. Pourtant, les piliers latéraux avant de la cabine sont très étroits.



Les marchepieds sont pratiques, mais leur profil ne permet pas de les utiliser comme strapontin.



Un véhicule qui a du cachet et de la prestance, le T-Range de Renault.

Pas de problème en revanche côté droit, où la visibilité est bonne.

Le parcours d'essai s'est déroulé sans problème majeur, à l'exception d'un petit embouteillage entre Anvers et Bruxelles. Cela a naturellement réduit la vitesse moyenne, c'est pourquoi j'ai neutralisé ce handicap en ne comptant pas ces kilomètres dans l'essai.

CONCLUSION

Avec le Renault T-Range, on en a beaucoup pour son argent : le moteur de 13 litres et 480 ch est très méritant, mais il aurait dû être adjoind d'un frein auxiliaire. Que Renault Trucks se contente d'un frein moteur ordinaire va un peu à l'encontre des attentes envers ce bloc de 13 litres. La motorisation de 480 chevaux

sera sans doute destinée aux chargements relativement lourds; dans le cas contraire, on peut parfaitement se contenter de l'excellent moteur de 11 litres.

Depuis le lancement de ce T-Range, Renault a connu de nombreux succès un peu partout. Y compris au nord-ouest de l'Europe, où la marque française est pourtant minoritaire, mais où la clientèle fait désormais confiance aux poids lourds portant le célèbre losange. On peut la comprendre : c'est un véhicule qui associe de bonnes performances à une consommation réduite. La collaboration entre le moteur et la boîte de vitesse est exemplaire et le confort du chauffeur, irréprochable. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

FICHES TECHNIQUES

Renault Trucks T480.18 4X2 E6

Date de l'essai :	31 mai
Température au départ :	19 °C,
	à l'arrivée 27 °C
Conditions météorologiques :	vent du sud
Distance parcourue :	429 km
	en conditions d'essai

Résultats du test :

Vitesse moyenne, avec facteur de correction :	63 km/h
Consommation entre Anvers et Barchon (tronçon relativement plat) :	30,2 l/100, vitesse moyenne de 77 km/h
Consommation totale du test :	33 l/100 km
Consommation totale du test :	10,3 l
Accélérations :	
0 - 50 km/h :	22,78 sec
0 - 60 km/h :	30,37 sec
0 - 85 km/h :	53,14 sec
Mesures sonores :	
Stationnaire :	62 dB(A)
À 85 km/h :	73 dB(A)
Maximal :	86 dB(A)

Fiche technique :

Marque :	Renault Trucks
Type :	T480.18
Cabine :	Highcab
Empattement :	3.800 mm
Moteur :	Renault dTi 13
Puissance :	480 ch (353 kW)
	de 1.404 à 1.800 tpm
Couple :	2.400 Nm de 950 à 1.404 tpm
Alésage x couple :	131 x 158 mm
Compression :	17 sur 1
Boîte de vitesse :	Optidriver AT 2412F
Rapport de pont :	2,47 sur 1
Frein moteur :	Optibrake+, 382 kW
	à 2.300 tpm
Contenance du réservoir :	450 litres
	(réservoir de test avec purge)
Réservoir d'AdBlue :	64 litres

VOLVO FH 25 YEAR SPECIAL EDITION



Volvo Trucks présente le VOLVO FH 25 YEAR SPECIAL EDITION.
Un hommage de taille à une légende, à nos clients et aux conducteurs
qui en ont pris le volant, ces 25 dernières années. Félicitations!

Découvrez tout sur les 25 ans du Volvo FH et sur le modèle
anniversaire sur volvotrucks.be.

VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress





Nous avons tracé un circuit d'essai plus court, spécialement conçu pour mettre à l'épreuve les véhicules de distribution ou les engins dotés d'une chaîne cinématique alternative. L'un des premiers camions à l'arpenter est le MAN TGM, parfaitement taillé pour les opérations et les déplacements en ville. Cet essai en fut la preuve.

MAN TGM 18.320

Ce nouveau circuit de test a vu le jour à la demande de la quasi-totalité des constructeurs de poids lourds. À raison : lancer un camion de 18 t au travers de l'Ardenne et des Hautes Fagnes est un exercice qui n'est guère réaliste. Transporama a donc élaboré un nouveau circuit, simulant d'abord un déplacement sur autoroute vers le point le plus éloigné de l'itinéraire, puis retour à sa base par les petites routes, pour effectuer les différentes tâches de distribution. Le parcours frôle les 190 km en alternant les types de voiries, pour reproduire les conditions de travail fidèles des fourgons.

Le MAN TGM n'est pas un inconnu, mais il a récemment reçu un moteur Diesel D 08 rénové. Il lui procure jusque 320 ch et surtout un couple nominal de 1250 Nm. En conditions d'essai, le camion affichait 15 tonnes sur la bascule, ce qui était relativement peu et favorisait les vitesses élevées. La cabine (de type diurne) du TGM est assez spacieuse, même si elle ne dispose pas d'une couchette, élément d'ailleurs superflu pour ce type de travail. La finition est d'un très haut niveau. Le camionneur qui connaît bien l'intérieur des marques de voitures de luxe du groupe Volkswagen y trouvera des éléments familiers. MAN a vraiment fait

Avec 320 chevaux pour seulement 15 tonnes, on comprend que l'allure sera rapide.





Tous les réservoirs de liquide peuvent être aisément réapprovisionnés ici.



La finition est excellente. Le frein à main est désormais implanté sur le tableau de bord.



La montée à bord est facile, car les marchepieds sont parfaitement disposés.

des efforts pour relever le niveau de finition, d'agrément et de confort de sa cabine. On n'y décèle ni craquements ni grincements, ce qui est toujours une bonne indication du niveau de qualité. En revanche, le bruit du moteur se répercute dans la cabine, surtout lorsque le frein moteur est sollicité. Un défaut qui pourrait être résolu avec une isolation phonique complémentaire par languettes.

EN ROUTE

Le D 08 de MAN est un bloc 6 cylindres en ligne bourré de perfectionnements technologiques. Il est alimenté par une rampe common rail qui procure une pression d'injection maximale de 1800 bars. Le moteur respecte ainsi la norme Euro 6c. Léger, il est dépourvu de système EGR. MAN se contente d'une injection d'AdBlue pour apurer les gaz

d'échappement. Cela se traduit aussi par une légère baisse de la consommation. Le frein moteur est de type EVB (sur la soupape d'échappement), équivalent à 170 kW en puissance de freinage. Cela dit, il ne m'a pas impressionné : il décélère le bahut et soulage les freins de service, certes, mais est fort audible en cabine. Et lorsque le bruit irrite à ce point le chauffeur, on se demande



Ce MAN était doté d'un clapet hydraulique de Dautel.



De belles décors chromées à l'intérieur.

dans quelle mesure celui-ci utilisera fréquemment le dispositif.

Le moteur est marié à la boîte de vitesses robotisée MAN TipMatic à 12 rapports. Un vrai régal. Les changements de vitesse sont prompts et doux, le camion réagit docilement aux aléas du trafic. Du dixième au douzième rapport, on passe en mode "speed shifting", où l'on ne

perçoit plus aucune interruption d'alimentation lors des changements de vitesse. Cette nouvelle boîte facilite également les manœuvres.

CONCLUSION

Ce MAN à boîte de vitesses automatisée est un camion idéal pour les tâches de distribution assez exigeantes. La boîte TipMatic et le moteur D 08 font de ce MAN un engin digne de la

FICHES TECHNIQUES

MAN TGM 18.320

Date de l'essai : 15 novembre
Température au départ : 14 °C
Conditions météorologiques : pas de vent, ensoleillé
Distance parcourue : 186,1 km

Résultats du test :

Vitesse moyenne, avec facteur de correction : 62,9 km/h
Consommation moyenne : 19 l/100 km
Consommation totale du test : 18,1 l/100 km
Consommation totale d'AdBlue : pas de mesure

Fiche technique :

Marque : MAN
Type : TGM 18.320 4x2 BL
Cabine : C
Empattement : pas indiqué
Moteur : D 08
Puissance : 320 ch (235 kW) à 2.200 tpm
Couple : 1.250 Nm de 1.200 à 1.700 tpm
Alésage x couple : 108 x 125 mm
Compression : 16,5 sur 1
Boîte de vitesse : TipMatic 12 12 OD
Rapport de pont : 4,41 sur 1
Contenance du réservoir : 300 litres
Réservoir d'AdBlue : 25 litres

réputation de la marque au lion. La chaîne de traction est vraiment valorisée dans la circulation urbaine. J'ai dû affronter un trafic dense et difficile, et néanmoins enregistré une consommation très intéressante de 18,1 l/100 km. ▲

JAN VOET

Koen Appels, nouveau Director Services Scania Benelux

Koen Appels (50 ans) a récemment rejoint Scania Benelux en tant que Director Services. À cette fonction, il est responsable de tous les services et pièces détachées proposés aux clients par l'intermédiaire du vaste réseau de concessionnaires chez Scania Belgium, Scania Pays-Bas et Scania Luxembourg. Il était auparavant Director Sales en Belgique et au Luxembourg. En tant que Director Services, il succède à Carl Pattyn qui a accepté les nouvelles fonctions de Head of Dealer Performance chez Scania Commercial Operations Suède.

Koen Appels indique que, d'après son expérience, la frontière entre les services et les ventes est devenue très mince : « Ces dernières années, on a remarqué de plus en plus que les ventes et les services sont étroitement liés. Cette prise de conscience a également facilité ma décision d'accepter ce poste. Il y a trois vingt ans, lorsque j'ai rejoint Scania, les ventes de camions et l'« après-vente » étaient deux canaux distincts. Aujourd'hui, ils se fondent l'un dans l'autre et nous ne parlons plus d'« après-vente » depuis des années. Nos clients voient l'achat d'un véhicule et les services connexes comme un tout. C'est surtout avec notre large gamme actuelle de services connectés que nous pouvons servir nos clients le mieux possible. Depuis des années, nos services garantissent les coûts d'exploitation les plus bas et l'uptime le plus élevé. Avec mon équipe, j'ai hâte de poursuivre sur cette voie de la réussite. »

Koen Appels a commencé chez Universal Auto en 1995. Après la reprise de ce concessionnaire indépendant par Scania Belgium en 2005, il est devenu responsable Business Development chez Scania Finance. En 2011, il est devenu directeur régional pour Scania Région flamande et en 2013, il a franchi le pas vers la fonction de Director Sales Belux. ▲



GPS-BUDDY

Diminuez vos frais opérationnels



Planner app

Compréhension maximale

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



Driver app

Vue d'ensemble complète

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



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

Contactez-nous sans aucun engagement : +31 - (0)36-5382880 ou info@gps-buddy.com



Les ministres des Transports d'Europe occidentale se sont souvent heurtés à leurs collègues d'Europe de l'Est pour l'élaboration de cette proposition de loi.

En révisant sa législation sur le secteur du transport, la Commission européenne tente tant bien que mal d'en corriger les lacunes. Combattre le dumping social pourrait toutefois s'avérer plus compliqué qu'on le pense dans les travées des instances de Strasbourg et de Bruxelles.

Nouvelle proposition de loi sur le train de mesures relatives à la mobilité

Deux aspects de la proposition de la Commission européenne requièrent tout particulièrement notre attention : primo, les chauffeurs ne pourraient plus passer en cabine leur week-end de repos hebdomadaire; secundo, l'introduction du tachygraphe intelligent. Ces deux points ont reçu l'aval des employeurs et des syndicats, mais les règles concernant le cabotage font toujours l'objet de discussions.

UNE SITUATION INTENABLE

Les institutions européennes ont la fâcheuse réputation de travailler encore plus lentement que le législateur belge. Il est vrai qu'elles édictent des règles et des lois qui ont un impact très grand sur l'existence et la vie quotidienne de chaque Européen. Les gouvernements d'Europe occidentale se battent depuis des années pour rectifier certaines règles afin d'améliorer

la vie de leurs entreprises, de transport notamment. Cela se fait dans le cadre de la "Road Alliance", dans laquelle plusieurs ministres, dont le Belge François Bellot et ses collègues néerlandais, luxembourgeois, français, allemand, autrichien, danois, norvégien et suédois ont réclamé des changements à la législation.

PROPOSITION... ET RÉACTIONS

C'est ce qui a poussé la Commission européenne à soumettre une proposition. Pour combattre le dumping social et la distorsion de concurrence, il faut des règles claires et incontestables, facilement vérifiables par les services de police et la douane. Or la spécificité du secteur du transport routier, qui est d'être très mobile, ne rend pas la tâche aisée.

Les réactions d'acteurs experts dans le transport routier, comme la Fédération flamande

TLV (Transport & Logistiek Vlaanderen), sont éloquentes à cet égard : "Les décisions du Conseil européen des ministres des Transports ont hérissé TLV. L'accord porte sur la mise en place de mesures supplémentaires afin de combattre le dumping social dans le secteur. La solution retenue, de prime abord, a de quoi réjouir, mais l'organisation professionnelle estime que les ministres européens ont raté le coche sur plusieurs points cruciaux. Notamment en ce qui concerne la trop courte période transitoire pour l'installation du nouveau tachygraphe numérique dans les véhicules existants. Le Conseil européen du Transport veut que tous les tachygraphes existants soient remplacés d'ici 2024 par des modèles intelligents de la seconde génération. Considérant le coût élevé de l'opération, c'est un délai trop court. Une phase de transition d'au moins 10 ans s'avère nécessaire", commente Lode Verkinderen, secrétaire général de TLV.

L'association professionnelle flamande n'est pas plus conciliante à propos de la période cooldown de 5 jours après un cabotage, c'est-à-dire le transport de marchandises entre deux points d'un même pays par une entreprise d'un pays tiers. Selon la nouvelle réglementation, les missions de cabotage devront dorénavant être séparées par un délai d'attente d'au moins 5 jours (ce que l'on appelle la période cooldown). Mais pour protéger le marché interne, TLV plaide pour la suppression totale du cooldown et l'obligation de renvoyer le chauffeur dans le pays où est basée son entreprise. Car la mesure actuelle pénalise surtout les entreprises belges qui exécutent régulièrement des missions de cabotage dans les grands pays voisins. La mesure est censée combattre le dumping social, mais TLV redoute surtout qu'elle fasse du tort aux transporteurs belges.

Cela dit, tout n'est pas noir pour autant. Le retour obligatoire des camionneurs dans le pays de leur entreprise après 4 semaines de travail, l'accès plus sévère au marché pour les véhicules d'au moins 2,5 t et la suppression des formalités administratives liées au transport bilatéral, étant donné que le détachement est limité au cabotage, sont des mesures considérées comme positives. TLV estime que les chauffeurs doivent pouvoir passer leur jour de repos dans des conditions dignes et peut dès lors adhérer à la prolongation de l'interdiction de passer tout le week-end de repos dans le véhicule."

L'AVIS DES SYNDICATS

Pour les syndicats aussi, il reste du pain sur la planche, selon Frank Moreels, secrétaire



Le long repos hebdomadaire (souvent le week-end) ne pourra plus être passé en cabine.

fédéral de l'UBT Transport & Logistique. "Nous sommes vraiment ravis de constater que les ministres européens des Transports ont enfin compris qu'il était anormal que les chauffeurs de poids lourds, en 2018, prennent encore leur repos hebdomadaire sur leur lieu de travail, autrement dit dans la cabine de leur camion, et non chez eux, dans leur foyer. Cette interdiction est une réelle avancée, tant d'un point de vue social que pour la sécurité routière."

L'avis de l'UBT est également positif en ce qui concerne le tachygraphe intelligent, qui permettra des contrôles plus nombreux et plus précis sur les missions de cabotage. Mais les poids lourds affectés au transport international ne devront en être obligatoirement équipés qu'à la fin 2024. Dès lors, si l'on veut des contrôles sérieux, cette date-butoir doit être anticipée, estime l'UBT, comme l'a d'ailleurs déjà proposé le Parlement européen, mais contre l'avis de TLV, on l'a vu. On ne sait d'ailleurs pas encore par qui ni comment ces contrôles seront exécutés.

REVERS DE LA MÉDAILLE

Les règles concernant le cabotage demeurent maintenues. Pour éviter le cabotage systématique, une période de cooldown de 5 jours

est introduite, interdisant aux poids lourds – on parle bien de poids lourds, et non des chauffeurs – d'exécuter une autre mission de cabotage dans le même pays. Le patron doit organiser l'horaire de travail du chauffeur de telle sorte qu'il pousse au moins une fois par mois la porte de l'entreprise. Et cette fois, il s'agit bien de l'entreprise, pas du domicile privé du camionneur. Le syndicat socialiste craint que les pressions qu'exercent les employeurs sur le personnel roulant soient trop grandes et les empêchent de réclamer cette opportunité de rentrer chez eux. Les chauffeurs seraient une fois de plus les dindons de la farce.

Frank Moreels : "Cet accord est selon nous une occasion manquée d'appliquer le principe du salaire égal pour un travail égal sur un lieu identique. Il reste beaucoup trop d'exceptions, par exemple l'activité complémentaire de chargement ou de déchargement sur la route vers ou du pays de destination. Nous espérons par conséquent que le Parlement européen révisé la proposition actuellement sur la table, de sorte qu'elle représente au final une réelle amélioration des conditions salariales et de travail des chauffeurs."▲

JAN VOET



Comme chaque année, l'I.R.U. – l'Organisation internationale du Transport routier établie à Genève – a décerné des diplômes d'honneur aux meilleurs chauffeurs en transport routier national et international.

Remise des diplômes de l'IRU

En tant qu'organisation professionnelle, la Febetra se réjouit d'avoir pu donner son soutien à cet événement, qui prouve qu'outre lesdits "cow-boys", il existe également des chauffeurs de camions très convenables et fiables.

Cette année il y a 128 lauréats en Belgique et samedi 1er décembre dernier, les diplômes ont été délivrés.

Peut obtenir le diplôme d'honneur de l'IRU, accompagné d'un insigne, tout conducteur professionnel:

Qui est au service de la même entreprise de transport depuis au moins 5 ans;

Qui exerce régulièrement son métier depuis au moins 20 ans de manière ininterrompue, à la complète satisfaction de son actuel employeur et de ses éventuels employeurs précédents ;

Qui a effectué, depuis qu'il est conducteur professionnel, un minimum de 1.000.000 km en trafic national ou international ;

Qui n'a pas causé par sa faute un accident grave de la circulation routière durant ces 20 dernières années;

Qui n'a pas enfreint gravement les prescriptions routières, douanières ou administratives de son pays ou des pays traversés durant ces 5 dernières années. ▲



59 VDL Citea LLE-127 pour Transdev Sverige AB

VDL Bus & Coach va livrer 59 VDL Citea LLE-127 à Transdev Sverige AB. Les autobus seront mis en service à partir de juin 2019 par Transdev à Sigtuna, Upplands Väsby und Vallentuna, les secteurs nord de Stockholm, la capitale suédoise. À ce jour, il s'agit de l'une des plus importantes commandes pour VDL Bus & Coach en Suède. Cela représente la prochaine étape de la coopération entre Transdev et VDL. En juin 2019, VDL livrera aussi 30 Citea électriques articulés pour le trafic urbain à Umeå, dans le nord de la Suède.

Voici ce que déclare Niclas Flodin, directeur du management technique et opérationnel chez Transdev Sverige: « La collaboration entre VDL Bus & Coach et Transdev Sverige a été excellente lors des précédentes commandes. Grâce notamment à ces collaborations, nous connaissons la gamme de produits de transports publics de qualité supérieure de VDL. Les bonnes expériences avec les VDL Citea LLE dans la concession d'Umeå, nous ont aussi incité à de nouveau faire appel à VDL Bus & Coach. »

« "Nous sommes particulièrement fiers que Transdev ait à nouveau opté pour nous en tant que partenaire, cette fois pour les opérations à Sigtuna, Upplands Väsby und Vallentuna. Pour VDL Bus & Coach, cette commande est l'une des plus importantes en Suède et prouve que le VDL Citea LLE, grâce à sa consommation d'énergie basse et à son excellente fiabilité, constitue un choix extrêmement efficace pour les opérations de transports publics », déclare Fredrik Dahlborg, directeur général de VDL Bus & Coach Sweden AB. ▲



- ✓ 1^{re} place du concours Trailer Innovation 2019 dans la catégorie « Concept »
- ✓ Génération NOVUM : véhicules à plateau Kögel Cargo, Mega et Light^{plus}
- ✓ Stabilité maximale, manutention aisée, charge utile accrue et haut degré de personnalisation

NOVUM – La rentabilité sous un nouveau jour !

NOUS VOUS REMERCIONS ...

... pour votre confiance et votre achat lors de l'IAA 2018!

www.koegel.fr



Que l'on aboutisse à un Brexit dur ou coordonné, assorti d'une période de transition, tout dans la sortie de l'Union par le Royaume-Uni nous prédit le chaos. Les entreprises et les personnes physiques qui commercent avec la Grande-Bretagne ont intérêt à s'y préparer du mieux que possible, car leur activité devrait bientôt prendre une tournure complètement différente.

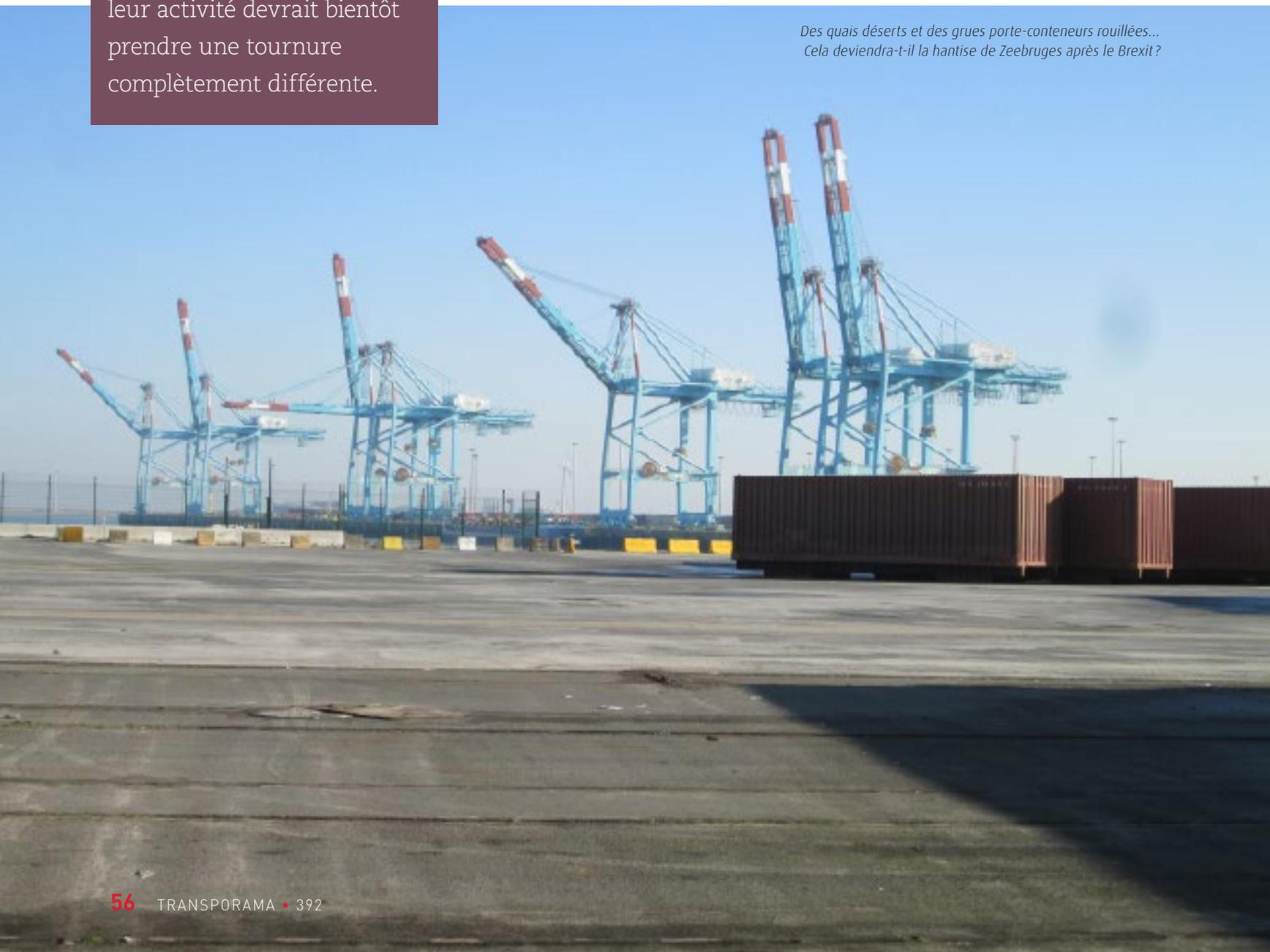
Brexit : Prévoir le chaos

Entre-temps, on réfléchit de toutes les façons possibles afin de trouver des solutions pratiques aux problèmes susceptibles de se poser. Le 15 novembre dernier, Nieuwsblad Transport organisait en collaboration avec quelques partenaires une séance Brexit qui a connu un franc succès au terminal de croisière de Zeebruges.

ZEEBRUGES, LA PORTE MARITIME VERS LA GRANDE-BRETAGNE

Le lieu retenu pour ce rendez-vous consacré au Brexit n'était évidemment pas un hasard : Zeebruges est le port des importations et exportations commerciales entre la Belgique et le Royaume-Uni. 46 % de toutes les activités portuaires s'y rapportent, ce qui représente annuellement un tonnage d'environ 17,2 millions

Des quais déserts et des grues porte-conteneurs rouillées... Cela deviendra-t-il la hantise de Zeebruges après le Brexit?





Plus de 1,3 million de poids lourds transitent chaque année par le port de Zeebruges.

de tonnes. L'essentiel de ces activités porte sur le trafic de conteneurs et ro-ro – Zeebruges est donc aussi un nœud d'activité crucial pour le transport routier. Chaque année, environ 1,3 million de poids lourds y transitent. Près de 90 % de toutes les marchandises ro-ro font la traversée sans accompagnement du chauffeur. 67 % vers la Grande-Bretagne, 33 % dans l'autre sens. Ces relations commerciales génèrent une forte valeur ajoutée et de l'emploi dans toute la région.

Les principaux secteurs d'activité sont :

- Industrie textile
- Industrie alimentaire
- Industrie automobile
- Industrie pharmaceutique et chimique
- Industrie plastique
- Machines et équipements

C'est de Zeebruges que partent chaque semaine 70 services réguliers vers une multitude de destinations en Grande-Bretagne et Irlande, essentiellement pour le transport non accompagné. Les principales destinations sont Dublin, Killingholme, Purfleet, Rosyth, Tyne, Southampton, Hull, Middlesbrough, Tilbury, Grimsby, Sheerness et Portbury. Nous n'avons pas parlé des importations ni des exportations de véhicules neufs, machines agricoles et excavatrices. C'est un secteur important pour Zeebruges, qui doit jouer le rôle de plate-forme : en 2017, il en a concentré environ 2,8 millions d'exemplaires, dont 1 million à desti-

nation de la Grande-Bretagne. Cela représente 36 % du volume total de véhicules traités, dont 73 % exportés vers et 27 % importés de Grande-Bretagne. Le port de Zeebruges dispose d'ailleurs de 400 ha de parking réservés à ces activités automobiles.

N'oublions pas non plus le transport de personnes : Zeebruges enregistre tout de même 800 000 passagers chaque année. Ils font la célèbre traversée vers le port de Hull ou em-

barquent dans l'un des 150 navires de croisière qui jettent l'ancre à Zeebruges chaque année.

Maintes sociétés de transport implantées à ou autour de Zeebruges se sont spécialisées dans la distribution vers la Grande-Bretagne, comme ECS European Container Services/2XL et Middlegate Europe. Les grands producteurs comme Procter & Gamble, Lidl et Walmart font appel à ces sociétés pour gérer leurs flux logistiques et approvisionner leurs grandes surfaces britanniques plus vite et à meilleur compte. Le port héberge également des multinationales qui s'en servent comme plate-forme de distribution. C'est notamment le cas de Danone Waters, qui réapprovisionne le marché britannique depuis Zeebruges, entre autres pour l'eau d'Évian.

COMMENT LE PORT DE ZEEBRUGES SE PRÉPARE-T-IL ?

Dans tous les cas de figure, le Brexit entraînera une énorme augmentation des formalités administratives... et donc des délais d'attente, vu qu'il n'y a pas assez de personnel ni d'infrastructures disponibles.

À Zeebruges, les services douaniers et l'Agence Fédérale pour la Sécurité Alimentaire, la célèbre AFSCA, disposent d'un poste d'inspection frontalier, de 70 places de stationnement et de 37 000 m² d'espace réfrigéré. Mais la douane a réclamé l'embauche de 140 personnes supplémentaires. Elle a ouvert avec les autorités portuaires un centre d'information commun sur le Brexit, accessible durant les heures de bureau pour répondre à toutes les questions



L'avenir est tout aussi sombre pour les transporteurs anglais.



Un million de voitures neuves ont transité par Zeebruges en 2017 depuis ou vers la Grande-Bretagne.

à ce propos (<http://brexitproof.portofzeebrugge.be>).

"Il est important que chaque maillon de la chaîne logistique soit bien préparé, et même immunisé contre le Brexit. Pas seulement les entreprises, mais également les instances publiques. Et pour cela, il est essentiel que des acteurs clés comme la douane et l'AFSCA disposent de matériel et de personnel en suffisance!", souligne Joachim Coens, administrateur délégué du port de Zeebruges. "Nous devons continuer à nous concerter avec les autorités publiques, portuaires, les organisations sectorielles, mais aussi, évidemment, les au-

torités douanières et portuaires britanniques. Nous devons déployer davantage d'efforts dans la sensibilisation et la conscientisation. En guise de préparation d'un Brexit dur, un planning d'urgence est en cours de préparation pour garantir l'accessibilité du port et éviter la congestion routière. Nous avons élaboré un plan de stationnement et prévu des places supplémentaires, en concertation avec toutes les parties impliquées."

Un autre élément important tient dans la création d'une plate-forme numérique de données par l'administration portuaire et la société portuaire privée : RX/SeaPort.

RX/SEAPORT

RX/SeaPort est une plate-forme de partage de données qui assure une relation digitale entre tous les acteurs impliqués dans la chaîne logistique de Zeebruges. L'échange de données et d'informations est ainsi garanti sur un seul canal sécurisé. Il est destiné à aider les entreprises confrontées à un nombre important d'identifiants, de connexions B2B, de relations EDI avec les compagnies de ferry, de réservations, de track & trace, de connexions Internet avec les agents maritimes, les autorités portuaires, la douane, les terminaux de haute mer, la communication par courriel, ainsi que la consultation de sites Internet pour obtenir des informations diverses. Tout cela est très complexe, chronophage et source importante d'erreurs. RX/SeaPort permet un gain de temps considérable, une simplification des processus administratifs (par la numérisation) pour le transport de marchandises, et donc un indéniable gain en efficacité. Cela devrait éviter toute interruption du flux de marchandises par l'administration pour les documents relatés au Brexit. La collaboration avec NxtPort Antwerpen est également prévue.

Plus d'informations : www.rxseaport.eu

LES CONSÉQUENCES

Il est évidemment difficile d'estimer dès maintenant les conséquences d'un Brexit. Si la Grande-Bretagne n'avait pas décidé de quitter l'Union, l'économie de ce pays aurait dû connaître une croissance d'environ 30 % d'ici 2030. Mais dans le contexte du départ de l'Union, les analyses prédisent plutôt une baisse du produit national brut de la Grande-Bretagne d'environ 10 % (selon LSE, Treasury) ou une croissance de seulement 4 % (economists for Brexit). Le fort recul est



Des sociétés de transport comme ECS sont spécialisées dans le trafic vers la Grande-Bretagne.

en outre assorti de scénarios impliquant un accès très restreint au marché unique. Toutes les études reconnaissent toutefois que la sortie du Royaume-Uni produira à court terme une onde de choc négative, mais elles ne s'accordent pas quant à sa durée.

Pour l'Union Européenne, la croissance économique sans Brexit aurait également pu être de 30 % d'ici 2030. Les analyses tablent sur un recul du produit national brut de 3,4 % pour l'Irlande et 1 % pour la Belgique et les Pays-Bas. Pour l'UE, le Brexit représente une perte potentielle d'un partenaire commercial qui lui achetait 13 % des marchandises et services.

En ce qui concerne les relations commerciales, la Grande-Bretagne et l'UE peuvent opter après le Brexit et la période de transition entre :

- Une collaboration maximale. Durant la période de transition, la Grande-Bretagne adopte temporairement la législation de l'Union européenne, garde l'accès au marché unique et demeure dans l'union douanière. De nouveaux accords établissent cette étroite collaboration.
- Une collaboration pendant la période de transition, durant laquelle le Royaume-Uni adopte progressivement les normes de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce). À la fin de la période de transition, le Royaume-Uni retrouve une frontière dure avec l'UE.
- Un nouvel accord commercial avec l'UE, avec accès au marché unique et maintien effectif du traité de commerce de l'UE.
- Une période de transition jusque 2020, durant laquelle on espère que sera adopté un accord sur mesure pour permettre le libre commerce dans des secteurs spécifiques. La Grande-Bretagne négocie de nouveaux traités commerciaux. Après 2022, elle adopte les normes de l'OMC.
- Un Brexit dur à partir du 30 mars 2019, avec basculement intégral aux normes de l'OMC. Les accords sectoriels et commerciaux doivent tous être négociés séparément au cours des 10 années suivantes. La Grande-Bretagne ne faisant plus partie du marché unique européen et de l'union douanière, cela marque la fin de la libre circulation des marchandises et des personnes.

Les conséquences d'un Brexit dur sur le volume commercial d'ici 2030 :

- 1,2 million de conteneurs de moins en Grande-Bretagne
- 4,6 millions de conteneurs de moins dans l'Union
- Forte baisse du trafic ro-ro traditionnel entre

la Grande-Bretagne et l'Union

- Diminution des volumes de marchandises d'Irlande (25 % du commerce irlandais est à destination de l'Union)

Conséquences d'un Brexit dur :

- Places de stationnement supplémentaires nécessaires dans les ports
- Espaces de stockage supplémentaires nécessaires dans les ports
- Investissements supplémentaires pour la douane (droits d'importation, contrôles douaniers à l'importation et à l'exportation, sécurité alimentaire)
- Régulation du trafic dans les ports

- Procédures de travail adaptées pour chaque port
- Bonne préparation et collaboration nécessaires
- Automatisation des processus et administration
- Changements de la taille moyenne des navires
- Connaissance des documents et des matières douanières est une nécessité. Les entreprises doivent déjà s'y préparer en formant leur personnel, en recrutant des spécialistes des douanes ou en collaborant avec eux. ▲

HENDRIK DE SPIEGELAERE

DUR OU COORDONNÉ ?

Le 13 novembre 2018, un accord de principe a été annoncé entre la Grande-Bretagne et l'Union européenne. En voici les principales dispositions :

- La Grande-Bretagne payera entre 40 et 45 milliards d'euros
- Possibilité pour les expatriés présents en Grande-Bretagne et dans l'Union européenne de demander un permis de séjour
- Période de transition valable jusqu'en fin 2020
- Intention d'éviter la frontière dure entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande
- Concertation pour déterminer quand l'accord frontalier pour l'Irlande peut être effectif
- Couverture juridique des deux côtés

Cet accord de principe a été soumis par la Première ministre britannique Teresa May à son gouvernement, qu'il a approuvé le 15 novembre. Le Parlement européen l'a approuvé, mais le 10 décembre 2018, Teresa May n'a pas pris le risque de le soumettre à son propre parlement, sentant l'échec annoncé.

Si aucun accord n'a encore été trouvé au 21 janvier 2019, il ne restera plus que deux semaines pour décider de la suite des opérations. À défaut, il restera 5 jours pour prendre une décision. Le Parlement britannique devra alors voter sur les différentes possibilités :

- Un Brexit dur
- Un nouveau référendum
- La prolongation de la procédure de l'article 50, en d'autres termes, tenter une nouvelle fois de trouver un accord

La décision doit avoir été prise le 29 mars 2019. Si elle est repoussée, le Royaume-Uni quittera l'Union Européenne sous la forme d'un Brexit dur. Avec à la clé, probablement de nouvelles élections en Grande-Bretagne. Si la proposition est acceptée, la période de transition s'amorcera jusqu'au 31 décembre 2020.

SITES INTERNET INTÉRESSANTS

<http://madb.europa.eu/madb/indexPubli.htm>

<http://tarweb.minfin.fgov.be>

<https://financien.belgium.be/nl/douane-accijnzen/ondernemingen/brexit>

<https://brexit-impact-scan.be>

https://ec.europa.eu/taxation_customs/eu-training/general-overview/ucc-elearning-programme_en

<https://economie.fgov.be/en/brexit>

https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness_en



Une petite partie de la flotte est en pause, pour la recharge sur l'heure de midi. C'est le principal dépôt et lieu de rechargement.

Un grand aéroport international comme celui d'Amsterdam Schiphol est naturellement un point de convergence majeur du trafic routier. Pour éviter la congestion, les autorités néerlandaises ont élaboré un ambitieux programme : un réseau de transports publics par autobus électriques. Le fabricant belgo-néerlandais d'autobus VDL a sauté sur l'occasion pour participer à ce développement.

Un spectaculaire projet de VDL pour l'aéroport de Schiphol

VDL a toujours joué un rôle de pionnier : ses autobus urbains légers n'ont cessé de s'illustrer durant les essais routiers, par une consommation inférieure à celle de leurs rivaux plus lourds. Et les idées innovantes jouent toujours un rôle clé chez VDL. La série des Citea électriques n'est pas inconnue de nos lecteurs. Notre site Internet et le magazine Trans Actuel vous en relatent fréquemment les livraisons : 10 autobus urbains électriques ici, 12 là-bas... En avril 2017,

le seuil du million de kilomètres a été atteint par plusieurs exploitants de flottes électriques de transport public. Cela procure à VDL une riche base de données et une expérience suffisante.

Mais le projet envisagé pour Schiphol est encore d'un autre acabit : la concession pour la flotte Amstelland Meerlanden (AML) comprend une commande de 100 bus électriques. Cela représente à ce jour la plus importante



Recharge à un arrêt. Le personnel roulant et les voyageurs ne cachent pas leur enthousiasme envers les nouveaux bus électriques.

commande passée chez VDL Bus & Coach et la plus grande flotte de bus électriques d'un seul opérateur en Europe. Certaines lignes de cette concession rouleront 24 heures par jour, 7 jours sur 7. 49 autobus du réseau de Schiphol arpenteront ainsi des lignes périphériques à haute fréquence autour de l'Amsterdam Schiphol Airport. Ces engins sont adaptés à l'encombrement des lignes et à un flux optimal de passagers grâce à la configuration 4 portes.

Les 51 autres autobus du réseau "R-net" serviront au trafic régional entre Uithoorn, Amstelveen, Schiphol et le centre de la capitale. En tout, les 100 bus articulés rouleront 30 000 km chaque jour. Ils seront équipés de la plus récente génération de batteries à recharge rapide, rechargées en maximum 20 minutes sur des bornes situées le long de l'itinéraire, ce qui permet un service de 24 heures en continu. La complexité et l'ampleur de cette opération procurent à VDL Bus & Coach une expérience précieuse en matière de grandes adjudications d'autobus électriques.



Les bornes de recharge d'Heliox sont disposées derrière une clôture de protection.



Deux autobus VDL, l'un pour le réseau R-net, l'autre pour celui de Schiphol, sagement alignés côte à côte. Observez le pantographe pour la recharge.

GRANDE ÉCHELLE

Par la taille de ce projet, c'est un excellent apprentissage pour les opérateurs, fournisseurs de courant et constructeurs d'autobus. Mais c'est aussi un projet coûteux : les batteries grèvent encore le prix des autobus électriques par rapport aux modèles Diesel conventionnels. L'investissement dans les appareillages de recharge Heliox n'est pas à négliger non plus. Il faut en outre un tiers d'autobus de plus pour remplacer les voitures particulières, désormais persona non grata autour de l'aéroport. L'investissement est donc considérable. Mais les avantages ne sont pas moindres : l'électricité est moins chère que le Diesel, les autobus sont très silencieux et fort bien accueillis à la fois par les chauffeurs et les passagers, qui montrent toute leur satisfaction.

C'est surtout dans le domaine des batteries et de la recharge que VDL a enregistré de grands progrès, comme il l'affirme lui-même. Pour pouvoir répondre aux attentes du client, VDL Bus & Coach continue d'innover dans le domaine des batteries, de la technologie des



Non, le moteur Diesel n'est pas mort...



Les autobus électriques sont vraiment très silencieux.



Un lieu de recharge supplémentaire a été créé par Heliox.

recharges et de la conception des autobus, en collaboration avec VDL ETS (Enabling Transport Solutions). Cette dernière entreprise est une filiale du groupe VDL chargée de la recherche, du développement, de la construction de prototypes et de leur test, essentiellement pour les activités liées au transport intense de voyageurs. Les qualités bien connues de la gamme Citea ont encore été perfectionnées sur ces versions électriques. La structure légère, la faible consommation d'énergie et la fabrication modulaire de tous les Citea électriques expliquent pourquoi le coût total demeure aussi faible. En continuant d'innover et en fournissant du travail parfaitement adapté

aux attentes, VDL veut préserver pour les prochaines années sa position de leader sur le marché européen.

HELIOX

Pour la plupart des opérateurs de transport public, une solution clé sur porte est évidemment la formule la plus pratique. Les opérateurs sont en effet familiarisés avec les motorisations Diesel; en ce qui concerne les véhicules électriques, la plupart des entreprises n'en sont encore qu'à la phase d'initiation. C'est l'une des raisons qui ont poussé à la création de VDL ETS. L'un des avantages qu'exploite avidement le groupe VDL est le groupement technologique

autour d'Eindhoven. Les grandes entreprises comme Philips, DAF, l'Université Technique et bien sûr VDL forment une partie du terreau de plusieurs entreprises technologiques, dont Heliox. Cette firme néerlandaise s'est spécialisée dans la construction, l'installation et l'entretien de chargeurs pour divers véhicules électriques. En matière d'autobus, Heliox s'est forgé une solide expérience ces dernières années. La recharge et l'emploi des batteries jouent un rôle important dans la durée de vie et la fiabilité des bus électriques. Heliox en a tenu compte lors de la conception et de la fabrication des stations de recharge. ▲

JAN VOET

Allison : boîte de vitesses américaine 'made in Hungary'

En 2015, Van Hool a présenté son premier TX doté d'une boîte automatique Allison fabriquée en Europe. Le marché y a réagi positivement, car en l'espace de 3 ans, 235 autocars de tourisme – des TX, Astromega et EX – en sont tous équipés. Ces boîtes de vitesses sont fabriquées par l'usine hongroise de Szentgotthárd, d'où sortaient autrefois des Opel Corsa.

Allison et Van Hool entretiennent de bonnes relations depuis longtemps, en particulier pour les autocars de tourisme des séries CX et TX assemblés par Van Hool à destination du marché américain. La variante exportée outre-Atlantique reçoit une motorisation Detroit Diesel ou Cummins, contrairement aux TX européens généralement pourvus d'un moteur DAF MX avec boîte de vitesses ZF AS-Tronic. Mais en Europe, les choses pourraient changer. Lors d'une visite de l'usine Allison en Hongrie, j'ai eu l'occasion de faire un long déplacement à partir de l'aéroport de Vienne sur un Astromega de la firme De Zigeuner, tournant avec un moteur DAF MX-13 de 510 ch couplé à une transmission Allison T525R. Eh bien, ce mariage s'avère très judicieux, les changements de vitesse sont souples et l'énergie bien présente. Pour montrer ce dont les équipements Allison sont capables, un camion de chantier Iveco à

benne basculante, un Mercedes-Benz Econic avec moteur au gaz et comme dessert, un vrai Zetros de la même marque à l'étoile étaient mis à notre disposition sur une petite piste d'essai tout près de l'usine. Bref, une brochette représentative de véhicules montrant que les transmissions Allison sont adaptées à de nombreuses applications.

DE ZIGEUNER

La transmission Torqmatic est une vraie boîte automatique à 6 vitesses. Elle a été spécialement développée pour les autobus et autocars développant des seuils de puissance jusque 410 kW (550 ch). Parfait pour une association avec le PACCAR/DAF MX-13 dont les modèles les plus musclés génèrent jusque 385 kW (530 ch) et 2600 Nm à 1000 tr/m. À l'heure actuelle, la deuxième variante la plus vigoureuse du MX-13 développe 483 chevaux en puissance nominale et 1500 Nm de couple à 900



*Un Van Hool Astromega à
vec transmission Allison.*

tpm. Van Hool a livré l'an dernier un Astromega à De Zigeuner avec un moteur MX-13 de la précédente génération, qui culminait à 510 ch et 2500 Nm. Une combinaison très agréable, à la conduite parfaite.

Monsieur Jan van Heusden de la firme De Zigeuner s'est adressé en 2015 à Van Hool pour obtenir un TX à boîte de vitesses Allison entièrement automatique, suffisamment musclée pour dompter le DAF MX-13. Le choix de De Zigeuner s'est porté sur un modèle TX17 Altano à un seul étage et 3 essieux, de 13,20 m de long, motorisation PACCAR/DAF MX-13 375 kW (510 ch) et boîte T525R Allison Torqmatic. L'électronique est de la cinquième génération Allison, son fonctionnement est optimisé avec le logiciel de diagnostic affecté à la surveillance de la consommation de lubrifiant, état du filtre à huile et 'Transmission Health Monitor'. La série Torqmatic avait d'ailleurs été perfectionnée pour diminuer encore les besoins en carburant.

INDY 500

Depuis l'introduction des transmissions Allison sur les Van Hool, la firme américaine a vendu environ 150 boîtes de ce genre en Europe, y compris à quelques clients néerlandais que Van Hool a conduits vers le site hongrois d'Allison. L'usine, sise au milieu de nulle part, est toutefois impeccable et parfaitement outillée. General Motors régnait autrefois en maître ici, avec sa filiale Opel. Il faut dire qu'il en était encore le propriétaire, avant de céder Allison en 2007 pour 5,6 milliards de dollars à deux investisseurs, The Carlyle Group et Onex Corporation. 5 ans plus tard, ils introduisaient Allison en bourse.

Le passé de ce fabricant américain de boîtes de vitesses est prestigieux, comme ils aiment à le rappeler. James Allison est l'une des 4 personnalités à avoir fondé en 1909 le Motor Speedway d'Indianapolis, où se tiennent aujourd'hui les fameuses Indy 500. Mais à l'époque, les compétitions se disputaient encore sur des pistes non asphaltées, en témoignent les photos dans la salle de présentation de l'usine hongroise, où est d'ailleurs projeté un enregistrement filmé de l'époque. Puis l'anneau de course a été transformé en piste dure à l'aide de 3 millions de briques, portant une inscription et posées à la main.

TOLÉRANCES

La Torqmatic entièrement automatique est la première boîte de vitesses produite par l'usine hongroise. Celle-ci fabrique aussi les variantes des séries 3000 et 4000, toutes deux destinées aux poids lourds. La 4000 compte 7 vitesses et

deux overdrives, deux marches arrière et des rapports de transmission 'close' ou 'wide'. Elle peut assimiler jusqu'à 597 kW (800 ch) de puissance nominale. L'usine de Szentgotthárd produit une transmission neuve toutes les 28 heures selon un principe modulaire, les modules étant partiellement fabriqués à proximité immédiate de la chaîne d'assemblage. L'ouvrier dispose de 7 minutes pour l'assemblage de chaque module. Mais une grande partie du temps affecté à la fabrication d'une transmission est en fait consacrée aux mesures de contrôle. Il y a par exemple un test antifuite d'huile, puis un autre avec de l'eau sous pression de 0,5 bar, destiné à détecter la présence d'éventuels écoulements. Le logement de la transmission est en aluminium fondu. Les boulons sont tournés par des clés électriques, plus précises que les hydrauliques. Les lasers et caméras inspectent scrupuleusement 210 paramètres d'erreurs possibles. Si une anomalie dépasse le seuil de tolérance, susceptible d'affecter tout le lot en cours de production, celle-ci s'arrête automatiquement. On est un peu étonné de la franchise d'Allison, qui reconnaît que cela se produit quelques fois par an.

Au bout de la chaîne d'assemblage, un produit est retiré chaque jour pour servir d'échantillon et être soumis à une batterie complète de vérifications. En cas d'erreur ou d'anomalie, 4 autres modèles sont à nouveau testés. Si les critères de qualité ne sont pas remplis, c'est tout le reste du lot qui est soumis aux épreuves. Cela révèle la méticulosité dont fait preuve Allison.

PRESQUE IMPERCEPTIBLE

La Torqmatic est une transmission très tranquille : on ne la sent presque pas changer de rapport, il faut vraiment scruter le compteur et avoir tous les sens en éveil pour percevoir des changements minimes. Selon Allison, cette prouesse est possible parce que la pression du turbo demeure pratiquement identique et ne recule pas, grâce aux deux overdrives. Bref, elle reste sagement comprise entre 1000 et 1100 tpm. Le logiciel utilisé par la transmission, connecté avec les USA, garantit à Allison que toutes les boîtes de vitesses, partout dans le monde, respectent les dernières spécifications en date, même si elles sont particulières aux clients. Entre-temps, la firme distribue une application électronique qui permet de vérifier le fonctionnement et surtout le niveau d'huile. Depuis l'arrivée de cette appli, Allison n'a plus enregistré de réclamation, assure avec fierté le porte-parole. Pour Van Hool, ce niveau de fiabilité est suffisant pour justifier une extension de la garantie d'usine de 2 à 3 ans. ▲

TEXTE ET PHOTOS : JOS HAAS



Les boîtes de vitesses automatiques Allison sont capables de digérer des seuils de puissance fort élevés.



Voici comment le tout est assemblé.

Le chiffre d'affaires d'Allison au cours du second trimestre de l'année 2018 s'est élevé à 771 millions de dollars, soit une hausse spectaculaire de 23 % par rapport à 12 mois plus tôt. Ensemble, l'Europe et l'Asie ont progressé de 23 %. Les bénéfices se sont élevés à 174 millions de dollars, soit + 83 %, et l'EBITDA (bénéfices avant impôts) à 297 millions de dollars, soit 32 % de plus que la même période en 2017.

En Amérique du Nord, Allison est leader avec 85 % du marché. Il est heureux que dans le cadre de la guerre commerciale qui se profile avec plusieurs nations, 75 % des organes utilisés dans la boîte proviennent des USA, le reste étant importé de France, de Belgique et des Pays-Bas. La mention 'Handcrafted in the USA' a été gravée sur certaines boîtes. Le siège central européen est basé à Sliedrecht, aux Pays-Bas. (www.allisontransmissions.com)

DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- Mercedes-Benz @ CES
- DAF Westerlo
- Mercedes-Benz eCitaro
- Essais

AGENDA

- Salon Bruxelles:
19 – 27 janvier

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



ABONNEMENTS

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

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

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

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





SOLARIS

DIRECTION >
Urbino electric

The new shape of Solaris

www.solarisbus.com

