

TRANSPORAMA

€ 4,99 - N° 393 - FEVRIER/MARS 2019 - BIMENSUELS



FREIGHTLINER CASCADIA: THE BEST JUST GOT BETTER

CAMION | FOURGONNETTE | REMORQUE | BUS | CAR





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

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

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



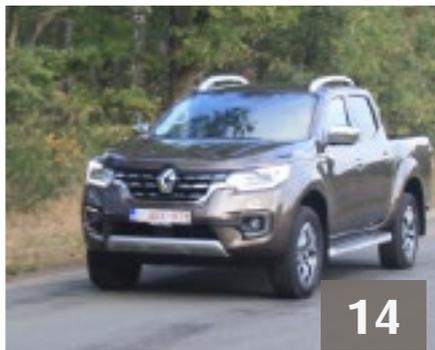
SCANIA



8



12



14



18



24



46

Contenu	3
Editorial	5
Dossier Vans	8
Opel Vivaro	12
LDT Renault Alaskan	14
LDT Mitsubishi L200	16
Test Volvo FH LNG	18
Test Renault T440.18	24
DAF Westerlo	32
Scania Zwolle	34
Daimler @ CEZ	36
LeciTrailer	40
Mercedes-Benz eCitaro	46
Sprinter	48
Agenda	50

PitPoint.LNG ouvrira bientôt une station LNG à Rekkem



Les travaux de la première station-service de la firme PitPoint.LNG en Belgique ont démarré. L'ouverture est prévue pour avril prochain à l'emplacement de la station Total existante de la centrale de transport LAR Menin (Rekkem), tout près de la frontière française. Ce projet a pu être mené grâce à la collaboration entre fournisseurs et utilisateurs de LNG, afin de trancher le nœud gordien de l'œuf ou de la poule empêchant jusqu'alors la percée et la généralisation de ce carburant alternatif plus propre.

Le LNG – ou GNL en français, pour Gaz Naturel Liquéfié – est un carburant alternatif moins polluant que le Diesel pour le transport de fret : il rejette moins de particules polluantes, produit moins de nuisances sonores et s'avère moins coûteux. Les accises sur le LNG sont plus basses en Belgique que dans les pays voisins. Et les transporteurs profitent en outre d'une exonération du péage en Allemagne, privilège accordé depuis le 1er janvier dernier sur les poids lourds alimentés au LNG ou CNG.

Si la station-service de Rekkem est la cinquième ouverte par PitPoint.LNG, c'est seulement la première en Belgique. Les quatre précédentes sont toutes aux Pays-Bas, localisées sur des emplacements logistiques stratégiques. PitPoint.LNG s'ouvre désormais vers l'étranger pour réaliser son ambition d'un réseau international dans le nord-ouest de l'Europe. Dans l'optique de l'ouverture de cette station LNG en Belgique, des partenaires de PitPoint.LNG ont déjà adopté ce carburant. Steve Taets, Procurement Manager Benelux chez Primagaz se dit ravi de l'ouverture

prochaine de la station-service LNG : « En tant que spécialiste du propane, nous transportons des quantités toujours plus importantes de gaz naturel liquéfié. Nous collaborons avec des transporteurs qui ont délibérément choisi de s'équiper de poids lourds alimentés par ce carburant plus propre. Ce n'est pas une obligation de notre part, mais nous aspirons à ce qu'ils fassent des efforts maximaux en faveur d'un transport plus propre et plus écoresponsable. Alors forcément, ils s'orientent vers le LNG. Nous travaillons également en concertation avec plusieurs intervenants pour alimenter les stations-service en combustible plus propre. Nous contribuons ainsi au renforcement du réseau LNG en Belgique et en Europe. »

Outre Primagaz Benelux, la firme Prima LNG, active dans l'achat et la distribution de gaz naturel liquéfié, incite les transporteurs coopérants à choisir une alternative plus propre au Diesel. Peter Frühwirth, Finance & Operations Director de Prima LNG : "Nous fournissons du LNG en Europe avec des poids lourds eux-mêmes alimentés par LNG. C'est une condition que nous imposons à nos transporteurs : une alternative non seulement plus propre au Diesel, mais également un choix justifié d'un point de vue économique. Plusieurs constructeurs réputés de poids lourds, notamment Volvo, Scania et Iveco, ont en catalogue des modèles LNG suffisamment puissants et développant un grand rayon d'action. La future station-service de Rekkem rendra ce carburant encore plus intéressant pour les transporteurs, qui ont en outre l'avantage d'accises plus avantageuses en Belgique. On voit que petit à petit, le gaz naturel liquéfié se profile comme une excellente alternative au Diesel." ▲



TRANSPORAMA

40^{ème} année – 393 – Février-Mars 2019 – €4,99

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

REDACTEUR EN CHEF

Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

JOURNALISTES FREELANCE

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

TRADUCTIONS

Didier Lemaire

PHOTOGRAFES

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

PUBLICITÉ

Johan Dierickx (johan@transporama.be)

MISE EN PAGE

Drukkerij Van der Poorten SA

IMPRIMERIE

Drukkerij Van der Poorten SA



COORDINATION

Goedele Thiry

EDITEUR RESPONSABLE

Jan Voet
Stekensbergstraat 8, B-2390 Westmalle

ABONNEMENTS

Online service via www.transporama.be

DISTRIBUTION

België: A.M.P.
Nederland: Betapress

SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS

7 numéros par année – pas en juillet

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

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

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

Paiements:

IBAN: BE96 7360 1202 2105
BIC: KREDBEBB

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

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



Rédacteur en chef
Jan Voet

UNE ANNÉE INTÉRESSANTE

Tout porte à croire que l'année 2019 sera très intéressante... en ce sens qu'elle nous promet bien des défis. L'économie semble en phase de ralentissement, surtout en Allemagne, notre principal partenaire commercial. Les Britanniques et les institutions européennes butent toujours quant à la forme définitive du Brexit. Ce qui inquiète un grand nombre d'entreprises. Transporama l'avait déjà dit dans un précédent numéro : préparez-vous au pire.

Au niveau national, on attend avec impatience les élections, dans l'optique desquelles les partis verts sont parvenus à attirer l'attention grâce aux manifestations en faveur du climat. Le fait que nous soyons confrontés à d'autres problèmes au moins aussi urgents est élégamment passé sous silence.

Que donneront ces élections de la fin mai? Le résultat des communales, en octobre dernier, indique des orientations politiques très variables d'une région à l'autre. Si cela se traduit une nouvelle fois par un délai de 500 et quelques jours pour la formation d'un gouvernement, notre pays pourrait bien en subir des dommages considérables. Qui sait si cela ne se traduira pas non plus par une forme de chaos... Autant s'y préparer.

Étonnamment, la Belgique avait connu une croissance économique assez soutenue en l'absence de gouvernement fédéral. La gestion du royaume étant soumise au système des douzièmes provisoires, il était impossible d'introduire de nouvelles formes ou hausses d'impôts. Cette certitude a peut-être suscité un climat de confiance chez les entreprises, et bien évidemment, chez les citoyens.

À propos, c'est peut-être l'une des leçons que nous pourrions garder à l'esprit à la veille des élections : que certaines formes de chaos sont provoquées par ceux et celles qui ont été démocratiquement élus afin, justement, de combattre les incertitudes.





Pour la 27^e année d'affilée, nos collègues de 4x4 Plus ont organisé l'élection du 4x4 de l'Année. Tout comme les années précédentes, l'élection a été scindée en différentes catégories. Le dicton selon lequel il est plus important de participer que de gagner n'était pas de mise pour cette élection. C'est pourquoi la liste des participants avait déjà été écrémée à l'avance pour faire en sorte que seuls des candidats réels à la victoire soient présents dans chaque catégorie.

4x4 de l'Année 2019

La catégorie Crossover, comme lors des quatre années précédentes, a été subdivisée en deux groupes sur base de leur catégorie de prix:

Dans les crossovers de la classe de prix modeste, le Ssangyong Tivoli avec un score de 61,17%, le Mazda CX-3 (70,17%) et le VW T-Roc (74,92%) ont dû plier devant le Skoda Karoq, qui a surclassé la concurrence avec un score de 77,08%.

Chez les crossovers plus chers, le Subaru XV (67,50%), le Suzuki Vitara (67,95%) et le Nissan Qashqai (73,70%) ont été dominés par le Volvo XC40 (77,35%).

La catégorie SUV aussi, comme les années précédentes, était divisée en deux classes de prix. Dans le premier groupe de SUV, le Ssangyong Rexton (65,00%), le Nissan X-Trail (70,68%) et le Honda CR-V (72,27%) ont été vaincus par le Jaguar E-Pace (78,41%).

Dans la catégorie Luxe, un ex æquo a été évité de peu, le Range Rover Velar terminant second avec 81,76% des points derrière le VW Touareg avec 81,88% des points.

Dans la catégorie Offroad, nous avons cette année une sélection de véhicules dont les capacités sur le terrain parlent d'elles-mêmes.

Le Jeep Wrangler n'a pas pu répondre aux attentes placées en lui et s'est retrouvé avec 66,11% des points derrière le Land Rover Discovery (75,35%), lui-même dépassé sur le fil par le nouveau mais déjà très populaire Suzuki Jimny (75,87%).

Chez les pick-up, la valeur sûre qu'est le Nissan Navara était défié cette année par le nouveau-venu dans ce segment, le Ssangyong Musso. Malgré le potentiel du Musso, avec 66,67% des points, il a dû laisser la victoire au Navara qui, avec 70,27% des points, s'empare du trophée une fois encore.

Peu à peu, les hybrides commencent à être représentés aussi parmi les SUV, mais il subsiste encore une certaine retenue quand il s'agit de participer à l'élection. Ainsi le Mitsubishi Outlander PHEV, par exemple, n'a pas osé se jeter dans la bataille.

Chez les hybrides, le Volvo XC60 T8 (75,40%) a dû s'avouer vaincu par le Range Rover Sport PHEV qui, avec 77,75% des points, a remporté une victoire éclatante. ▲

Photo de groupe des vainqueurs de la 27^{ème} édition du 4x4 de l'Année



Transporama remet un award au CEO de Peugeot

Au récent Salon du véhicule utilitaire de Bruxelles, Transporama, par le biais de son

rédacteur Leo Van Hoorick, le représentant belge du jury, a remis personnellement

l'Award International Van of the Year 2019 à Jean-Philippe Imparato, le CEO de Peugeot. Le Salon de Bruxelles est en rendez-vous important pour Peugeot, a déclaré son patron, parce que le marché belge a toujours beaucoup apprécié la marque française. Celle-ci est fière de la très importante récompense obtenue par son New Partner.



L'Award a également été décerné aux deux autres camionnettes de taille moyenne du groupe PSA, c'est-à-dire le Jumper de Citroën et le Vivaro d'Opel. Le choix en faveur de cette triplette est le fruit des réflexions d'un jury de 25 journalistes spécialisés en véhicules utilitaires. La camionnette PSA s'est imposée avec 127 points et les résultats ont été dévoilés au salon IAA de Hanovre l'an dernier. ▲

2018 : une année record pour DAF

DAF Trucks a battu tous les records en 2018. Grâce à une part de marché historiquement élevée de 16,6 %, DAF est devenu la deuxième marque la plus importante d'Europe dans le secteur des poids lourds (plus de 16 tonnes). DAF est le leader européen du marché dans le secteur conséquent des tracteurs, avec une part de marché n'atteignant pas moins de 19,8 %.

En 2018, le marché européen des camions de plus de 16 tonnes s'est élevé à près de 319 000 camions, contre 306 000 en 2017. « L'économie européenne a été très stable tout au long de l'année passée. Cela a entraîné une forte demande de transport avec des besoins correspondants pour les camions », déclare Harry Wolters, président de DAF Trucks.

LEADER DU MARCHÉ DANS SEPT PAYS EUROPÉENS

Comme les années précédentes, DAF a été le leader du marché dans le secteur des poids lourds en 2018 aux Pays-Bas (32,0 %), au Royaume-Uni (26,5 %), en Pologne (23,2 %) et en Hongrie (32,6 %). Le constructeur de camions néerlandais a également été l'acteur le plus important du marché en Belgique (22,1 %), en Bulgarie (19,9 %) et en République tchèque (19,5 %). En Allemagne, le plus grand marché des camions en Europe, DAF a été une fois encore la plus grande marque d'importation, avec une part de marché de 12,3 %.

Une part de marché stable dans le secteur des 6-16 tonnes

Le marché européen total des camions légers (6-16 tonnes) a légèrement diminué, passant de 52 500 unités en 2017 à 52 000 unités en 2018. DAF détient une part de marché de 9,0 % dans ce secteur. DAF est le leader du marché des camions légers au Royaume-Uni (32,0 %) et en Irlande (18,2 %).



EN 2018, DAF TRUCK BELGIQUE A ATTEINT LA POSITION DE LEADER ABSOLU DU MARCHÉ EN BELGIQUE

DAF Trucks Belgique a clôturé 2018 avec 2166 véhicules immatriculés, en tant que leader absolu du marché dans le segment global des plus de 6 tonnes. Plus d'un camion sur cinq immatriculés en Belgique (21,3 %) est donc de marque DAF. La forte position de DAF sur le marché belge reste la plus prononcée dans le marché des tracteurs, où la marque est leader avec 1588 immatriculations, ce qui représente une part de marché de 25,6 % et exactement 300 immatriculations de plus qu'en 2017 (23,1 %).

Dans le segment des porteurs légers (6 à 16 t), 148 DAF LF ont été immatriculés en 2018, ce qui représente une part de marché de 13,2 %, soit 1,7 % de plus qu'en 2017. Le succès du DAF LF DistriForce a apporté une énorme contribution à la forte croissance dans ce segment.

Dans le segment des poids lourds (16 t et plus), avec exactement le même nombre d'immatriculations qu'en 2017 (448), la marque a atteint une part de marché de 15,0 %, ce qui représente une petite perte par rapport à 2017 (15,8 %). ▲



www.mySortimo.be propose des solutions pour l'aménagement de véhicules, mais également d'autres services, comme le marquage adhésif des véhicules. Le lien parfait entre les canaux en ligne et hors ligne permet aux clients de choisir la solution de mobilité la plus adaptée. Sortimo propose un réseau unique de vente et de services disponible en ligne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 sur la plateforme www.mySortimo.be, mais également par contact personnel sur place dans une succursale Sortimo.



La plateforme www.mySortimo.be

Sur www.mySortimo.be, les professionnels ont non seulement la possibilité de concevoir l'aménagement de leurs véhicules en fonction de leurs besoins individuels et de le commander immédiatement, mais ils peuvent également optimiser leur véhicule avec plus de services et un vaste assortiment de produits conformes à leurs exigences spécifiques (et aux exigences du secteur). La plateforme permet également une gestion personnalisée du véhicule. Les utilisateurs de mySortimo peuvent enregistrer tous les détails sur leurs véhicules, comme le prochain rendez-vous pour le contrôle automobile et la date d'expiration du leasing, jusqu'aux commandes liées aux véhicules.

L'AMÉNAGEMENT DE VÉHICULES SR5 ET LA CONFIGURATION MYSORTIMO

Les composantes de l'aménagement de véhicules SR5 sont conçues pour exploiter de manière optimale l'espace de chargement. Fini le grand cadre, remplacé par des profils latéraux en aluminium. En outre, les tablettes à l'avant et à l'arrière peuvent être disposées de manière variable, ce qui permet à la tablette SR5 de suivre parfaitement les contours du véhicule. Cela signifie plus d'espace au sol et une utilisation maximale de l'espace auparavant inexploité au plafond. Même les grands éléments comme les europallettes peuvent être transpor-

tés sans problème dans le véhicule.

L'outil de configuration pour le marquage adhésif mySortimo graphics

Avec l'outil de configuration en ligne mySortimo graphics, les clients peuvent configurer de chez eux le marquage individuel et de qualité de leur véhicule, le commander immédiatement et le faire apposer dans une succursale Sortimo. Une nouvelle fonction rapide pour un marquage professionnel et efficace qui transforme les véhicules d'entreprise en supports publicitaires individualisés. mySortimo graphics est désormais disponible en Belgique.

ORGANISATION OPTIMISÉE DES LIEUX DE TRAVAIL

Être contraint de chercher longtemps son matériel dans le véhicule ou sur le lieu de travail est une perte de temps, un temps qui aurait pu être consacré à une tâche bien plus utile. Sortimo permet de mettre en place des processus de travail standardisés et systématiques qui contribuent à l'organisation efficace et professionnelle du lieu de travail selon la méthode des 5S. Avec les inserts mySortimo de qualité pour les outils et les étiquettes mySortimo, Sortimo crée un environnement de travail organisé efficacement dans le véhicule et sur le lieu de travail, génère des gains de temps et garantit une attitude professionnelle sur place. ▲



Configurez vous-même sur >> www.mySortimo.be
ou contactez-nous pour un devis gratuit.

info@sortimo.be

Réseau dans toute la Belgique!

Gratuit ☎ 0800 857 59

Une bonne réputation se construit avec le Ford Transit, l'utilitaire n° 1 en Europe.



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. Si celle-ci est numéro 1 en Europe, ce n'est pas pour rien. 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 (A.R. 19/03/2004) : www.fr.ford.be/environnement. Les chiffres de consommation et d'émission s'appliquent aux véhicules avec les pneus de série, comme décrit dans les équipements de série. Des pneus et/ou des jantes optionnels peuvent engendrer d'autres valeurs d'émission de CO₂ et de consommation. Les véhicules affichés peuvent différer des spécifications réelles. Pour plus d'informations, renseignez-vous auprès de votre distributeur Ford ou rendez-vous sur notre site www.fr.ford.be.  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. ford.be**



Ford a présenté plusieurs innovations réellement intéressantes au récent IAA, dont une concerne la version 2 tonnes du Transit. Censée être 7 % plus sobre que son prédécesseur, elle a gagné en charge utile et en potentiel de connectivité.



Ford : un Transit avec une chaîne de traction mild hybride

Le Transit 2 tonnes rénové, surtout, a reçu une chaîne de traction qualifiée de mild hybride. Par rapport aux propulseurs Diesel ordinaires, elle permet une économie de 3 % de carburant. Un véhicule appelé à circuler essentiellement en ville peut économiser jusqu'à 8 % de carburant grâce au fonctionnement du système start/stop, mais il n'y a pas que cela. Le moteur Diesel EcoBlue a encore été perfectionné pour consommer 7 % de moins. La tige des pistons, autrefois en aluminium, a été raccourcie. Elle est désormais en acier, ce qui diminue les frictions internes sur le moteur. Un autre changement concerne l'installation d'une pompe à huile à débit variable. Elle s'adapte en fonction des besoins de graissage du moteur.

Parlons à présent de l'Efficient Drive Mode, une nouveauté très particulière. Le GPS conseille

en effet le chauffeur pour qu'il réduise continuellement sa consommation de carburant. Les moteurs du Transit 2 tonnes affichent une puissance de 105, 130 et 170 ch. À cela s'ajoute désormais une variante de 185 ch, qui libère 415 Nm de couple nominal. Tous les propulseurs ont un turbo qui produit davantage de couple sur des plages de régimes plus larges.

BOÎTE AUTOMATIQUE

D'ici un an, il sera possible, selon Ford, de préférer à la boîte manuelle 6 vitesses standard une transmission automatique à 10 rapports ! Plus rapide et plus réactive, elle s'adapterait au style de conduite de chaque chauffeur.

Mais revenons à la plus grande nouveauté, le mild hybride, ou mHEV. C'est une option présente sur les Transit à traction avant ou pro-



pulsion. Sur ce moteur, un starter-générateur à courroie remplace l'alternateur standard. L'équipement permet de récupérer de l'énergie lors des décélérations, pour la stocker dans une batterie Lithium-Ion refroidie par air. Le courant est alors utilisé pour augmenter le couple disponible du Diesel lors des accélérations et de la conduite. L'électricité sert également à alimenter les différents organes du véhicule, comme l'éclairage, la climatisation d'air, etc. Mais Ford rappelle que ce mHEV est avant tout destiné à diminuer la consommation, et non à améliorer les performances.

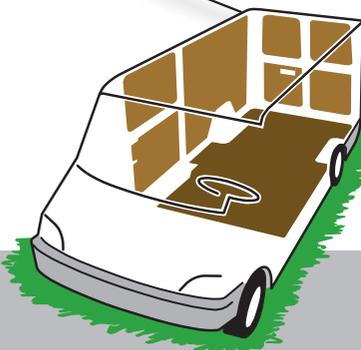
CONNECTIVITÉ

Dernier volet abordé : la connectivité. Ford a imaginé une technologie baptisée FordPass Connect. Elle permet aux propriétaires de flottes d'analyser et d'optimiser l'exploitation de leurs véhicules. Par des applications comme Ford Telematics et Ford Data Services, qui seront lancées dans le courant de l'année, la marque germano-américaine d'utilitaires légers va de plus en plus se profiler comme un leader dans le domaine de la connectivité. ▲



Simple, utile et meilleur!

plafond
parois
plancher
passages de roue





Depuis 2001, le Vivaro d'Opel s'est façonné une solide réputation dans le segment des fourgonnettes de gabarit moyen. C'est le fruit d'une collaboration avec Renault, initiée bien des années plus tôt avec le Movano, un clone du Renault Master. Mais lorsqu'Opel rejoignit le groupe PSA (alliance entre Peugeot et Citroën), il devint évident que les jours de cette coopération avec Renault étaient comptés.

Opel Vivaro, troisième génération, à la sauce PSA

Coup de chance pour les Allemands : le quartier général d'Opel à Rüsselsheim, en Allemagne, a été désigné responsable du développement mondial des véhicules utilitaires légers de tout le groupe PSA.

Le nouveau Vivaro, qui rejoindra les concessions Opel à l'automne, a déjà fait parler de lui – en bien, rassurez-vous – sous les noms de Citroën Jumpy, Peugeot Expert et Toyota ProAce. Il sera disponible à la commande à partir de février 2019 et en concession à la fin de l'été. L'Opel Vivaro se présente sous de multiples formes adaptées aux besoins d'une

clientèle professionnelle : fourgon tôle Cargo, cabine allongée pouvant accueillir jusqu'à six passagers, châssis-cabine ou encore Combi-monospace. De plus, il est disponible – pour la première fois – en trois longueurs (4,60 m, 4,95 m et 5,30 m) au lieu de deux. Avec un volume de chargement maximal de 6,6 m³, le nouveau Vivaro revendique une charge utile atteignant 1.400 kg, soit 200 kg de plus que le modèle précédent. Il en va de même pour la capacité de remorquage : elle atteint désormais 2.500 kg, soit un gain d'une demi-tonne. Pour autant, la hauteur ne s'envole pas, l'essentiel des versions restant sous la barre des

Le nouveau Vivaro n'est pas un inconnu : les collègues et néanmoins concurrents Jumpy, Expert et ProAce sont construits sur la même base.



1,90 m. Le nouveau Vivaro peut donc accéder à un parking en sous-sol ou dans ceux des centres commerciaux avec les versions non surélevées, ce qui rend le chargement et le déchargement plus faciles.

Le comportement se montre sûr et rassurant même si le revêtement rencontré est glissant, recouvert par exemple de boue, de sable ou de neige, avec le montage du système avancé d'antipatinage IntelliGrip. Une garde au sol plus importante et une protection du soubassement sont aussi disponibles avec la finition Chantier du châssis. Opel proposera également le nouveau Vivaro avec une transmission intégrale Dangel.

L'accès à l'espace de chargement se tient aisément grâce aux larges portes battantes arrière et aux portes coulissantes latérales. Des portes latérales coulissantes particulièrement pratiques qui sont, pour la première fois sur le Vivaro, à ouverture automatique. Dans la version de 5,30 m peuvent être rangés en toute sécurité des objets allant jusqu'à 4,02 m de long grâce à la trappe FlexCargo permettant de les glisser sous le siège passager avant.

CONFORT INTÉRIEUR

Conducteur et passagers peuvent se croire installés dans une berline : la conduite ne pose aucun souci grâce à la présence de systèmes tels que la vision tête haute, la caméra de recul à 180°, l'alerte anticollision avant, le freinage d'urgence automatique ou le régulateur de vitesse. Grâce à l'implantation ergonomique de son siège, le conducteur a tous les contrôles à portée de main.

Les systèmes d'infodivertissement Multimedia Radio et Multimedia Navi Pro reçoivent l'écran tactile de 7 pouces. Les deux appareils permettent l'intégration du téléphone grâce à Apple CarPlay ou Android Auto. Le Multimédia Navi dispose en outre d'une navigation à cartographie européenne avec vue 3D.

Les atouts du nouvel Opel Vivaro ne se limitent pas à ses possibilités de chargement ou à ses équipements directement issus du monde de l'automobile. En plus de ses moteurs évolués, il dispose de boîtes de vitesses au maniement facile, avec au sommet une transmission automatique à huit vitesses. L'ensemble rend la conduite économique et confortable, un atout, surtout dans le marché fleet.

Les périodicités d'entretien, pouvant aller jusqu'à 50.000 kilomètres, permettent de réduire encore les coûts d'exploitation. Des

détails bien pensés, comme les projecteurs positionnés en hauteur ou la hauteur maximale de 1,90 m sur la plupart des versions réduisent le risque de dégâts, comme il peut en survenir en manœuvrant.

Avec le nouveau Vivaro, Opel poursuit la mise en œuvre de son plan stratégique PACE!, qui consiste à investir dans des segments de marché en plein essor offrant des volumes importants. Dès 2020, l'offre de motorisations déjà

sobres va s'enrichir d'une version purement électrique. Opel entame ainsi l'électrification de sa gamme de véhicules utilitaires. Dans cette configuration, le Vivaro aura toute latitude pour ne pas rester cantonné à des tâches à la campagne ou en périphérie urbaine : il pourra également être le véhicule de livraison qui couvre le fameux « dernier kilomètre » dans les centres urbains. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



Le nouvel Opel Combo a été couronné cette année du titre d'International Van of the Year. C'est Michel Vercruyssen, fraîchement nommé CEO d'Opel Belux, qui reçoit le trophée des mains de Leo Van Hoorick, membre du jury.



Le Vivaro existe en variantes 2, 3 ou 6 places assises. La tablette de travail est intégrée dans le dossier du siège du milieu.



Le moteur de cet Alaskan Denali est à l'unisson avec la boîte de vitesse automatique.

Test de longue durée : Renault Alaskan

L'Alaskan délégué par Renault pour participer à notre test longue durée est un très joli véhicule. Son succès doit beaucoup à la finition Denali, pourvue de tout le confort.

L'Alaskan étant un proche parent du Nissan Navarra, Renault applique une stratégie comparable à son collègue nippon. La cabine existe en quatre variantes, toutes de type à cabine double. Les modèles Hayes, Hunter et Foraker sont les trois premières variantes, par ordre croissant de confort, avec la version Denali formant le haut de gamme. Cela se traduit concrètement par un véhicule luxueux et confortable. Mais le mieux, c'est que Renault n'en demande pas une fortune : le propriétaire d'un Alaskan en a pour son argent, entre autres par plusieurs équipements très pratiques.

Nous avons été charmés par la caméra à 360°, qui permet de glisser le véhicule dans les em-

placements étriqués. La caméra peut également être utilisée à l'intérieur d'un garage, en l'activant d'une simple pression sur un bouton. Elle s'allume automatiquement en passant la marche arrière et est le complément bienvenu des rétroviseurs extérieurs, par ailleurs excellents.

Et tout cela s'avère bien nécessaire : avec une longueur de 5,4 m, l'Alaskan ne fait pas dans la demi-mesure. L'empattement est de 3,15 m, et pourtant le rayon de braquage reste acceptable. La taille du bac de chargement, long de 1,578 m sur 1,56 m de large, est plus que suffisante. La largeur disponible entre les logements de roues est encore de 1,13 m et les cloisons latérales mesurent 47,4 cm de haut.



SUR ROUTE

La chaîne de traction de cette version Denali s'appuie sur la motorisation la plus puissante, à savoir le Diesel 2,3 litres à double turbo en série. Ce bloc est associé à une boîte automatique à 7 vitesses (qui peut être remplacée par une transmission manuelle à 6 rapports), qui gère bien la cavalerie de 190 ch et le couple nominal de 450 Nm. Le moteur colle bien aux injonctions de l'accélérateur, mais en cas de pression trop rapide sur celui-ci, un kickdown tout aussi prompt de la boîte de vitesse se produit. Le fait de reculer d'un rapport donne du tonus aux accélérations de l'Alaskan, mais en alourdit évidemment la consommation. Un sujet sur lequel nous reviendrons dans notre dernier compte rendu.

Les sièges à garniture de cuir sont une autre caractéristique de cette variante Denali. Ils lui procurent une excellente assise, y compris lors de longs déplacements. La suspension est suffisamment confortable, même en l'absence de tout chargement. Car si beaucoup de pick-up souffrent d'un essieu arrière rebelle, ce n'est pas le cas de ce Renault, dont le comportement routier est agréable. Naturellement, c'est avec un chargement, ou une remorque que

l'Alaskan se sent vraiment dans son élément. Cela étant, l'impact sur la tenue de route est plutôt réduit. Et à vrai dire, nous n'avons pas encore utilisé ce pick-up en charge maximale

autorisée. Nous signalerons encore que le modèle d'essai est équipé d'une attache-remorque avec prise à 13 broches. ▲

JAN VOET



En basculant vers la traction 4 roues motrices, on dispose d'une liaison fixe entre l'essieu avant et l'essieu arrière.

Voici le dernier opus de notre série consacrée au test longue durée du Mitsubishi L 200, au volant duquel nous avons accompli 2056 km. Pour nous forger une opinion assez précise de ses capacités, nous avons pris soin de transporter des cargaisons différentes sur des routes tout aussi diverses.

Mitsubishi L 200 Instyle

Reconnaissons de suite que ce L 200 n'est pas le modèle le plus jeune du marché – la marque japonaise aux 3 diamants lui a d'ailleurs annoncé un successeur –, mais globalement, le L 200 ne fait certainement pas son âge. Son talon d'Achille est sa boîte automatique à 5 vitesses, qui hésite de temps en temps à passer au rapport supérieur, surtout à froid. Mais cette lacune est facilement comblée en intervenant de façon manuelle. À part cela, la chaîne de traction est remarquable, elle permet la conduite en 4 roues motrices avec différentiel longitudi-

nal. Voilà qui autorise la conduite sur asphalte en mode 4x4 sans usure excessive ni effort exagéré sur les pneus et les autres organes. C'est certainement un atout de ce L 200 pour qui doit tractier régulièrement une lourde remorque, et a fortiori sur chaussée dégradée, en cas de neige ou de pluie.

VISIBILITÉ

En ville, les galbes de la carrosserie empêchent d'estimer correctement les extrémités du véhicule. Fort heureusement, le L 200 est muni de bons rétroviseurs qui garantissent une ex-



L'Instyle est la version haut de gamme du L 200, que l'on distingue notamment aux boîtiers des rétroviseurs chromés.

cellente visibilité. Sur ce genre de véhicule, la caméra de recul est un auxiliaire éminemment pratique. L'habitabilité de la double cabine est suffisante, sans être généreuse non plus. On observe que les ingénieurs ont eu besoin de beaucoup de place pour dissimuler les poutres du châssis et la chaîne de traction. Ils n'ont cependant pas oublié quelques équipements savamment pensés, notamment un porte-lunettes de soleil sur le rétroviseur intérieur. L'assise est typique pour ce type de véhicule : haute, avec un toit bas. Cela demande un peu d'adaptation pour s'y habituer, mais on est bien assis au volant. Le L 200 prêté par Mitsubishi pour ce test longue durée était le modèle haut de gamme, à qui il est bien difficile de reprocher quoi que ce soit. Les sièges se sont révélés suffisamment confortables lors des longs déplacements sur autoroute. À l'arrière,

l'espace aux jambes est correct, entre autres parce que le dossier est assez droit. Le rayon de braquage de ce Mitsubishi est bon, mais il ne faut pas non plus en attendre des miracles, vu le gabarit du véhicule et sa traction 4 roues motrices. Mais nous n'avons jamais rencontré de problème lors des manœuvres

Le propulseur Diesel 2,4 litres mouline sans relâche et offre un couple suffisant. Le L 200 n'éprouve aucune peine à se fondre dans la circulation. Encore une fois, pas au point d'espérer remporter l'épreuve du démarrage en trombe aux feux de circulation, mais il faut comprendre qu'il s'agit d'un pick-up, et pas une voiture de course. Nous avons été satisfaits des freins, la pédale accorde un feed-back suffisant, sans temps mort au début.

En ligne droite, le volant accorde un rendu correct, ce qui évite de devoir sans cesse corri-

ger le cap. Coup de chapeau à Mitsubishi à ce propos, car les larges pneus tout terrain de ce L 200 ne favorisent en principe pas un bon rendu du volant. On constate avec bonheur que les ingénieurs ont fait du très bon boulot.

CONCLUSION

C'est avec regret que nous voyons ce L 200 quitter la scène sur la pointe des pieds. S'il avait été muni d'une boîte automatique de plus de 5 rapports, il aurait probablement pu afficher une consommation moyenne inférieure aux 9,25 l/100 km actuels notés au décompte final de ce test longue durée. Désormais, reste à savoir comment se débrouillera la nouvelle génération L 200. ▲

JAN VOET

Les formes arrondies de la carrosserie du L 200 sont accentuées par le hard top d'Alpha.





Un tracteur alimenté au gaz naturel sur notre circuit ardennais, c'est une configuration rare chez Transporama. Certes, nous avons déjà testé jadis un Iveco avec motorisation au gaz naturel, mais elle différait à de nombreux égards de ce FH LNG, car les ingénieurs suédois ont privilégié d'autres solutions. N'est-ce pas une bonne raison pour le mettre à l'épreuve ?

Test: Volvo FH LNG

En soi, la voie choisie par Volvo est intéressante. Alors que d'autres constructeurs optent pour un allumage conventionnel avec bougies pour provoquer la combustion du gaz naturel dans le cylindre, Volvo y injecte une faible quantité de Diesel lorsque le piston approche de son niveau le plus élevé du rapport de compression du cylindre. Car contrairement au Diesel, le gaz naturel ne s'enflamme pas aisément par la compression et la température. L'adjonction d'une toute petite quantité de Diesel permet néanmoins l'allumage du gaz naturel au bon moment.

Selon les ingénieurs de Volvo, cette solution a pour avantage d'obtenir un moteur qui applique un cycle typique de Diesel, avec à la clé les vertus qu'on lui connaît : plus de couple à bas régime, rendement thermique plus élevé, réemploi par Volvo d'un grand nombre d'organes ayant déjà prouvé leur fiabilité sur des moteurs Diesel de la série D13. Revers de la médaille : il faut faire le plein de gaz naturel, de Diesel et d'AdBlue. Dans les faits, c'est donc un véhicule biocarburant qui a en outre besoin d'additif.



Cela étant, ce moteur est une vraie prouesse technique. Partant d'un moteur standard, Volvo n'a remplacé que les pièces directement concernées par l'injection de carburant. Les injecteurs projettent donc à la fois du gaz naturel et du Diesel, ce qui est un exploit technique dont Volvo est légitimement fier. Il prétend que ses moteurs au gaz alimentés selon le cycle d'un Diesel sont entre 15 et 25 % plus économes que les moteurs au gaz appliquant un cycle otto avec bougies.



460 ch pour un moteur au gaz naturel, c'est une puissance considérable.



Idéalement, les stations-service distribuant du gaz naturel liquéfié devraient être plus nombreuses.

VÉHICULE D'ESSAI

Le tracteur lancé sur le célèbre circuit ardennais de Transporama – l'un des plus exigeants pour poids lourds en Europe occidentale – ne diffère pas beaucoup de la version Diesel du FH. Les yeux acérés des connaisseurs auront peut-être remarqué le réservoir LNG côté gauche. Cet équipement gazier a évidemment son poids : un tracteur LNG pèse facilement une demi-tonne de plus qu'un modèle ordinaire pour Diesel. Ce réservoir est ultrasophisticé : le gaz naturel ne reste liquide qu'à des températures extrêmement basses. Au total, il peut embarquer 205 kg de gaz naturel, en fonction de la température, de la pression et bien sûr de la quantité résiduelle de gaz se trouvant dans le réservoir. La citerne à mazout reçoit 177 litres, ce qui suffit largement pour éviter de devoir ravitailler chaque fois en gaz et Diesel. Même chose pour le réservoir d'AdBlue, qui totalise 64 litres. Les circonstances m'ont empêché de



Les réservoirs de Diesel et d'AdBlue sont positionnés sur la droite du châssis.

Observez le masque et les gants : ce sont des équipements de protection individuelle obligatoires pour faire le plein de LNG.





Le réservoir LNG, qui renferme du gaz naturel liquide à température très basse, est situé sur la droite.



La pression des pneumatiques est soumise à une surveillance constante.

FICHES TECHNIQUES

Volvo Trucks FH LNG 460 Globetrotter

Date de l'essai : 12 septembre

Température : au départ 17 °C,
à l'arrivée 22 °C

Conditions météorologiques : d'abord
de la pluie et du vent,
puis temps sec avec vent du sud

Distance parcourue : 429 km
en conditions d'essai

Résultats du test :

**Vitesse moyenne,
avec facteur de correction :** 71 km/h

**Consommation entre Anvers et Barchon
(tronçon relativement plat) :**

22,9 kg/100 km de gaz naturel
et 2,7 l/100 km de Diesel

Vitesse moyenne : 77 km/h

Consommation totale du test :
22,95 kg/100 km de gaz naturel,
1,93 l/100 km de Diesel

Consommation totale d'AdBlue :
non mesurée

Accélérations :

0 - 50 km/h : 26,89 sec

0 - 60 km/h : 36,39 sec

0 - 85 km/h : 62,02 sec

Mesures sonores :

Stationnaire : pas de mesure

À 85 km/h : 75,5 dB(A)

Maximal : 83 dB(A)

Fiche technique :

Marque : Volvo Trucks

Type : FH

Cabine : Globetrotter

Empattement : 3.800 mm

Moteur : Volvo G13C460

Puissance : 460 ch (338 kW) de 1.700 à
1.800 tpm

Couple : 2.300 Nm de 1.050 à 1.400 tpm

Alésage x couple : 131 x 158 mm

Compression : 18 sur 1

Boîte de vitesse : I-Shift AT 2612F

Rapport de pont : 2,64 sur 1

Frein moteur : VEB+

Contenance du réservoir : 450 litres
(réservoir de test avec purge)

Réservoir AdBlue : 64 litres



Sans inscription, on aurait bien du mal à dire qu'il s'agit d'un poids lourd alimenté au gaz.

mesurer la consommation d'AdBlue, mais je pars du principe qu'elle est assez basse. Les moteurs au gaz naturel rejettent en effet peu de particules polluantes.

Pour indiquer aux autres usagers de la route que ce FH et sa cabine Globetrotter n'ont pas un moteur Diesel ordinaire, mais bien un propulseur au gaz, les stratèges en marketing de Volvo ont habillé le tracteur d'une belle robe bleu clair et d'inscriptions qui ne passent pas inaperçues.

EN ROUTE

Dès les premiers instants, ce poids lourd a révélé les points forts qui expliquent pourquoi le Volvo FH est toujours un modèle très demandé. L'embarquement est aisé, malgré la hauteur à franchir pour accéder à la cabine Globetrotter. Les marchepieds sont disposés de façon logique, prouvant que ce tracteur appartient à la plus récente génération. Volvo a une réputation à défendre en ce qui concerne la position assise, et il le fait bien : le siège peut être réglé à la perfection et assure un soutien optimal là où cela s'avère nécessaire. Les rétroviseurs et les fins montants latéraux avant de la cabine participent à la bonne visibilité et au confort élevé : il ne faut jamais se pencher pour négocier un rond-point ou un carrefour. On apprécie la fenêtre de toit, qui peut également servir



La cabine FH et ses marchepieds parfaitement positionnés.



La fenêtre de toit inonde la cabine de lumière naturelle.

d'issue de secours. On l'imagine, elle inonde de lumière la cabine du tracteur. Le travail y est plus agréable, car on a l'impression d'espace et d'ouverture. Le tableau de bord comprend deux écrans numériques parfaitement lisibles. En prenant le volant d'un tel bahut, il faut garder à l'esprit la différence avec les moteurs Diesel. Volvo décline son propulseur au gaz en deux niveaux de puissance : 420 et 460 ch. Avec cette dernière, on est assuré d'un couple élevé à bas régime, à l'instar du moteur Diesel. La sonorité en cabine est peut-être même plus basse, mais dans tous les cas, le FH est un outil

de travail silencieux. La principale différence se remarque à la pompe.

C'est avec une masse totale d'un peu moins de 39,5 t que j'ai pris le volant et mis le cap sur la Cité ardente. En raison de la densité du trafic, je n'ai pu mesurer clairement le temps nécessaire pour gravir la rampe de Barchon, mais ce tracteur ne peut compter que sur 2300 Nm de couple, moins que les propulseurs Diesel modernes de puissance similaire. Et cela se ressent lors de l'ascension de la côte. Certes, la boîte de vitesse I-Shift fait de son mieux pour

assister le moteur, et sur certains tronçons, c'est vraiment indispensable. En fait, on oublie souvent à quel point les moteurs actuels des poids lourds sont devenus performants. Dès lors, une variante alimentée au gaz naturel doit affronter une rude concurrence, mais les ingénieurs de Volvo ont bien rempli leur mission. Ce moteur est parcimonieux en carburant, sa consommation est modique. Et comme le gaz naturel est un carburant relativement bon marché, on est gagnant sur deux tableaux.

CONCLUSION

Avec cette version LNG de son FH, Volvo fixe de nouvelles balises. Devoir faire à la fois le plein de gaz naturel et, occasionnellement, de Diesel est sans doute un léger handicap, mais les performances sont à l'avenant de la cavalerie de 460 ch. Et entre nous, évitez d'ébruiter qu'il existe un poids lourd brûlant de façon parcimonieuse un carburant bon marché. Car du côté de la rue de la Loi, cela pourrait instiller chez certains l'idée de lever de nouvelles taxes...

Cela dit, le Volvo à motorisation au gaz naturel ne perd rien des qualités inhérentes du FH. Le tracteur réalise des prestations identiques aux modèles Diesel présentant une consommation aussi basse. Mais en outre, il peut se targuer d'une cabine un chouïa plus silencieuse, c'est un atout supplémentaire. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

Les rétroviseurs, excellents, ne gênent nullement le champ de vision du chauffeur.





Une bonne part de la réussite actuelle du constructeur français de poids lourds est due à la série T. Sur le marché belge, Renault se targue d'avoir convaincu et satisfait plusieurs nouveaux clients. Nous avons voulu évaluer par nous-mêmes pourquoi ce poids lourd rencontrait tant de succès.

Test: Renault T440.18

C'est pour cela que nous avons mis le cap vers l'Ardenne. Dans la précédente édition de Transporama, nous avons déjà suivi le même parcours au volant d'un T-range (c'est le nom officiel que lui donne Renault) de 480 ch, qui s'est fort bien débrouillé. Évidemment, avec 40 chevaux de moins, on se doute qu'il faille revoir les ambitions à la baisse. Surtout que le combiné affichait 39,8 tonnes sur la balance. Pour une telle masse, la plupart des transporteurs n'hésitent pas à

commander chez leur concessionnaire une motorisation plus énergique, surtout pour des missions devant traverser le massif ardennais. Sans oublier que pour le chauffeur, avoir du répondeur sous le pied gauche est beaucoup plus plaisant. Mais est-ce vraiment nécessaire? Permettez-nous d'en douter. Malgré tout, le test a eu lieu en gardant toujours à l'esprit les bonnes performances du grand frère. Difficile de faire table rase du passé.

La montée à bord est facile et les rangements sont très nombreux à l'intérieur.



VÉHICULE D'ESSAI

Le T 440.18 était enduit d'un vert pimpant et les jupettes latérales décorées d'un motif noir genre tribal. Assez esthétique, mais personnellement je suis persuadé que la plupart des sociétés de transport préféreraient y voir leur nom d'entreprise en grandes lettres. Renault a heureusement fait preuve de bon sens pour leur laisser suffisamment de place au-dessus de la calandre.



La couleur ne passe pas inaperçue, mais Renault laisse heureusement suffisamment de place pour le lettrage à l'avant.



Le tracteur tirait une remorque carénée.

Beaucoup de détails rendent le poids lourd plus aérodynamique : absence de pare-soleil extérieur, boîtier des rétroviseurs, placement judicieux des ailerons et déflecteurs... Tout cela explique pourquoi le T 440.18 possède la

cabine avancée la plus aérodynamique de son temps. Une vertu qu'elle doit entre autres au pare-brise filant et à l'élargissement progressif de la largeur, passant de 230 à 250 cm. Comme il s'agit ici d'une cabine standard, la

montée à bord est aisée, entre autres grâce aux 3 marches et surtout aux poignées bien positionnées. Étrangement, de l'intérieur, on ne remarque pas que l'habitacle moins large à l'avant qu'à l'arrière. Cela témoigne de l'ex-



Le placard avec coffres sur la cloison arrière.



Un équipement sur la remorque carénée : cette ouverture évite la formation de tourbillons d'air à l'arrière de la remorque.



La climatisation d'air et les coffrets au-dessus du pare-brise.



Suivi constant de la pression des pneumatiques.

cellent travail réalisé par les ingénieurs et les ergonomes. Le T 440.18 était équipé d'une climatisation d'air permanente, installée en toiture : à la fois puissante, très silencieuse et efficace, car elle rafraîchit la cabine sans créer de buée. Je ne pensais pas en avoir besoin pour cette journée d'automne, mais elle s'est malgré tout révélée précieuse.

Il fait bon séjourner à bord d'un tracteur de la série T. Renault permet entre autres de choisir l'emplacement des interrupteurs sur le tableau de bord. Pratique pour les routiers qui ont fré-

quemment besoin d'une fonction déterminée. Le camion ne compte qu'une seule couchette, mais a un placard sur la cloison arrière. En tenant compte de toutes les poches de rangement, des coffrets au-dessus du pare-brise et des coffres sous le lit, il faudrait emporter une quantité phénoménale d'effets personnels pour manquer d'espace.

EN ROUTE

C'est un peu dans l'ombre du grand frère de 480 ch que j'ai pris la route le matin en direc-

FICHES TECHNIQUES

Renault Trucks T440.18 4X2 E6

Date de l'essai : 27 septembre

Température : au départ 9 °C,
à l'arrivée 25 °C

Conditions météorologiques : vent du sud,
ensoleillé, temps chaud

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 litres/100, vitesse moyenne 77 km/h

Consommation totale du test :
32,5 litres/100 km

Consommation totale d'AdBlue :
11,5 litres (2,7 litres/100 km)

Accélérations :

0 - 50 km/h : 24,08 sec

0 - 60 km/h : 33,48 sec

0 - 85 km/h : 62,30 sec

Mesures sonores :

Stationnaire : absence de mesure
suite à une erreur d'appareil

À 85 km/h : absence de mesure
suite à une erreur d'appareil

Maximal : absence de mesure
suite à une erreur d'appareil

Fiche technique :

Marque : Renault Trucks

Type : T440.18

Cabine : Highcab

Empattement : 3.800 mm

Moteur : Renault dTi 13

Puissance : 440 ch (323 kW)
de 1.400 à 1.800 tpm

Couple : 2.200 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 AdBlue : 44 litres



Bien pratique, cette marche. Le profil antidérapant est un peu trop rugueux pour s'en servir de banquette.

tion de l'Ardenne. Mais très honnêtement, sur le plat, on ne remarque pratiquement aucune différence entre les deux motorisations. Il est vrai que sur un total de 440 ch, en additionner 40 ne représente pas un écart énorme. Et la situation du Renault T 440.18 est également assez bonne au niveau du couple et des Newton par mètre. La cavalerie est généralement moins gourmande en carburant, mais doit évidemment cravacher davantage pour vaincre les dénivelés de notre circuit ardennais. Et c'est là que nous avons observé un écart : la

boîte de vitesse Optidriver doit régulièrement rétrograder d'un cran. Dans les côtes aussi, les délais nécessaires sont moins bons, comme on pouvait s'en douter. D'un autre côté, ce moteur s'avère plus que suffisant si le poids lourd ne doit pas systématiquement tracter un train de 40 tonnes.

On peut toutefois se poser une question : une cylindrée de 13 litres comme celle du T 440.18 est-elle toujours indispensable ? Car Renault Trucks propose également un moteur de 11

litres, très performant. On le reconnaît, le choix n'est pas simple.

À propos du parcours proprement dit, j'ai pu l'analyser a posteriori grâce à l'aide de l'excellent système Infomax de Renault. Le comportement est alors finement décortiqué : emploi du frein moteur ou du brake blending automatique, pourcentage de temps resté dans la zone verte du compte-tours, etc. Ce sont des facteurs qui ont un impact favorable sur la consommation de carburant. Et mon bi-

Un badge bien lourd pour ce T-Range.



Des détails aérodynamiques partout sur ce camion.

lan n'est pas mauvais : sur 90,6 % de l'essai, j'ai roulé de la façon la plus économique qui soit. Pour un parcours composé à plus de 40 % de petites routes, c'est un joli score. Le hic, c'est que Renault a négligé d'installer un frein auxiliaire. Le frein moteur fonctionne correctement, mais un retardeur aurait permis d'atteindre une vitesse commerciale plus élevée sur ce parcours, voire une baisse de la consommation de carburant parce que j'aurais pu attaquer les rampes à une cadence plus soutenue.

CONCLUSION

Toute comparaison directe d'un parcours d'essai entre deux modèles fort proches demeure un jeu risqué, mais dans le présent cas, c'était une opportunité intéressante de s'interroger quant à la course aux chevaux qui fait rage sur les utilitaires lourds, et en particulier les tracteurs. D'année en année, la cavalerie moyenne des flottes belges ne cesse de croître. Ce Renault T-range de 440 ch a bien montré, au terme de cet essai routier, qu'une modique concession à la puissance n'implique pas de se retrouver au volant d'un veau. C'est donc une bonne raison de mûrement réfléchir l'achat d'un nouveau poids lourd. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



Un contact pour attacher les câbles de démarrage.

DAF CF Electric pour les Transports Tinie Manders de Geldrop (Pays-Bas)

DAF Trucks a livré un camion entièrement électrique aux Transports Tinie Manders à Geldrop, aux Pays-Bas. Le système DAF CF Electric doté de la technologie E-Power de VDL est utilisé pour le compte de DHL sur des services de navette dans la région d'Eindhoven. Le premier CF Electric a été mis en service en décembre dernier par la chaîne de supermarchés Jumbo.

Jos Habets, directeur des opérations et membre du conseil de direction de DAF Trucks, a remis la clé du CF Electric à l'équipe de direction des Transports Manders. L'entreprise familiale, âgée de 83 ans, basée dans la région du Brabant aux Pays-Bas, est actuellement dirigée par la 3^e génération. Ce véhicule rejoint la flotte de 50 camions de l'entreprise. Véhicules électriques pour les zones urbaine

"Nous sommes très fiers d'être parmi les premiers à tester cette technologie pionnière de DAF", a déclaré Eveline Manders. "Nous participons à son développement depuis le début et nous sommes évidemment curieux de voir les résultats dans la pratique. Notre décision d'élargir la gamme à des véhicules électriques au sein de notre société sera basée non seulement sur le zéro émission mais également à la facilité d'utilisation et aux possibilités supplémentaires que nous offre ce camion. Les émissions zéro, combinées aux niveaux sonores minimaux du camion, nous permettent également de respecter les exigences légales de plus en plus strictes en matière de transport dans les centres-villes, ce qui nous permet de: nous démarquer de la concurrence."

Willem van der Leegte, président de VDL Groep, a ajouté: "Tinie Manders, DAF Trucks et VDL bénéficient d'une base solide, d'une approche approfondie et d'une grande qualité innovatrice. C'est vraiment mer-

veilleux de voir trois entreprises de la région du Brabant se réunir pour tester concrètement le DAF CF Electric équipé du VDL E-Power. Tinie Manders a osé prendre le risque, se mettant immédiatement en contact pour manifester son intérêt de participer à la phase de test de ce développement. En conséquence, l'entreprise familiale a joué un rôle important dans la création de ce véhicule innovant, qui offre au monde des avancées en termes de développement durable dans le transport de marchandises. La passation des marchés aujourd'hui marque une étape importante vers l'électrification complète du transport à grande échelle. Ces opérations interentreprises à Eindhoven et dans les environs contribuent ainsi à améliorer la qualité de l'air local, à réduire les nuisances sonores et à réduire les émissions de CO₂."

Tinie Manders Transports combinera le véhicule entièrement électrique avec une remorque frigorifique entièrement électrique également. Cet ensemble unique a rendu le transporteur basé à Geldrop éligible à la subvention DKTI pour le transport durable. Ce projet DKTI implique non seulement DAF, VDL Groep et Tinie Manders Transports, mais également DHL, TNO, Allego, THT New Cool et la municipalité de Geldrop-Mierlo. Allego fournit une solution de recharge publique à Geldrop, la municipalité participe à la mise en place de l'infrastructure de recharge et THT New Cool fournit deux remorques zéro émission refroidies électriquement, dans lesquelles l'énergie est récupérée pendant le freinage. Enfin, TNO examinera les résultats obtenus par la combinaison camion électrique / remorque et déterminera si davantage de transports régionaux pourraient être effectués avec des véhicules entièrement électriques.▲





Vous recherchez une
camionnette sur mesure ?
Nos experts se font un
plaisir de vous aider.

Petite ou (très) grande, équipée d'une ouverture latérale, d'une porte coulissante ou d'un système de rangement sur mesure ? Nous vous aidons à choisir une camionnette adaptée à vos activités. Notre équipe veille à l'entretien, aux réparations, aux assurances et aux cartes essence de vos camionnettes. Vous pouvez ainsi vous consacrer à votre cœur de métier.

Configurez vous-même votre camionnette sur
www.alphabet.com/fr-be/offre-vul et recevez votre offre.



Alphabet



La nouvelle unité de peinture de Westerlo est hébergée dans un bâtiment impressionnant.

Tout va bien chez DAF, merci pour lui. C'est du moins ce que j'ai retenu d'une longue visite des usines d'Eindhoven et de Westerlo, qui m'a permis de me brosser une idée plus précise des plus récents investissements du constructeur de poids lourds. Des sommes considérables ont en effet été consacrées à l'amélioration de ces deux usines, belge et néerlandaise.

Les blocs moteurs du MX 11 sont prêts pour l'opération de finition.



DAF : des investissements qui s'avèrent payants

DAF tourne à plein régime depuis quelques années. Dans le segment des tracteurs routiers, il occupe très régulièrement le premier rang. Il se targue également de chiffres de vente impressionnants sur des marchés plus récents. En Europe de l'Est, les Néerlandais sont parvenus à décrocher des commandes auprès de plusieurs grandes flottes. Et même si l'Europe occidentale est actuellement un marché de remplacement, DAF y est très bien implanté. Si bien que ses usines d'Eindhoven et de Westerlo ont connu des problèmes de cadence pour parvenir à suivre le rythme des commandes.

EINDHOVEN

La forte demande en XF et CF a inévitablement débouché sur des goulots d'étranglement dans la chaîne de production. Surtout au niveau des cabines et du moteur MX 11, incroyablement demandé. Pour y remédier, DAF s'est lancé dans un programme d'investissements consistant en de nouvelles presses et la modernisa-

tion de tout le hall de production, davantage éclairé par la lumière naturelle et par LED. Mais l'on retient surtout la nouvelle presse Schüler, qui pèse la bagatelle de 680 tonnes et dont l'effort peut atteindre 2600 tonnes. Elle développe une telle force que pour éviter à la population d'Eindhoven de croire à un tremblement de terre lors de chaque opération, elle est construite sur des amortisseurs reposant sur des fondations s'enfonçant jusque 11 m de profondeur. Une équipe de 8 personnes peut travailler simultanément sur cette presse. Elle a requis l'installation d'une grue à portique de 32 tonnes, d'une part pour l'assemblage de la presse, d'autre part pour acheminer les moules, eux-mêmes beaucoup plus lourds qu'autrefois vu l'effort qu'ils doivent supporter. La rénovation de tout le hall industriel était une sacrée opération, mais DAF s'y est attelé avec énergie et peut être fier du résultat.

En ce qui concerne la production du moteur MX 11, l'usinage des blocs avait à l'origine



Les robots veillent au niveau de finition le plus élevé possible, mais leur travail est vérifié par des spécialistes après chaque étape.



Les cabines peuvent être entièrement immergées et retournées dans ce bain de peinture, qui adhère jusque dans les moindres recoins.

lieu aux USA, dans l'état du Mississippi. Ils étaient ensuite transférés au Brésil pour y être transformés, avant la finition à Eindhoven. Un processus long, compliqué et coûteux. Aujourd'hui, les blocs et culasses des moteurs encore bruts sont directement conduits vers Eindhoven. Mais pour en assurer l'usinage, la capacité de l'usine a encore dû être agrandie de 7500 m². Au total, 10 robots et 43 machines des plus récentes ont été installés. La configuration a été pensée pour permettre de futurs agrandissements.

FLEURON

Le principal investissement n'a pas été consenti aux Pays-Bas, mais bien en Belgique, à Westerlo. Dans la nouvelle ligne de peinture de l'unité campinoise, longue de 144 m de long, les cabines des plus grandes tailles sont entièrement immergées dans des bains de peinture, pivotent dans le liquide puis sont prises en charge par des robots. L'installation peut ainsi traiter 300 cabines par jour, ou 70 000 par an, à raison de 3000 teintes différentes. Mais le progrès le plus remarquable de cet équipement industriel est d'être bien moins polluant qu'autrefois, de consommer moins d'énergie et de générer moins de déchets, tout en garantissant la plus haute qualité de finition.

Par cette unité de peinture, DAF est parvenu à éliminer un goulot d'étranglement dans son processus de production. Cela a également permis de créer des postes d'emploi. Et de

préparer DAF aux étapes ultérieures de son processus de croissance. ▲

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

La toute nouvelle presse d'Eindhoven, sur laquelle peuvent travailler 8 personnes simultanément, déploie un effort maximal de 2600 tonnes!





POIDS LOURDS ►

La gamme New generation de Scania est au grand complet

Le lancement d'une nouvelle série de poids lourds est toujours un exercice périlleux. Scania s'en est encore rendu compte l'an dernier. L'assemblage du précédent modèle a désormais cessé, tous les marchés ont basculé vers les modèles dits New generation, y compris outre-mer. Nous avons cru bon de solliciter une visite d'usine.

L'unité de production de Zwolle, aux Pays-Bas, est très importante pour Scania. Érigée en 1964, elle est devenue l'un des piliers de la marque suédoise. Il y en a bien sûr d'autres, en France, Pologne, Russie, mais aussi en Argentine et au Mexique. Le cœur de Scania demeure toutefois en Suède, en particulier à Södertälje, le siège central.

Le "global production system" est l'une des spécificités de Scania, et une conséquence directe du concept de fabrication modulaire. Il permet de conserver un grand nombre d'éléments communs, tout en adaptant chaque poids lourd aux conditions et spécificités du marché local. En Europe par exemple, cela se traduit concrètement par la fabrication des poutres de châssis sur le site de Lulea, alors que celui de Södertälje se charge des moteurs,

essieux et boîtes de vitesses. Les cabines sont fabriquées à Oskarshamn mais peintes à Meppel. L'assemblage a lieu à Södertälje, Angers et Zwolle. Les châssis d'autobus proviennent de Södertälje.

Le site de Zwolle emploie 2200 personnes. 700 autres travaillent à Meppel, une autre usine néerlandaise. La logistique représente encore 330 personnes. Et n'oublions pas les bureaux de Bréda, qui ne regroupent pas moins de 800 personnes pour la vente, les services, les finances et pour l'importateur du Benelux.

L'unité de Zwolle est équipée de 2 chaînes de montage, sympathiquement appelées Castor et Pollux. La première est consacrée à l'assemblage de grands volumes de production et peut sortir 135 véhicules par jour; la seconde, destinée aux petits volumes, jusque 53 par

Montage d'un modèle de la New generation à Zwolle.





Ce moteur venu de Suède est prêt à être installé.



À Meppel, les pièces spéciales sont enduites à la main.

jour. 41 200 exemplaires ont quitté les chaînes de Zwolle en 2017, ce qui est un chiffre impressionnant vu le basculement vers les modèles New generation.

MEPPEL

Lorsque Scania décida de s'implanter à Zwolle en 1964, l'usine de Meppel appartenait à un fabricant indépendant de cabines de poids lourds. Elle fut rapidement rachetée par les Suédois pour y faire construire les cabines. Coup de théâtre en 2002, lorsqu'il mit un terme à l'activité, remercia le personnel et ferma l'usine. Mais un nouveau rebondissement intervint en décembre de la même année : Scania ayant besoin d'une unité "painted parts", il décida de transformer l'usine néerlandaise en atelier de peinture pour pièces et cabines. Depuis 2007, Meppel a repris sa place dans la chaîne de production de Scania.

Et du travail, il y en a ! En 2017, elle s'est occupée de peindre pratiquement 2 millions de pièces diverses (1.986.018 pour être précis) destinées à 70 922 poids lourds. On songe bien sûr aux faces avant des cabines, déflecteurs, spoilers de toit, jupettes latérales, pare-chocs... Certains clients font également repeindre dans une couleur déterminée les bacs de batteries, les garde-boues arrière ou d'autres pièces de ce genre. D'autres ont besoin d'un petit coup de peinture pour des pièces endommagées ou froissées. Le site de Meppel emploie couramment 500 couleurs différentes – même si une bonne partie des poids lourds sont enduits des 2 coloris les plus fréquemment demandés, le rouge et le blanc. Mais de plus en plus de clients se laissent séduire par des teintes métallisées, par exemple le gris foncé. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



Rien que la logistique de Scania occupe déjà 330 personnes.



Le Freightliner Cascadia est équipé des mêmes assistants de conduite que l'Actros rénové.

Les poids lourds sont conçus de façon à soulager toujours plus le travail des chauffeurs. C'est évidemment le cas des boîtes de vitesses automatiques, mais on songe aussi à la climatisation d'air en cabine, à l'allumage des phares, etc. Tout est automatisé. Dès lors, qu'est-ce qui empêcherait les constructeurs de présenter leurs innovations dans un salon spécialisé en articles électroniques ? Rien, en fait.

Daimler @ CES : des camions toujours plus intelligents

Le "Consumer Electronics Show" (CES) de Las Vegas est certainement le salon électronique le plus suivi au monde. Tous les fabricants s'y pressent pour y dévoiler leurs plus récents modèles de smartphones, téléviseurs et ordinateurs. Tous ? Non ! Apple, le géant de l'électronique, n'y a jamais fait acte de présence. Les iPod, iPhone et autres produits pourtant très novateurs n'ont jamais été présents au CES. À l'inverse d'imitations assemblées en toute hâte par des concurrents. Si Daimler a jeté son dévolu sur le CES, c'est à cause de l'équipement de ses poids lourds.

Avec 400 capteurs et pas moins de 100 millions de lignes de codes informatiques, un tracteur routier n'a plus rien à envier à un smartphone.

D'EMBLÉE AU NIVEAU 4

À Las Vegas, j'ai eu la chance d'obtenir un entretien exclusif avec Martin Daum, CEO de Daimler Truck. Et il m'a révélé un scoop : "Nos essais de conduite en peloton ont montré que ce n'est pas une solution permettant une plus grande sécurité ni des économies. À cause des interventions intempestives d'autres usagers



Un engin impressionnant, cet eCascadia électrique.



Le tableau de bord numérique est celui de l'Actros.



La société de location Penske réalise des essais sur des Freightliner électriques.



Le poids lourd identifie les obstacles et freine tout seul.

de la route ou du moindre écart entre poids lourds au niveau du chargement ou des capacités de freinage, le peloton est constamment rompu. Tenter de rattraper le véhicule qui précède anéantit tous les bénéfices. En outre, toutes les routes ne sont pas adaptées à la conduite en peloton et la durée durant laquelle celle-ci est possible est assez réduite. Daimler a pourtant investi 50 millions d'euros dans ce projet, mais ne poursuivra pas dans cette voie. Dans les prochaines années par contre, nous investirons 500 millions d'euros pour faire directement évoluer nos camions vers le niveau 4 de conduite autonome."

Cela signifie que nous pouvons donc nous attendre à voir des poids lourds rouler de façon autonome à relativement brève échéance. Pas partout bien sûr, et certainement pas en toutes

circonstances. Sur autoroute oui, sans doute, mais en cas de fortes averses et a fortiori de chutes de neige, la conduite devra être assurée par un chauffeur de chair et d'os. L'introduction de cette nouvelle technologie sera d'ailleurs progressive : d'abord la conduite autonome sur des terrains délimités, par exemple des terminaux portuaires ou des chantiers, puis sur certains tronçons de la voie publique. Et on ne s'étonnera pas que Martin Daum ait annoncé cette avancée à Las Vegas, dans le Nevada, car cet état s'est doté d'une législation très progressiste qui autorise des tests avec des camions à conduite autonome.

FREIGHTLINER CASCADIA

Les camions à conduite autonome ne suscitent pas autant de questionnements aux États-Unis que chez nous. Les routes y sont en effet plus

larges et l'infrastructure, partout identique. La "lecture" de la chaussée par les capteurs est donc plus facile. Ceux-ci forment d'ailleurs la première étape de la transition vers la conduite autonome. Le Freightliner Cascadia a hérité de l'assistant de freinage ABA 4 et de la surveillance de l'angle mort lancés sur l'Actros par Mercedes-Benz au récent salon IAA. Ce grand poids lourd américain Class 8 a également reçu un tableau de bord numérique et sa chaîne de traction a été perfectionnée. Il faut dire que le Cascadia est le bahut le plus vendu dans sa catégorie, qu'il domine outrageusement de ses 40 %. Et Freightliner est persuadé de pouvoir faire encore mieux, grâce à ses équipements additionnels. ▲

JAN VOET

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

À nouveau 15 Citea pour la société finlandaise de transports publics Pohjolan Liikenne

L'entreprise finlandaise d'autobus/autocars Pohjolan Liikenne a passé une nouvelle commande auprès de VDL Bus & Coach. Un fait unique dans ce cadre est que pour la première fois, Pohjolan Liikenne a opté pour le VDL Citea électrique. Cette commande se compose de 5 Citea SLE-129 Electric et 10 Citea LLE-127 Diesel. Depuis 2013, VDL Bus & Coach a déjà livré 142 véhicules à Pohjolan Liikenne. Ces autobus seront mis en service pour le compte de l'instance de transports publics HSL (Helsinki Region Transport) sur plusieurs lignes. À partir de décembre 2019, les Citea SLE-129 Electric circuleront dans les faubourgs d'Espoo et, à partir d'août 2019, les Citea LLE-127 dans les transports régionaux de Helsinki.

À l'automne 2018, la gamme Citea Low Entry Electric a été élargie par l'ajout de la variante de 12,9 mètres. Avec un agencement de sièges de 40+4+1 et une capacité élevée d'environ 80 voyageurs, le Citea SLE-129 Electric pour Pohjolan Liikenne convient parfaitement au marché finlandais. Les Citea SLE-129 Electric destinés à Pohjolan Liikenne sont équipés du tout nouveau kit de batteries de 216 kWh. La configuration de portes 1-2-1, qui facilite les montées et les descentes et assure une meilleure circulation des passagers, a de nouveau été sélectionnée.

En journée, la recharge rapide de 300 kW des autobus s'effectue au moyen d'un pantographe monté sur le toit d'une puissance au terminal de Leppävaara, où HSL va construire une nouvelle infrastructure de recharge. De plus, les véhicules seront rechargés lentement pendant la nuit avec la prise CCS et préchauffés au dépôt de Pohjolan Liikenne.

Avec une longueur de 12,7 mètres, le Citea LLE-127 Diesel est la variante la plus longue



du Citea LLE. L'empattement allongé permet de proposer 4 places assises supplémentaires par rapport au modèle de 12 mètres. Le Citea LLE-127 pour Pohjolan Liikenne présente un agencement de sièges de 39+4+1.

Les Citea SLE-129 Electric et LLE-127 Diesel sont dotés d'une protection hydrophobe sur tous les planchers et le matériel léger et d'isolation XPS sur les parois latérales. Pohjolan Liikenne a fait ce choix car l'intérieur des autobus sera nettoyé sous haute pression. Cela permet ainsi de réduire au minimum l'action de l'humidité et d'allonger la durée de vie de l'intérieur.

POHJOLAN LIIKENNE

Pohjolan Liikenne est l'une des plus grandes sociétés de transports de personnes de Finlande. Avec une flotte de 535 autobus et autocars de tourisme, elle assure les transports locaux, régionaux et longue distance, notamment dans le sud du pays. Le chiffre d'affaires annuel s'élève à 100 millions d'euros. L'effectif du personnel comprend 1.000 professionnels. Les autobus et les autocars de Pohjolan Liikenne transportent chaque année plus de 40 millions de passagers sur un total de 36 millions de kilomètres. Pohjolan Liikenne est une filiale de VR, la société finlandaise de chemins de fer. ▲



Cette année encore, le BTC organise des épreuves d'adresse.

Belgium Truckers Club : à nouveau les épreuves d'adresse

Cette année encore, le Belgium Truckers Club organise plusieurs épreuves d'adresse pour chauffeurs et routiers. Ils sont admis dans plusieurs catégories spécifiques : camionnette, fourgon, autocar, tracteur semi-remorque, camion avec remorque. Tous les chauffeurs de chaque catégorie disposeront d'un véhicule identique. Les tests auront lieu le week-end, pour que chacun puisse, en principe, avoir la liberté de participer à ce concours national.

Les épreuves commenceront chaque jour à 9h30 et se termineront vers 17 heures, en fonction du nombre de candidats inscrits.

VOICI LES LIEUX ET DATES DES ÉPREUVES DU BTC CETTE ANNÉE :

- Samedi 27-04-2019 sur le parking de Transport Michel à Houdeng-Gœgnies
- Samedi 25-05-2019 sur le parking de Truckstop bis 26 à Heusden-Zolder
- Samedi 29-06-2019 chez la firme Riba à Brecht
- Samedi 31-08-2019 sur le parking de Transport Michel à Houdeng-Gœgnies

Le Championnat de Belgique aura lieu à Heusden-Zolder le 5 octobre 2019, sur le parking de Truckstop bis 26. Il est demandé aux candidats de participer également au Championnat de Belgique.



L'an dernier, le Championnat du monde d'adresse s'est tenu à Gand.

Les inscriptions se prennent chez Frans Aerts, président du BTC.

Tél 0473910215
Aerts-frans@outlook.com

Les 3 premières places de chaque série seront qualificatives pour le Championnat du monde en 2020! ▲



LeciTrailer investit 15 millions d'euros dans une ligne de peinture cataphorèse

Fondée en 1990, la firme espagnole LeciTrailer caresse de solides ambitions de croissance. Elle vient d'investir 15 millions d'euros dans un nouveau hall de production équipé d'une ligne de peinture cataphorèse. Mais sa spécificité reste les remorques adaptées aux attentes de la clientèle.

Le constructeur de matériel remorqué établi en Espagne aspire à grandir sur d'autres marchés que ceux où il est désormais bien implanté, à savoir la péninsule ibérique et la France. Il dessert déjà une bonne clientèle à partir de l'Europe du Nord-Ouest. En Belgique, LeciTrailer est représenté par la société ER-Trailers, installée à Froyennes dans le Tournaisis. Il était temps, pour Transporama, de faire une visite de son usine, établie sur un zoning industriel – assez désordonné – en périphérie de Saragosse. Il couvre 265 000 m² dont 54 000 de bâtiments hébergeant la production. Le parking est rempli de plusieurs centaines de remorques qui attendent d'être expédiées vers leurs nouveaux propriétaires. Une zone est consacrée aux remorques d'occasion remises à niveau, et une troisième à la location de matériel. LeciTrailer fournit également des châssis pour des car-

rossiers externes. Il possède son propre banc d'essai où sont testés les freins, la robustesse des véhicules et la résistance à la torsion. En l'espace de 3 mois d'essai, 10 années d'utilisation opérationnelle d'une remorque sont ainsi simulées. Un système laser est utilisé pour l'équilibrage des roues.

À LA DEMANDE

Après une année 2007 record, la crise économique de 2008 lamina Leci – les autres fabricants de remorques n'ont pas été épargnés non plus. En 2009, la production avait chuté de 80 % à seulement 1668 unités. Mais depuis, LeciTrailer a repris du poil de la bête, et sa croissance est constante : le compteur est passé de 2704 remorques en 2010 à 6682 en 2017, et le cap des 7000 unités a été franchi l'an dernier.

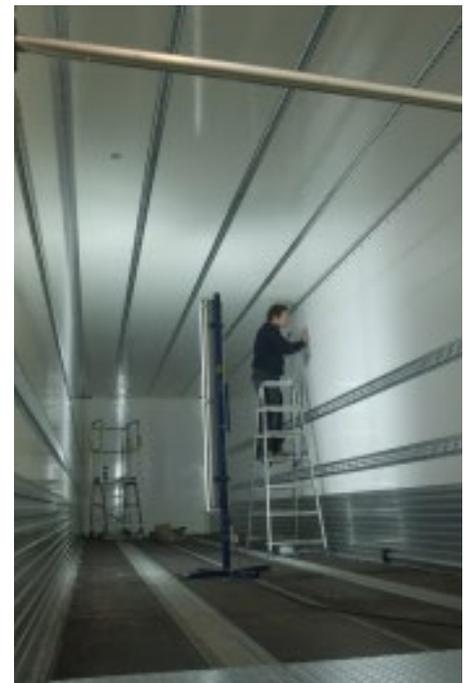




Les débuts de chaque remorque.



LeciTrailer a investi 15 millions d'euros dans des bains de peinture cataphorèse.

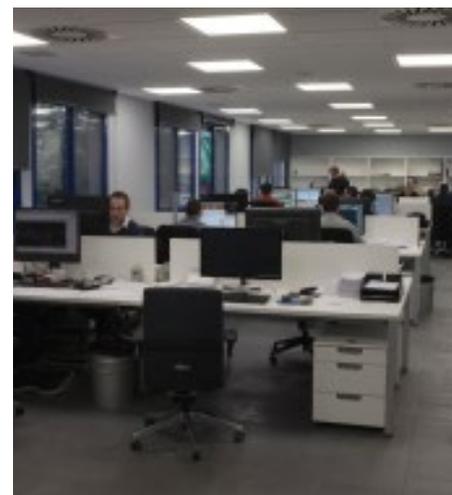


Finition d'une remorque frigorifique.

Une moitié de la production est destinée à l'exportation, surtout vers la France, l'Italie et l'Afrique du Nord. Mais LeciTrailer ne s'en contente pas et espère augmenter cette proportion. Son marché historique, l'Espagne, demeure néanmoins le plus important, puisqu'il représente à lui seul la moitié des ventes, dont 90 % portent sur des remorques avec toit réglable. Comme le gouvernement espagnol au-

torise l'emploi de supercamions depuis quelque 6 mois, LeciTrailer y attend de grandes opportunités. Pour l'instant, il domine très largement cette niche de marché, avec 9 commandes sur 10! Cela étant, les remorques à rideaux coulissants demeurent le produit le plus vendu, suivies par les remorques frigorifiques et les semi-remorques plates-formes. La fabrication a lieu généralement à la demande, car le mana-

gement a retenu la leçon de la crise. Ces dernières années, la firme ibérique s'est surtout efforcée de produire en fonction des attentes et aspirations de la clientèle. Ce travail sur mesure se tient dans un hall de production immaculé, où de nombreux concepteurs et ingénieurs travaillent devant de grands écrans d'ordinateur. Généralement, ces remorques adaptées individuellement prennent place dans le processus



de production ordinaire, et seuls quelques modèles sont assemblés séparément à d'autres endroits de l'usine.

UNE GAMME ÉTENDUE

LeciTrailer est une entreprise familiale qui a vu le jour sous sa forme actuelle en 1990, mais dont les racines sont plus anciennes. Elle emploie actuellement quelque 900 personnes, dont environ un quart pour le service après-vente. Avec 8 établissements, dont 2 en France, couvrant au total 100 000 m² de hall industriels, LeciTrailer est une entreprise qui compte dans l'Europe méridionale, mais elle veut désormais jouer un rôle significatif sur notre partie du continent. La firme est surtout spécialisée dans les remorques de distribution à essieux dirigés, nommées Tridéc. Sa gamme va des City Trailers à essieu simple aux remorques à 2 ou 3 essieux avec essieu postérieur dirigé. Elles existent évidemment en variantes à rideaux coulissants, caissons métalliques, frigos, plates-formes, châssis porte-conteneurs, citernes, bennes basculantes, supercamions et versions à double niveau et plancher hydraulique.

DÉLAIS DE LIVRAISON COURTS

LeciTrailer se porte garant de délais de livraison courts, ne dépassant pas 16 semaines pour une remorque nécessitant l'intervention des ingénieurs. À ce niveau, LeciTrailer semble avoir une bonne longueur d'avance sur la concurrence, essentiellement allemande, où les délais de livraison sont nettement plus longs. Cela s'explique parce que la firme gère pratiquement tout en interne, à l'exception, naturellement, des essieux, pneumatiques, équipements frigorifiques et autres, achetés directement auprès des spécialistes. Les remorques frigorifiques sont par exemple entièrement assemblées en régie. C'est sur un autre



La naissance des parois d'une remorque frigorifique.

site que les parois et le toit sont fabriqués par un processus de collage de haute qualité présentant une valeur isolante K élevée. Autre avantage : en cas de dégâts, les réparations sont plus rapides et moins coûteuses que pour une construction par panneaux injectés. Les parois sont constituées d'une face intérieure en polyester, d'un noyau en mousse et d'une face extérieure avec film polyester ou acier.

LIGNE DE PEINTURE CATAPHORÈSE

À Saragosse, LeciTrailer termine la construction d'un nouveau hall de production doté d'une ligne complète de peinture cataphorèse, notamment 10 bains de 14 mètres de long et une sécherie. L'ensemble de cet investissement a coûté une quinzaine de millions d'euros, mais va devenir la plus grande installation de peinture cataphorèse genre en Europe pour le segment du matériel tracté. Cette méthode industrielle, neuve pour LeciTrailer, lui permet-

tra d'être l'un des rares constructeurs de remorques à proposer les traitements suivants : injection traditionnelle, bain de cataphorèse et galvanisation. LeciTrailer offre sur le châssis une garantie de 10 ans contre la rouille. En Belgique, la maintenance est exécutée par ER-Trailers qui regroupe tous les services après-vente sous un même toit, grâce à un partenariat avec Eeckhout-Cardoen. ER-Trailers exploite 5 centres de services chez nous : Tournai bien sûr, Mouscron, Ooigem, Avelgem et Londerzeel. Aux Pays-Bas, l'importateur Truck & Trailer Groep Gomes s'appuie sur les concessionnaires Wensink, Rogam, Gomes et Rüttchen, appartenant au groupe. En Espagne et en France, LeciTrailer a ses propres ateliers et chaînes de pièces détachées. Une partie des remorques à rideaux coulissants vendues dans l'Hexagone sont assemblées à Lyon. ▲

Jos HAAS

Nouvelle roue en aluminium forgé SLT 3018 de Speedline Truck

Speedline Truck, la marque de roues de poids lourds de Ronal Group, a revu son assortiment. Son nouveau modèle SLT 3018 au format 22.5x11.75" avec ET 120 a été spécialement développé pour les semi-remorques en tenant compte des futurs développements et applications du transport routier.

Cette nouvelle roue remplacera le modèle SLT 2888 commercialisé jusqu'à présent. Encore plus légère, elle supporte une capacité de chargement de 5 tonnes elle aussi, la plus élevée dans sa catégorie.

Dans sa version actuelle, la roue SLT 3018 est la plus adaptée aux transports difficiles, qui ont souvent lieu sur des voiries en mauvais état avec des charges dépassant la moyenne. C'est pourquoi SLT 3018 est la variante recommandée pour les semi-remorques, même si elle peut être utilisée sur des camions également.

Comme toutes les roues de Speedline Truck, la SLT 3018 est disponible avec une surface brillante taillée au diamant, mais existe également en variante brillante polie



avec diamètres de trous de boulons de 26 et 32 mm. Elle est équipée des soupapes originales Speedline Truck, spécialement conçues pour les roues aluminium et qui assurent une protection renforcée contre la corrosion intervenant suite au contact entre éléments métalliques. À l'instar de toutes

les autres roues de la gamme Speedline Truck, la SLT 3018 a été testée selon les normes TÜV et a reçu l'agrément ABE sur le marché allemand des pièces de rechange. Elle est distribuée depuis ce mois de février par tous les revendeurs du service après-vente de Speedline Truck. ▲

Nos transporteurs belges ne parviennent pas à tirer profit de leur implantation géographique pourtant idéale

La Belgique figure à trois reprises dans le top 10 des plus gros flux de marchandises au sein de l'Union européenne. Si beaucoup de marchandises sont transportées de ou vers la Belgique, cela devrait logiquement faire le bonheur des transporteurs belges. Les chiffres publiés par Eurostat ne confirment malheureusement pas ce raisonnement. Alors qu'ils sont idéalement situés au carrefour des grands corridors européens, les transporteurs belges n'ont sur aucune des relations bilatérales une position dominante. Loin de là même. Nos transporteurs ne réa-

lisent que 13,6% des transports entre la Belgique et l'Allemagne, soit considérablement moins que leurs confrères allemands (31,5%) ou polonais (55%). Le déséquilibre est encore plus flagrant sur la relation Belgique/Pays-Bas. 70,6% de ces marchandises sont acheminées par les Néerlandais qui laissent nos compatriotes (18,5%) très loin derrière eux. Il n'y a que sur l'axe Belgique-France que nos transporteurs parviennent plus ou moins à tirer leur épingle du jeu avec une part de 35,7%.

Pour la Febetra, ces chiffres qui sont pour le moins préoccupants, sont l'énième illustration du déficit de compétitivité de nos transporteurs. Faire face à la concurrence étrangère, même issue des pays voisins, relève pour nos transporteurs de la mission impossible, vu le niveau des charges salariales en Belgique. Sans réformes structurelles visant à réduire le coût du travail, les transporteurs belges ne parviendront jamais à tirer pleinement profit de leur situation géographique tout à fait exceptionnelle



Brevet européen Nootboom pour le LIFTAD du Mega Windmill Transporter

Fin de l'année dernière, Nootboom a obtenu un brevet européen (numéro E) pour son LIFTAD, la pince de levage spéciale pour section d'éoliennes géantes Mega Windmill Transporter. Après l'octroi d'un brevet pour la remorque surbaissée EURO-PX, c'est en peu de temps une innovation et un important succès de plus pour Nootboom Trailers.

Certes, l'obtention de ce brevet international pour le LIFTAD, tout comme pour la remorque surbaissée EURO-PX, s'est longtemps fait attendre. 13 ans, c'est peu dire... La demande avait en effet été déposée dès 2005. Ce nouveau titre protège Nootboom jusque fin 2023.

Le LIFTAD-100 du Mega Windmill Transporter a été spécialement développé pour le transport de grandes sections de mâts d'éoliennes, jusque 40 m de long, sans devoir recourir à des plateaux de chargement. Depuis son introduction en 2005, le MWT a été abondamment utilisé pour transporter des nacelles Vestas V90-3MW, fixées au LIFTAD par des adaptateurs spéciaux. Jusqu'à ce jour, le MWT Nootboom n'a guère été modifié et demeure toujours la solution de transport la plus innovante et la plus efficace pour de grandes sections de mâts et de tours d'éoliennes, en particulier pour les importants avantages logistiques qu'il procure. Il se dé-

cline en plusieurs variantes, notamment celle à jeepdolly à 2, 3 ou 4 essieux à l'avant, tandis que la pince arrière est généralement fixée sur un plateau Nootboom type NLD à 7 essieux directionnels. On rencontre bien entendu d'autres cas associant des chariots à 5 ou 6 essieux. Le LIFTAD est capable de transporter des sections d'éoliennes de différents diamètres, car il est réglable à l'infini. En fonction du diamètre à transporter, il a une capacité de levage de 100 tonnes.

Dans l'industrie éolienne, le MWT est un concept important pour le transport. Plus de 80 modèles ont trouvé acquéreur, sont encore opérationnels et rejoints chaque année par de nouveaux exemplaires. Tout comme avec EURO-PX, Nootboom prouve une nouvelle fois que son esprit d'innovation permanent pour le transport routier exceptionnel débouche sur des solutions écoresponsables et fiables, dotées d'une durée de vie technique ainsi que d'une pertinence économique inédites. ▲

MOL: Une nouvelle benne à ferraille

De nouveau une première chez MOL : la toute nouvelle benne à ferraille, la MOL Q-BIG, est lancée sur le marché. Fidèle à la philosophie du constructeur belge, cette benne est le résultat d'une étude de marché approfondie ainsi que de la longue expérience d'usagers prominents et de celle de la société MOL. La MOL Q-BIG est disponible en différents volumes.

Basé sur le principe unique et largement expérimenté de ses bennes de chantier, le châssis de la MOL Q-BIG se distingue par sa stabilité inégalée. La construction astucieuse de sa benne rend la MOL Q-BIG très résistante à la déformation par le tassement et les chocs lors du chargement. La MOL Q-BIG est conçue spécialement pour le transport intensif de la ferraille, tout en offrant au chauffeur sécurité et confort.

INNOVATION ET UN SERVICE APRÈS VENTE DE QUALITÉ

MOL assure un service après vente de qualité par son propre atelier et par des points service géographiquement bien situés en Belgique. Les chiffres de vente toujours en hausse, démontrent la plus-value qu'offrent toutes

les (semi-)remorques MOL à leurs usagers. Ces dernières années MOL a introduit, avec succès, de nombreuses innovations dans sa gamme des (semi-)remorques. Cette gamme de haute qualité s'oriente vers les secteurs du bâtiment, du traitement des déchets et du recyclage. MOL porte une attention particulière à la stabilité, à la sécurité, à la robustesse, à la fonctionnalité, au poids à vide, à la fiabilité et à la durée de vie de ses produits.

DÉCOUVREZ LA GAMME

Découvrez la gamme complète de bennes de chantier, de bennes à ferraille, de remorques porte-conteneur, de porte-engins, de remorques porte-panneaux, de remorques plates, de châssis pour mixer à béton sur le site www.molcy.com. ▲





Premier essai du Mercedes-Benz eCitaro

Comme vous avez pu le lire dans nos précédentes éditions, l'eCitaro fut l'une des vedettes de la gamme Daimler au salon IAA de Hanovre – mais il s'agissait alors d'une présentation statique. J'ai pu récemment le mettre à l'épreuve, au cours d'un essai assez bref, certes, mais suffisant pour me forger une idée de ce que valait la nouvelle version électrique du Citaro.

Pour le chauffeur, et a fortiori les passagers, les différences entre le Citaro ordinaire à moteur à combustion et la version électrique eCitaro est une question de détails. Les ingénieurs d'EvoBus ont en effet décidé de disposer tous les composants électriques de ce bus urbain en toiture. C'est au niveau de la proue que les différences sont les plus sensibles, car à l'intérieur, peu de choses ont changé. Quoique, en apparence seule-

ment. Songeons à la climatisation d'air, par exemple. Un vrai casse-tête pour un autobus, vu sa consommation d'énergie. Les ingénieurs ont donc accordé une attention particulière à la ventilation et au chauffage. L'habitacle du eCitaro peut déjà être porté à bonne température tandis qu'il est en phase de recharge; elle pourra ainsi être maintenue plus facilement par les batteries, pour soulager ces dernières. D'ailleurs, la climatisation a été entièrement

À l'intérieur, rien ne distingue ce modèle électrique de son pendant Diesel, même sous la pluie.



revue et fonctionne désormais avec la méthode très efficace du CO2.

SECONDE GÉNÉRATION

L'eCitaro peut recevoir une batterie d'une capacité maximale de 243 kWh, mais Mercedes-Benz estime que de nombreux exploitants de transports publics se satisferont d'un module énergétique plus petit, donc plus léger, et surtout moins cher. L'industriel allemand réfléchit déjà dans l'optique de la prochaine génération de batteries, qui permettront de franchir des distances plus longues tout en requérant des temps de recharge plus courts.

Un grand avantage d'une chaîne de traction électrique consiste à regagner l'énergie lors des décélérations. Alors qu'elle est définitivement perdue sur les autobus à moteur à combustion, cet eCitaro peut la récupérer afin de pouvoir repartir après s'être arrêté à une halte ou un feu de circulation.

SILENCE D'EXPLOITATION

L'absence de motorisation Diesel a évidemment une conséquence directe : le véhicule est singulièrement silencieux. Il est même dépourvu de craquements, de grincements et d'autres sons parasites généralement couverts par le bruit du propulseur. Pour les passagers, l'expérience est vraiment agréable. Quant au chauffeur, il ne doit pas redouter de longue acclimatation : Mercedes a sagement décidé de ne pas réinventer le fil à couper le beurre et d'aménager le cockpit pour que l'on y trouve directement ses marques. Cependant, s'il est un domaine qui réclame un peu d'accoutumance, c'est évidemment le couple élevé, immédiatement disponible, du moteur électrique. Afin de ne pas mécontenter la clientèle, il faudra éviter un pied trop lourd et des démarrages trop énergiques.

L'eCitaro peut recevoir tous les systèmes de sécurité présentés par la marque allemande au salon IAA, notamment les modules de surveillance d'angle mort et d'identification des piétons, très précieux dans la circulation souvent chaotique et encombrée de nos villes. ▲

JAN VOET



L'eCitaro en 3 portes. Tous les organes électriques sont disposés sur le toit.



Pour le chauffeur, le poste de conduite paraît d'emblée familier.



Les passagers non plus ne seront pas désorientés en pénétrant dans l'eCitaro.


Sprinter Transfer 35

L'usine Mercedes-Benz produit depuis longtemps des Sprinter pour le transport public ou touristique. Au vu des opportunités de croissance dans ce créneau, la firme allemande vient de présenter quelques nouveaux modèles, les City 75, Mobility 23 et Transfer 35, que nous avons déjà pu tester.

City, Transfer, Mobility : les 3 nouveaux Sprinter lancés par Mercedes-Benz

Mercedes-Benz entame sa diversification par la production des Sprinter Transfer 23 et 35, le Sprinter Mobility 23 et le Sprinter City 75. D'autres variantes suivront cette année, notamment les Sprinter Travel. Au total, pas moins de 20 versions sont annoncées ! L'arrivée de cette nouvelle génération de Sprinter marque aussi un changement dans la dénomination de chaque modèle : le premier chiffre fait référence au type de longueur du véhicule, le second à sa masse autorisée.

Pour de nombreux propriétaires de flottes, l'achat de plusieurs véhicules chez un même

fournisseur représente assurément un avantage, par exemple des Citaro et ces petits "minibus". Les contacts avec un fournisseur sont en effet plus avantageux pour les entretiens : il y a tout simplement moins d'intervenants.

TRANSFERT 35

Le nouveau Sprinter est un beau véhicule, silencieux, son moteur et sa boîte de vitesse sont souples. Fondamentalement, ces minibus sont des Sprinter ordinaires ; d'un point de vue technique, ils sont parfaitement comparables à la fourgonnette Sprinter ou la variante à double cabine. Et cela se remarque dès l'embarquement à bord du Sprinter Transfer 35,



Le Sprinter 75 a été accueilli en grande pompe au salon IAA d'Hanovre.



Le cockpit du Transfer 35.

que Mercedes-Benz qualifie lui-même de "bon à tout faire parmi les minibus". Avec une taille de 7 m, une masse maximale autorisée de 5 tonnes et une double monte pneumatique à l'arrière, il peut transporter jusqu'à 19 passagers. On est d'emblée surpris par le silence intérieur et la souplesse de sa chaîne cinématique. Même dans les reprises énergiques ou à vive allure, on ne déplore pas de bruit à l'intérieur, où une conversation ordinaire demeure possible. Le couloir est suffisamment haut pour que des personnes de grande taille se tiennent debout. Les sièges Mercedes-Benz assurent une assise confortable, les dossiers sont minces pour dégager plus d'espace et éviter l'impression d'un compartiment trop rempli. L'effet de légèreté est renforcé par les grandes baies vitrées. Le Sprinter Transfer existe en 4 versions, dont les longueurs sont comprises entre 5,9 m pour le Transfer 23 et 7,7 m pour le Transfer 55. Le plus petit présente une masse maximale autorisée de 3,5 t, le plus gros 2 tonnes de plus, et il transporte jusque 22 passagers.

MOBILITY 23

Le Sprinter Mobility 23 est destiné au transport urbain. Tout comme le Transfer 23, il mesure 5,9 m et accepte jusque 3,5 t, ce qui autorise la conduite avec un permis B ordinaire. Il peut emporter jusqu'à 8 passagers ou 4 fauteuils roulants (ou un mélange des 2). L'habitacle est doté d'un plancher alu avec 6 rails de fixation intégrés pour un ancrage rapide, simple et efficace des fauteuils roulants. Les sièges passagers sont fixés par un système d'échange rapide et dotés de ceintures de sécurité intégrées à 2 ou 3 points. La ceinture de sécurité à 3 points réglable en hauteur fait partie de l'équipement standard des habitacles accueillant des fauteuils roulants.

Le grand Sprinter Mobility 45, d'une MMA de 5 t, accepte jusque 19 passagers ou 6 fauteuils roulants. Comme le plancher est surélevé, au-dessus du niveau des roues, il est entièrement plat à l'intérieur. 8 rails de fixation sont destinés aux fauteuils roulants. Il y a aussi un élévateur d'une capacité de 350 kg, mais qui alourdit le véhicule d'une centaine de kilos.

CITY 75

Lui qui représente le haut de gamme et fut présenté avec tant d'enthousiasme au salon IAA le Sprinter City 75 n'était hélas pas disponible - quel regret! Motif avancé par Mercedes-Benz : la demande est si forte que tous les exemplaires lui sont entièrement réservés. Les premiers ont été livrés en Allemagne. Dans notre pays, la demande n'a jamais été aussi grande, mais cela pourrait ne pas durer, car EvoBus, l'importateur, semble montrer beaucoup de réserves à promouvoir ce Sprinter d'usine destiné aux passagers. Pour EvoBus, la question demeure épineuse : comment concurrencer par ce joli minibus des carrossiers

qui, en raison de leurs très importants volumes d'achat, se sont spécialisés dans la fabrication de grandes séries?

Cela étant, le nouveau Mercedes-Benz Sprinter City 75 est un autobus de 8,5 m de long pouvant transporter jusqu'à 38 passagers. Contrairement au précédent modèle, le pare-brise panoramique se prolonge au-dessus du cockpit et intègre l'affichage de l'itinéraire. Le Sprinter 75 est un autobus de type intégral, avec essieu arrière exclusif à haut effort, double monte pneumatique et suspension pneumatique. L'empattement mesure 5095 mm. La proue est héritée du Sprinter ordinaire, mais juste après le pilier latéral avant, le Sprinter City 75 présente une ligne fluide qui se poursuit jusqu'à l'arrière. Les droits d'auteur de ce concept ont été protégés par Mercedes-Benz, qui s'attend manifestement à ce qu'il soit recopié.

AGENCEMENT

Disposée juste derrière l'essieu avant, la porte avant du Sprinter City 75 est à double battant électrique pivotant vers l'extérieur; la porte arrière est elle aussi alimentée par un système 12 V. La hauteur d'embarquement n'est que de 270 mm, ce qui rend tout dispositif d'agenouillement superflu. Le compartiment des passagers est modulable et laisse place à maximum 5 strapontins côté conducteur et 2 autres près de la porte, ou bien un fauteuil roulant et un landau. Si ces strapontins ne sont pas utilisés, le véhicule accepte jusque 26 passagers debout. Le chauffeur a droit à la climatisation d'air et le chauffage électrique par air pulsé. La température du compartiment passager est également régulée par une climatisation d'air installée en toiture, d'une puissance de 11 kW.

MBUX

Le cockpit du Sprinter City 75 est identique à celui d'un Sprinter ordinaire : garniture de cuir pour le volant multifonction, moniteur couleur, instruments clairement agencés, moniteur multimédia à haute résolution au milieu du tableau de bord. Le catalogue propose des moniteurs de 7 ou 10,25 pouces en plus du système multimédia MBUX de Mercedes-Benz. Celui-ci a en outre installé un panneau supplémentaire susceptible d'héberger les boutons de commande spécifiques aux lignes d'autobus, avec maximum 14 interrupteurs et 12 témoins lumineux. La présentation en est claire et ordonnée, mais l'ensemble détonne malheureusement avec la peinture brillante du moniteur. ▲

Jos HAAS

DANS LE PROCHAIN TRANSPORAMA :

- Berlin – Varsovie
- L'année de Daimler
- Essais de camions

AGENDA

- *Bauma*: 8 - 14 avril
- *Matexpo*:
11 - 15 septembre
- *Solutrans*:
19 - 23 novembre

BTC preuves de maniabilité :

- 27 avril, parking Transport Michel, Houdeng Goegnies
- 25 mai, Truckstop 26bis, Heusden-Zolder
- 29 juin, Riba, Brecht
- 31 août, parking Transport Michel, Houdeng Goegnies
- *Finale*: 5 octobre, Truckstop 26 bis, Heusden-Zolder

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



ABONNEMENTS

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

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

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

VITESSE CONSTANTE, CONSOMMATION À LA BAISSE



Le Volvo FH allie hautes performances et haute efficacité énergétique à un ensemble de services qui contribuent à doper la productivité, à la fois de votre parc et de vos chauffeurs. Découvrez de nouvelles pistes pour compresser les coûts et booster votre chiffre d'affaires.

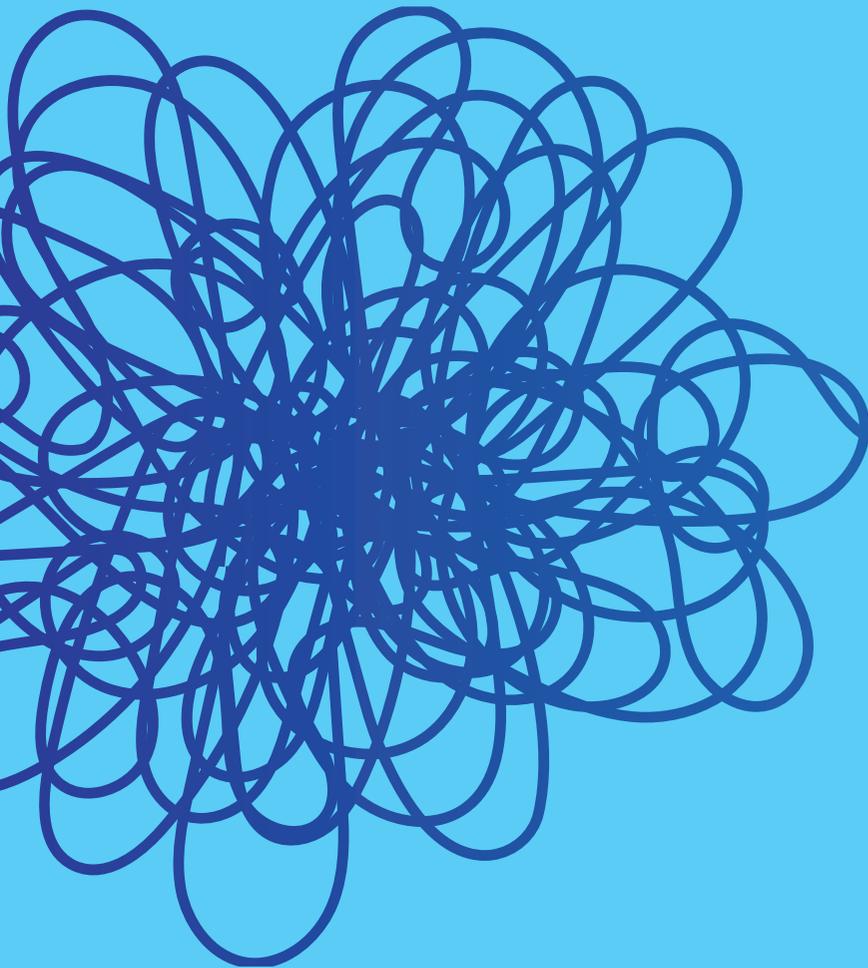
volvotrucks.be

VOLVO FH FUEL PERFORMANCE

Volvo Trucks. Driving Progress



**QUELLE QUE SOIT
LA COMPLEXITÉ
DU BREXIT,
NOTRE OBJECTIF
EST DE VOUS
SIMPLIFIER
LA VIE.**



Plus de deux ans
d'anticipation et de préparation.
Des équipes mobilisées et formées.
Des technologies de pointe
pour concilier sécurité et fluidité,
pour offrir un service toujours
plus compétitif.



#BrexitAndBeyond