

# TRANSPORAMA

€ 4,50 - NR 372 - MAI 2016 - BIMENSUEL



## DOSSIER : TRACTEURS

CAMION | FOURGONNETTE | REMORQUE | BUS | CAR



# 50 ANS DE PRODUCTION DAF EN BELGIQUE!



Il y a précisément 50 ans que DAF Trucks ouvrait en Belgique son usine de production de cabines à Westerlo. L'usine de DAF Trucks a grandi en une unité de production prédominante et ultramoderne. Spécialement à l'occasion du jubilé de nos 50 ans, nous lançons une série exclusive DAF ANNIVERSARY EDITION: un XF avec un striping unique et équipé d'un assortiment important d'options. Découvrez cette Anniversary Edition chez votre concessionnaire DAF ou sur [www.daf.be/daf50](http://www.daf.be/daf50).



**DAF**  
DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

[WWW.DAF.BE](http://WWW.DAF.BE)

**DAF**  
A PACCAR COMPANY



6



10



16



24



42



EDITO	5
MERCEDES-BENZ SPRINTER	6
RENAULT PRO+	10
JUMPY, EXPERT & PROACE	12
FIAT ÉTEND SA GAMME	16
DAF	18
LA TAXE KILOMÉTRIQUE	22
AROCS HAD	24
TRANSPORTS PUBLICS 2016	26
DOSSIER : TRACTEURS	28
PLATOONING	36
KRAKER : K-FORCE	38
BAUMA 2016 : NOOTEBOOM	40
BAUMA 2016 : FAYMONVILLE	42
UNE JOURNÉE DANS LA VIE D'UN CHAUFFEUR	44
AGENDA	50

# Des Renault Trucks pour Renault Formula 1 Team

Depuis plus de quinze ans, Renault Trucks est aux côtés de l'activité de Renault en Formule 1. Pour la saison 2016, le transport des monoplaces et des différents motor-homes sur les Grands Prix européens sera effectué par des Renault Trucks T, équipés du moteur Euro 6 DTI 13 de 520 chevaux et du pack Fuel Eco.

Revenu en 2016 avec sa propre écurie de Formule 1, Renault Sport poursuit son partenariat de longue date avec Renault Trucks. Sur les Grands Prix européens, la logistique de l'écurie sera assurée par des Renault Trucks T, Camion international de l'année 2015, équipés du moteur Euro 6 DTI 13 de 520 chevaux. Les T 520 assurent le transport des monoplaces, des pièces détachées et des différents motor-homes indispensables à la bonne marche de l'écurie sur un Grand Prix de Formule 1. Les fans de Formule 1 pourront voir ces véhicules jaune-or, nouvelle couleur de l'écurie Renault Sport F1 Team à Barcelone pour le Grand Prix d'Espagne,

première étape de la saison européenne. Pour Renault Sport F1 Team, le choix de ces T 520 a été dicté par « la qualité des produits et leur innovation avec la prise en compte des normes Euro 6. Les moyens actifs de sécurité sont également une évolution importante par rapport à la précédente génération Magnum. Enfin les gains de consommation sont notables. » Ces véhicules, sont des tracteurs 4x2 équipés du pack Fuel Eco. Ce pack rassemble plusieurs technologies intelligentes au service de la réduction de carburant : mode power inhibé, eco cruise control avec mode roue libre contrôlée Optiroll, compresseur d'air débrayable, pompe de direction à débit variable, arrêt

moteur automatique. Le pack Fuel Eco permet de réduire jusqu'à 4 % la consommation de carburant des véhicules. ▲



## DIFRENT RENTING & USED TRUCKS



### VOTRE PARTENAIRE EN MOBILITE

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

**DIF-RENT NV - BIJKHOEVELAAN 6 - 2110 WIJNEGEM**  
T +32 (0)3 383 25 82 - F +32 (0)3 383 14 73 - GSM +32 (0)475 55 38 38  
INFO@DIF-RENT.BE - WWW.DIF-RENT.BE



# TRANSPORAMA

33<sup>ème</sup> année - 372 - mai 2016 - € 4,50

Limning Benett sprl  
Eekhoudriesstraat 55, B-9041 Gand (Oostakker)  
Tél.: +32 9 321 99 83  
E-mail: info@transporama.be  
Internet: www.transporama.be  
BE 0563.614.837  
RPR Antwerpen

## RÉDACTEUR EN CHEF

Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

## DIRECTEUR GÉNÉRAL

Guy Organe, 0471 056 911

## TRADUCTIONS

Didier Lemaire

## PHOTOGRAPHES

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

## MISE EN PAGE

Studio 55 powered by Publishing Regie

## JOURNALISTES FREE-LANCE

Didier Tuytens, Jos Haas, Philippe Van Dooren,  
Leo Van Hoorick, Bas Van Nooten, Dirk Willemsen

## PUBLICITÉ

Guy Organe (guy.organe@limningbenett.be)

## COORDINATION

Peter Janssens

## EDITEUR RESPONSABLE

Guy Organe  
Eekhoudriesstraat 55, B-9041 Gand (Oostakker)  
Tél. : +32 9 321 99 81

## ABONNEMENTS

Online service via www.transporama.be

## IMPRIMERIE

DeckersSnoeck

## DISTRIBUTION

Belgique : A.M.P.  
Pays-Bas : Betapress

## SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS

7 numéros par année, pas en juillet

Abonnement BENELUX:

€ 45 (1 an) - € 80 (2 an)

Abonnement autre pays EU :

€ 52 (1 an) - € 90 (2 an)

Abonnement hors de l'EU :

€ 68,50 (1 an) - € 130 (2 an)

Paiements :

IBAN : BE96 7360 1202 2105

BIC : KREDBEBB

Les articles (en tout 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 de annonces.



Rédacteur en chef  
**Jan Voet**

## IMAGE IS EVERYTHING

Le transport routier ne ménage pas ses efforts pour amener de façon flexible, sûre et respectueuse de l'environnement les marchandises chez le client. Le transport ne coûte pratiquement rien, surtout si on calcule combien la part du coût de transport est ridicule dans le prix des produits vendus en magasins. Des produits qui arrivent à destination chez le consommateur grâce au travail des entreprises de transport.

### Et pourtant l'image du camion est très mauvaise

La raison est évidente: les pouvoirs publics aiment prendre les camions pour cible, sachant que le conducteur moyen avec sa voiture de leasing est à l'origine des files dans ce pays préfère glisser la responsabilité sur le camion plutôt que sur la suroffre des voitures de société ou la gestion chaotique de l'aménagement ou de l'entretien du réseau routier. Les media se délectent quand se produit un accident avec un camion et n'hésitent pas à publier les images les plus spectaculaires.

En bref: le secteur du transport travaille dur et ne reçoit aucune reconnaissance que ce soit de la part des chargeurs ou des autres usagers de la route. Au contraire. Les groupes de lobby et de réflexion utilisent volontiers leur influence pour accuser le secteur de tous les maux imaginables. Cela se traduit par une politique particulièrement inamicale pour notre secteur, au point de dissuader les jeunes d'envisager une carrière de chauffeur, mécanicien, dispatcher, logisticien ou entrepreneur dans le secteur du transport.

Et nous ne pouvons en réalité que nous en prendre à nous mêmes. Si le secteur et l'entrepreneur de transport ne font rien pour polir leur image, d'autres, animés par des intentions moins louables, ne se priveront pas de créer une image négative. Si nous voulons survivre à long terme, il va falloir prendre des mesures. Ensemble, travailleurs et employeurs ainsi que toutes les parties prenantes du secteur devons renverser la vapeur et mettre davantage notre travail en valeur. Il est grand temps... ▲





*Un gain de 450 kg en charge utile permet d'augmenter la capacité de transport de passagers.*

## Mercedes-Benz Sprinter: puissance et charge utile accrues

Le catalogue Mercedes-Benz Sprinter vient d'être enrichi de deux moteurs Euro 6/VI et surtout, d'une version présentant un poids total en charge de 5,5 t, pouvant servir de robuste base à de nombreuses conversions.

Cette nouvelle variante de 5,5 t n'a "gros" que de 50 kg, alors qu'elle peut en emporter 450 de plus! Cela porte la capacité maximale de chargement à 2,95 t pour le fourgon Sprinter tôlé à toit surélevé et empattement standard et 3,41 t pour la version châssis-cabine, un record dans cette catégorie de masse, certainement pour un fourgon. Comme le Sprinter de 5,5 t est directement dérivé du modèle de 5 t, il en reprend aussi l'appellation. Il reçoit tous les moteurs Diesel de l'assortiment Sprinter, dont il respecte les normes d'émission Euro 6 : il s'agit des Sprinter 511 CDI de 84 kW (114 ch), 514 CDI (105 kW/143 ch), 516 CDI (120 kW/163 ch) et 519 CDI de 140 kW (190 ch). Tous ces moteurs sont accouplés de série à la boîte 6 vitesses, qui redirige la puissance vers le train arrière. La boîte automatique 7G-TRONIC PLUS avec convertisseur

de couple est disponible en option. La nouvelle variante 5,5 t a été conçue à tous les égards pour assurer une rigidité maximale. Le Sprinter 519 CDI en combiné tracteur/remorque présente un poids total en charge de 8,75 t et peut être équipé d'un retardeur.

### À LA DEMANDE DU CLIENT

Ce relèvement de la masse autorisée répond aux demandes des clients. Plusieurs secteurs d'activité ont fréquemment besoin d'une capacité maximale élevée, par exemple les petits autocars, les véhicules de pompiers ou les ambulances. Le Sprinter lourd garde pourtant toutes les qualités d'une fourgonnette, comme l'embarquement aisé derrière l'essieu avant, le confort de conduite, les qualités routières d'une voiture de tourisme. Pour les carrossiers et préparateurs, cette nouvelle variante du Sprinter est

plus que jamais intéressante. Il faut savoir que la moitié des Sprinter vendus sont livrés avec une carrosserie spéciale ou une super-structure. Mercedes-Benz assure d'ailleurs un service complet : toutes les conversions peuvent être directement commandées auprès de la marque à l'étoile, qui se charge de la transformation, du financement et de la garantie. Mercedes a aussi lancé tout récemment un portail "bodybuilders" sur le web.

### NOUVEAUX MOTEURS DE BASE EURO 6/VI

Mercedes-Benz a retravaillé sa gamme de moteurs Diesel destinés au Sprinter. Il y a trois ans, ce véhicule était le premier en Europe disponible avec une gamme complète de moteurs Euro 6. Mercedes-Benz le porte au niveau Euro 6/VI. Ces moteurs ont recours à une technologie de contrôle d'émission très efficace, composée d'un ca-

talyseur SCR et d'une injection d'AdBlue. La combustion est encore plus performante et la consommation plus basse. Parallèlement, les moteurs moins puissants ont beaucoup gagné en dynamisme. Le moteur de base est dorénavant le bloc 4 cylindres OM 651 de 2,15 litres, développant 84 kW (114 ch). Cela correspond à une hausse de plus de 20 % de la puissance et du couple par rapport au précédent modèle d'entrée de gamme. Le couple de 300 Nm équivaut pratiquement au niveau du deuxième moteur le plus musclé de l'assortiment. La version de milieu de gamme des moteurs 4 cylindres CDI a bénéficié d'une profonde mise à jour : elle a gagné environ 10 % en puissance et en couple, portés respectivement à 105 kW (143 ch) et 330 Nm. La courbe de couple est maximale à partir de 1200 tpm, ce qui est un gage de souplesse et de motricité exceptionnelles dès les bas régimes. Le régime maximal inchangé de 3800 tpm

apporte au Sprinter une aisance de conduite inégalée ainsi que de larges plages de régime pour les deux versions du moteur. Passons maintenant au moteur le plus puissant de la gamme des 4 cylindres : il n'a pas changé, et libère toujours 120 kW (163 ch). Il en va de même du V6 CDI de 3 litres, qui libère 140 kW (190 ch) et 440 Nm de couple. Tous les éléments de la chaîne cinématique, depuis le moteur jusqu'à l'essieu arrière en passant par la transmission, proviennent de la même usine et sont totalement pensés les uns pour les autres. Les moteurs ne s'appellent plus BlueTEC : ils ont opté pour la dénomination bien connue CDI. Signalons encore l'existence, mais en option, d'un Sprinter avec motorisation essence et/ou gaz naturel. Il s'agit de moteurs 4 cylindres de 1,8 litre, délivrant des niveaux de puissance et de couple identiques. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



La plus petite motorisation du Sprinter développe à présent 84 kW.



Les 500 kg de masse supplémentaire sont les bienvenus pour la conversion en véhicule d'intervention d'urgence.



La plus grande version fourgonnette tôlée du Sprinter présente désormais une capacité de chargement de 2950 kg.

## LA FOURGONNETTE LA PLUS VENDUE

Le best-seller de Mercedes-Benz Vans (la division Véhicules Utilitaires Légers de Mercedes-Benz) a établi un nouveau record l'an dernier en vendant 194 200 véhicules en tout. Depuis le lancement de la première génération en 1995, la barre des 3 millions de Sprinter a été franchie récemment. Le Sprinter est depuis des lustres le modèle de référence pour les grosses fourgonnettes, d'un poids brut de 3,5 t. En plus de 20 ans de carrière, il a établi de nouvelles normes en matière de systèmes d'assistance et de sécurité. Aucune autre fourgonnette de sa catégorie n'est aussi confortable ni polyvalente. Le Sprinter sort des chaînes de montage de Düsseldorf et de Ludwigsfelde en Europe, mais aussi d'Argentine, de Russie et de Chine. Une unité américaine ouvrira ses portes dans l'année.





**La banque qui ose  
donner du crédit  
à vos rêves.**

## **Donnez un coup de pouce à vos projets grâce à un crédit d'investissement.**

Agrandir, rénover ou surmonter une période plus difficile ... Malgré tous les risques, vous voulez aller de l'avant avec votre entreprise. C'est précisément pour cela qu'Europabank vous accorde tout crédit. Car si vous osez réaliser vos rêves, pourquoi n'oserions-nous pas le faire ? Venez en discuter avec nos spécialistes du crédit. Ils examineront avec vous toutes les possibilités et chercheront **un crédit d'investissement parfaitement adapté à votre entreprise et à vos projets**. Pour que vous puissiez vraiment réaliser vos rêves.

**Demander un crédit d'investissement ?**

**Rendez-vous dans une de nos agences ou surfez sur [www.europabank.be](http://www.europabank.be)**

**europabank**



Surfez sur [europabank.be](http://europabank.be)  
Ou appelez le 0800 25 026 (GRATUIT)



# Renault Pro+ : motricité renforcée sur trois utilitaires

Renault Pro+, la division de véhicules utilitaires du groupe Renault-Nissan, propose désormais trois systèmes destinés à améliorer la motricité de ses véhicules et en élargir encore le potentiel : Extended Grip, X-Track et le mode 4x4 pour son Master. Dans chacun des cas, Renault se charge de la vente, du service après-vente et de la maintenance.

**E**xtended Grip existe depuis deux ans déjà. Ce système de contrôle électronique de motricité est disponible de série sur toute la gamme de véhicules utilitaires de Renault (c'est-à-dire les Kangoo, Trafic et Master). Destiné à un usage ponctuel, il améliore la motricité des roues au démarrage et à faible vitesse sur des routes offrant peu d'adhérence ou couvertes de neige, de sable ou de boue. Il évite ainsi le patinage des roues et l'embourbement. Extended Grip est activé manuellement lorsque le véhicule est à l'arrêt ou n'a pas encore dépassé les 50 km/h. Le tableau de bord affiche alors "Mode sol meuble", rappelé aussi par un pictogramme vert. Pour améliorer le champ d'application, Extended Grip peut être associé sur le Kangoo à l'option Tout chemin-Chantier, qui se compose

d'une garde au sol relevée de 8 mm, de pneus renforcés ainsi que d'une plaque de protection du moteur en acier.

La deuxième amélioration est la technologie X-Track : ce nouveau système d'aide à la motricité est destiné à un usage intensif sur les terrains difficiles. Il sera proposé dès septembre sur les trois utilitaires légers de Renault. Il a été développé par le spécialiste Poclair Véhicules, une entreprise liée à Poclair, le fabricant de machines du secteur de la construction. Ce dispositif améliore la mobilité sur les terrains difficiles, la neige ou les routes impraticables, mais le véhicule demeure en mode 4x2.

La transformation concerne quatre éléments. Tout d'abord, le différentiel originel dans la boîte de vitesse est remplacé par un différentiel de

*Voici toute la gamme, avec les différents systèmes visant à améliorer la motricité.*





Le dispositif X-Track est une alternative aux solutions 4x4 conventionnelles.



Le Renault Master 4x4 apporte non seulement un haut niveau de confort et de sécurité sur voirie ordinaire, mais peut également affronter des conditions routières difficiles, avec peu d'adhérence, là où une motricité maximale fait la différence.

blocage mécanique. Sitôt qu'une roue perd de l'adhérence, il peut détourner jusque 25 % du couple moteur vers la roue ayant gardé la meilleure adhérence. Le véhicule reste ainsi en mouvement, ce qui l'aide à se sortir de situations délicates. Les aptitudes en tout terrain sont également rendues meilleures grâce à une suspension surélevée : la garde au sol des Kangoo et Trafic est relevée d'environ 30 mm et celle du Master de 40 mm. Des panneaux sous le moteur protègent le carter, et dans le cas du Kangoo, les conduites de frein et de carburant aussi. Les véhicules munis du X-Track reçoivent par ailleurs des gommages différents, de type Mud & Snow, dont les dimensions n'ont pas changé par rapport aux pneus d'origine, mais qui apportent un surcroît de motricité dans les conditions difficiles. Actif en permanence, le système X-Track ne doit pas être enclenché manuellement. Nous avons été agréablement surpris par son efficacité lors d'un essai sur un tracé relativement difficile.

## MASTER 4X4

La troisième nouveauté présentée par cet article ne sera commercialisée qu'à la fin de l'année : c'est une variante 4x4 du Renault Master. La conversion s'est opérée en collaboration avec

Oberaigner Automotive, un carrossier allemand qui a un grand savoir-faire en traction intégrale, notamment sur les VW Sprinter et Crafter. Cette transformation est réalisée sur un Master Propulsion, Fourgon ou Châssis, à cabine simple et double, alimenté par un moteur Diesel 2,3 litres de 120 kW/165 ch à boîte manuelle à 6 vitesses. Le verrouillage différentiel arrière compte parmi les options. La MMA s'élève à 3,5 ou 4,5 t, le train arrière incorpore un ou deux essieux et l'empattement s'élève à 3.682 mm ou 4.332 mm. Le Renault Master 4x4 propose 2 modes de fonctionnement : 4x2 ordinaire pour la route ou 4x4 pour les routes dégradées ou le



Un écran central sur le tableau de bord du Master 4x4 indique le mode d'entraînement choisi : 4x2 ou 4x4, avec transmission longue ou courte.

tout chemin. En commercialisant cette variante, Renault s'adresse avant tout aux exploitants de sociétés d'utilité publique (eau, électricité), qui doivent parfois desservir des sites peu accessibles, administrations publiques, entreprises dans le bâtiment, l'agriculture, la sylviculture et les amateurs de camping et d'aventures en plein air.

Le Master 4x4 a été adapté à cinq niveaux. Une transmission est installée sur l'essieu avant et un boîtier de transfert est monté à la sortie de la boîte de vitesses comme interface entre elle, l'essieu arrière et l'essieu avant. En mode 4x2, la totalité du couple en sortie de boîte est envoyée par la boîte de transfert vers l'essieu arrière. En 4x4, le couple est équitablement réparti entre les deux essieux. Et lorsqu'une ou deux roues d'un train sont en perte d'adhérence, 50 % du couple est redirigé vers celui dont les roues adhèrent au sol.

Ici aussi, des tôles sous le moteur et la caisse préservent le carter et les canalisations de freins et de carburant sous le plancher, tandis qu'on trouve d'origine des pneumatiques Mud & Snow, de dimensions identiques aux pneus standards. Enfin, la suspension surélevée améliore évidemment les capacités de franchissement : +65 mm à l'avant et +58 mm à l'arrière (essieu simple) ou +45 mm (essieux jumelés). ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR

Présent dans 112 pays, Renault Pro+, la division de véhicules utilitaires du groupe Renault-Nissan, est numéro 1 en Europe depuis 1998 et leader sur plusieurs marchés : Belgique, Luxembourg, France, Espagne, Portugal et Slovénie. Ses utilitaires légers proviennent de trois usines, toutes en France : Maubeuge (Kangoo, 129.000 exemplaires produits en 2015), Sandouville (Trafic, 93.000) et Batilly (Master, 126.000 unités). Le catalogue propose 65 versions du Kangoo Express et de l'électrique Z.E., 270 Trafic et 350 variantes du Master. Il en existe de nombreux modèles dérivés de constructeurs avec lesquels une collaboration a été nouée : Mercedes (Citan), Opel (Vivaro et Movano), Nissan (NV400 et bientôt le NV300) et depuis peu Fiat Professional (Talento).



*Un design séduisant et pétri de caractère, avec des lignes modernes et fluides.*

# Nouvelle génération Jumpy, Expert et Proace

Citroën, Peugeot et Toyota ont développé de concert une gamme de fourgonnettes compactes. Et si leurs noms n'ont pas changé, tout le reste est neuf, notamment l'équipement.

**P**eugeot, Citroën et Fiat avaient déjà conclu en 1978 un accord de collaboration visant la fabrication de fourgonnettes : c'était l'entente Sevel Sud. Le fruit de cette coopération a circulé et circule encore sur nos routes par dizaines de milliers d'exemplaires : les Citroën Jumper, Peugeot Boxer et Fiat Ducato, qui en sont déjà à leur troisième génération. Cette alliance se poursuivra jusque 2019, mais dès 1993, elle a été étendue par l'usine Sevel Nord (à Valenciennes), où Citroën Peugeot et Fiat ont assemblé leurs petites fourgonnettes Jumpy, Expert et Scudo. Cet accord aurait en principe dû arriver à échéance en 2017. Mais cinq ans plus tôt, Fiat a cédé ses parts de l'usine PSA, qui en a profité pour inviter Toyota à produire son Proace sur la même chaîne d'assemblage. C'est bien sûr un clone des utilitaires légers de Peugeot et de Citroën, ainsi que du Scudo, qui restait en production. Fin de l'année dernière a été présentée la nouvelle génération de ces véhicules, en com-

mençant par les très belles versions pour le transport de passagers, en l'occurrence les Citroën Spacetourer, Peugeot Traveller et Toyota Proace Verso. Plus de Fiat à l'horizon, puisque l'accord de collaboration a été interrompu avec une année d'avance sur le calendrier.

## **VOITURES DE TOURISME ET UTILITAIRES LÉGERS**

Les versions utilitaires légers des trois partenaires ont tout récemment été présentées à la presse. Elles héritent d'un nouveau châssis et d'une silhouette d'où émane une sensation de qualité. Grâce à la nouvelle plate-forme, la masse a pu être réduite de 100 à 150 kg par rapport à la précédente génération, en fonction du moteur choisi. La capacité de chargement s'élève à 1400 kg, le volume à 6,6 m<sup>3</sup>. Les deux versions principales, Standard (4,95 m) et Long (5,30 m), seront probablement les plus vendues; la variante Compact, de 4,60 m, est toutefois unique pour ce segment, tout en



La plate-forme modulaire permet une capacité de chargement utile de 1,4 t, 6,6 m<sup>3</sup> et 2,5 t en traction. L'option Moduwork sert à transporter des objets jusque 4 m de long.



Les portes latérales coulissantes électriques en mains libres sont une innovation inédite dans ce segment. Elles facilitent le déchargement lorsque les bras sont chargés de matériaux, colis ou marchandises.



Les portes s'ouvrent jusque 250°, c'est une option sur la version XL de 5,30 m de long. Cela évite les désagréments en déchargeant dans des espaces exigus.

**Le catalogue propose  
6 moteurs BlueHDi  
Euro 6 allant de 70 kW  
(95 ch)/210 Nm à 132 kW  
(180 ch)/400 Nm.**

proposant quand même 5,1 m<sup>3</sup>. Sa hauteur ne dépasse pas 190 cm. À l'avant sont aménagés deux ou trois sièges. La sécurité est garantie par les 5 étoiles des crashs-tests Euro-NCAP – le meilleur résultat dans ce segment.

Le catalogue propose 6 moteurs BlueHDi Euro 6 allant de 70 kW (95 ch)/210 Nm à 132 kW (180 ch)/400 Nm. La plupart sont équipés d'un système start/stop. Ils se révèlent très

DIMENSIONS	XS	M	XL
Longueur	4,60 m	4,95 m	5,30 m
Hauteur	1,90 m	1,90 m	1,93 m
Empattement	Court	Long	Long
Porte-à-faux arrière	Court	Court	Long
Longueur maximale au plancher	3,32 m	3,67 m	4,02 m
Largeur entre les logements des roues	1,26 m	1,26 m	1,26 m
Volume maximal de chargement	5,1 m <sup>3</sup>	5,8 m <sup>3</sup>	6,6 m <sup>3</sup>
Masse maximale de chargement	1.400 kg	1.400 kg	1.400 kg
Rayon de braquage	11,30 m	12,40 m	12,40 m



agréables à conduire, rejettent peu de CO<sub>2</sub> et consomment peu. Ils sont dotés d'un catalyseur SCR et d'un filtre à particules FAP. Le réservoir de 22,4 litres d'AdBlue suffit pour accomplir 15 000 km! Après quoi, le ravitaillement est facile grâce à une embouchure dans le pilier latéral central, invisible lorsque la porte du conducteur est fermée. Les boîtes de vitesse proposées comptent 5 rapports, ou 6 pour l'automatique EAT6 réservée à la version BlueHDi 180 et la robotisée ETG6 pour le modèle BlueHDi 95. Elles réduisent non seulement la consommation de carburant, mais augmentent aussi l'espace aux jambes pour le passager central. La version la plus économe consomme 5,1 l/100 km et rejette 133 g/km de CO<sub>2</sub>, mais le reste de la gamme se débrouille très bien, avec des moyennes de 5,4 l/100 km et 140 g/km.

### UN ÉQUIPEMENT INNOVANT

Pour ce segment de marché, l'équipement est résolument innovant. Nous citerons entre

autres les portières latérales coulissantes à commande électrique mains libres, la projection des informations de type head-up display, l'identification des panneaux de circulation avec affichage de la limitation de vitesse, ou encore l'Active Safety Brake et l'activation automatique des feux de route. Le système de navigation est connecté, avec commande vocale et disponibilité des informations routières en temps réel. Il y a aussi la caméra de recul Visio Park 1 avec perspective panoramique à 180 ° et zoom vers l'arrière, ainsi que l'assistant anti-assoupissement pour le conducteur. Parmi les options se compte le Moduwork. En rabattant le siège passager se forme un plancher plat; il suffit d'ouvrir le grand volet de la paroi de séparation pour obtenir une longueur de chargement utile de 4 m. Une tablette pivotante à côté du conducteur et des supports pour smartphone et tablette électronique métamorphosent le véhicule en bureau mobile. Les rangements sont nombreux, incluant entre au-

tres des prises jack et 12 V, un port USB, un grand rangement sous la banquette passager, des porte-gobelets des deux côtés du tableau de bord, une zone de rangement en hauteur et deux vide-poches dans les portières, pouvant accueillir des bouteilles de 1,5 litre. Outre la fourgonnette ordinaire, les trois marques automobiles proposent une variante double cabine, avec 5 ou 6 sièges (dont certains pliants), un Combi pour le transport de passagers (9 places maximum) et un châssis-cabine convertible. Dans ce domaine, les possibilités sont nombreuses, pour répondre aux besoins de tous les groupes d'utilisateurs, y compris une transformation en 4x4 par le spécialiste Dangel.

Les trois partenaires assurent que leur véhicule présente un coût d'exploitation compétitif, grâce à la consommation modérée et aux entretiens périodiques espacés tous les 40 000 km ou tous les deux ans. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



*La modularité permet de proposer deux empattements (2,92 m et 3,27 m), autant de porte-à-faux arrière (0,80 m et 1,15 m) et trois longueurs : XS de 4,60 m (du jamais vu dans ce segment) à empattement court M de 4,95 m et XL de 5,30 m à empattement long.*



## La 2<sup>e</sup> génération de moteur 12,8 l : 3 % de consommation de diesel en moins.

L'épargne de 10 % réalisée par les anciens Fuels Duels peut donc encore être optimisée.  
Découvrez par vous-même sur [www.fuelduel.be](http://www.fuelduel.be) ou en prenant le volant d'un de nos  
Actros Fuel Duel.

**Mercedes-Benz**

Trucks you can trust





Le nouveau Doblò de Fiat est fabriqué en Turquie.

## Fiat étend sa gamme

Fiat Professional, le département du groupe Fiat Chrysler automobile spécialisé dans les utilitaires légers, a bouclé une excellente année 2015. Grâce aux Ducato et Doblò Cargo, deux modèles lancés respectivement fin 2014 et début 2015, les ventes en Belgique ont augmenté de 41 % à 7716 unités?!

**P**our partie, cette fabuleuse progression provient de quelques contrats importants conclus avec bpost, portant sur la livraison de 1500 Ducato et Doblò Cargo. Fiat Professional décline ses modèles avec moteur au gaz naturel CNG, qui diminue les rejets de CO<sub>2</sub>, mais aussi la facture à la pompe.

Pour 2016, Fiat Professional s'attend à une nouvelle augmentation des ventes, dopées par le lancement de trois nouveaux modèles, durant l'été prochain, dont le Fiat Fullback, un pick-up élaboré avec Mitsubishi.

### FIAT 500L VAN

Parlons maintenant de la variante fourgonnette de la célèbre Cinquecento : le Fiat 500L Van, par lequel Fiat Professional veut apporter de la couleur et du dynamisme au secteur du véhicule utilitaire. Ce modèle est disponible dans 6 couleurs de caisse, pastel ou métallisées, et

8 variantes bicolores. Le 500L Van se distingue par sa silhouette élégante et fonctionnelle, qui ne manque pas d'évoquer la fameuse Fiat 500. Ses dimensions (415 cm de longueur sur 178 de large et 166 de haut) en font un véhicule parfaitement adapté à l'agglomération. Ses excellentes performances lui confèrent néanmoins d'indiscutables qualités en vue de parcourir de longs trajets. Le niveau de confort et de sécurité équivaut à celui d'un monovolume moderne?! Le 500L Van sort d'usine en configuration 4 places, mais peut être transformé en modèle biplace afin de servir comme véhicule utilitaire. Le 500L Van présente un coffre de 400 litres extensible jusqu'à 1310 litres sitôt que l'on rabat la banquette arrière. Du coup, on peut également transporter les objets de 240 cm de long, ce qui est étonnant pour un véhicule si petit. Un seuil de chargement très bas de 67 cm est un atout supplémentaire.



Trois moteurs sont au programme : 1.4 essence de 95 ch, 1.3 et 1.6 Multijet II de respectivement 85 et 105 ch. Grâce à cette nouvelle génération de moteurs, le 500L Van est très agréable à conduire, mais également très économe : le Multijet 1.3 de 85 ch développe 200 Nm de couple à partir de 1.500 tr/min et enregistre une consommation moyenne de 4,2 l/100 et 110 g/km de CO<sub>2</sub>.

### MILIEU DE GAMME

Le successeur du Scudo est désormais connu : c'est le Talento. Fiat Professional a conclu à cet effet un partenariat avec Renault Pro, parce que le Scudo était autrefois fabriqué en collaboration avec le rival français PSA. Le nom choisi s'inscrit bien dans la tradition de Fiat Professional de nommer ses véhicules utilitaires en faisant référence à une ancienne monnaie : après l'escudo, c'était le talent.

Pour faire court, le nouveau venu est une version légèrement révisée du Renault Trafic ou de son jumeau, l'Opel Vivaro. La proue a évidemment reçu un cachet Fiat, mais il n'y a aucune différence visible à partir du grand pare-brise. Ce véhicule présente de nombreuses qualités, comme sa largeur et sa capacité de chargement, ou sa structure robuste.

Le nouveau Fiat sortira lui aussi de l'usine Renault de Sandouville. Les motorisations proviennent du même partenaire : des turbos puissants et fiables ainsi que des moteurs Diesel twin-turbo, développant jusque 107 kW/145 ch, comme on les retrouve sur quelques modèles Mercedes.

Le Talento occupe dans le catalogue Fiat Professional un rang au-dessus des Doblò Cargo et Ducato. Il est annoncé en de nombreuses variantes : fourgon tôlé, double cabine, châssis pour plates-formes et version minibus pour transport de personnes.

Enfin, signalons qu'une nouvelle version du petit Fiorino sera commercialisée en Belgique d'ici l'été. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



Le Fiat Talento est en fait une variante du Renault Trafic.



On ne chôme pas chez DAF à Eindhoven : la gamme évolue en permanence par petites ou grandes touches avec l'objectif de proposer au marché des camions plus sobres en consommation et de meilleure qualité encore. Nous avons eu l'occasion de faire connaissance avec certaines améliorations importantes dont ont bénéficié les gammes LF, CF et XF.

# DAF : renouvellement de toute la gamme

**M**ais la panoplie de services que DAF propose est aussi en constante amélioration. Le rendement d'une entreprise de transport dépend de nombreux paramètres qui doivent s'additionner, estime DAF. Non seulement les véhicules doivent être construits en fonction du travail à réaliser, mais le chauffeur doit pouvoir utiliser son camion de façon optimale. Et en bout de chaîne, il y a les concessionnaires et les services que DAF offre. Un exemple des adaptations apportées aux véhicules nous a été donné par le responsable des essais, Raoul Wijnands. Ainsi, les CF et XF ont bénéficié d'une mise à jour importante dans leur version Euro 6, pour poursuivre la réduction

de la consommation: la combustion a été optimisée, les frottements internes réduits et les véhicules ont été équipés d'un Eco Modus, lequel permet au moteur et à la chaîne cinématique de fonctionner de façon optimale. Le predictive cruise control, les améliorations apportées au frein moteur MX et à l'aérodynamisme complètent le tableau.

Un changement que le chauffeur d'essai apprécie particulièrement est le DPA, le système qui fournit des conseils et des indications au chauffeur. Auapavant, le pourcentage attribué au chauffeur baissait de façon importante, s'il était amené à freiner brutalement. Aujourd'hui, il obtiendra des points supplémentaires s'il utilise

*La 2016 Edition du LF a bénéficié de toute une série d'améliorations.*





Le LF en version Silent répond à la norme néerlandaise PIEK.



La gamme LF a été élargie, avec notamment des grands réservoirs pour tracteurs et pour la version 19 tonnes.

le PCC plus longtemps. Toutes ces interventions font que l'ensemble de la gamme DAF peut se targuer d'avoir réduit sa consommation. Les chiffres sont meilleurs par rapport à la première génération de véhicules Euro 6.

## LF

Le LF 2016 edition a bénéficié de certaines améliorations qui permettent au véhicule le plus léger de la gamme DAF de coller encore mieux aux exigences de la distribution. Nous avons notamment testé, lors des journées Ride&Drive organisées par DAF, un porteur LF avec une remorque grand volume à un essieu. Le LF est aussi disponible en version tracteur pour par exemple pouvoir effectuer des livraisons avec des citytrailers. Le LF est animé par un moteur PX-5 de PACCAR remis au goût du jour. Résultat: une consommation en baisse de 5 %. Le moteur PX-7, plus puissant, peut désormais être fourni avec une boîte 12 vitesses AS-Tronic, un avantage intéressant en particulier pour les versions plus lourdes du LF. Cela signifie notamment que le moteur tourne dans les rapports plus élevés à un régime nettement plus bas : 1.370 t/min maintenant, pour 1.630 auparavant. Parce que les régimes sont de 10 à 12 % plus bas, le moteur tourne pratiquement à son régime idéal, ce qu'on appelle le "sweet



Ce CF 6x2 avec un moteur 7 litres a un essieu suiveur à monte double.

spot". Cela procure une réduction de consommation de 2 %. Cette chaîne cinématique est aussi déclinée dans la gamme CF. Les points forts du LF : son rayon de braquage, l'accès à la cabine, la visibilité et le chauffage. Quand il faut souvent monter et descendre de la cabine en hiver, la cabine se refroidit rapidement. Il faut alors disposer d'un chauffage puissant pour ramener une température agréable dans la cabine. Avec la nouvelle boîte AS Tronic et le moteur PX-7, le LF peut désormais tracter 32 tonnes, soit un porteur 19 tonnes avec une remorque de 12 tonnes. Le LF s'est aussi doté de nouveaux empattements, ce qui permet de dégager un volume de chargement de 74 mètres cubes. Un porteur LF avec remorque et une longueur de train de 18,75 m peut même aller jusqu'à 120 mètres cubes. Le LF peut aussi recevoir des réservoirs plus grands, d'un contenu de 1.240 litres sur le 19 tonnes. Le LF Aerobody a impacté tous les modèles LF : l'aérodynamique a encore été améliorée. Détail intéressant : sur le moteur PX-5, une pompe Frigoblock peut être installée pour alimenter le groupe frigo. Cette pompe fonctionne à moins de 72 dB(A) et répond donc à la norme PIEK.

### CF

Une intéressant développement sur le CF, c'est l'apparition du moteur PX-7, qui équipe déjà le LF. Le PX-7 est disponible à 238 ch et 1.020 Nm ou 314 ch et 1.100 Nm. Les moteurs sont proposés avec une boîte manuelle 9 rapports ou avec l'excellente AS Tronic à 12 rapports. Nous avons essayé ce véhicule en deux versions : un véhicule conteneur et un porteur bâché, tous deux en 6x2. L'essieu suiveur du conteneur est pourvu d'un double monte, le véhicule bâché avait un essieu suiveur directeur à monte simple.

**Le moteur 7 litres, avec son couple de 1.100 Nm, délivre suffisamment de puissance pour faire de ce CF un véhicule agréable.**

Nous avons conduit le véhicule conteneur le long d'un typique cote espagnole : étroite, particulièrement sinueuse et des montées très pentues. La chaîne cinématique a maîtrisé les 22 tonnes du train sur ce trajet, même si parfois le moteur souffrait dans les virages serrés en côte, pénalisé par surtout par l'essieu sui-

veur. Dans des conditions plus normales, cela serait passé inaperçu.

Nous avons conduit le véhicule bâché sur un autre circuit, avec une alternance de villes et de routes express. Ce véhicule était moins chargé, mais affichait quand même plus de 21 tonnes sur la balance. La chaîne cinématique est remarquable: le CF s'insère dans le trafic avec facilité et souplesse. Le moteur 7 litres, avec son couple de 1.100 Nm, délivre suffisamment de puissance pour faire de ce CF un véhicule agréable. Avantage de ces moteurs : un gain de poids significatif, reste à savoir si, dans ce segment, la recherche de charge utile est vraiment primordiale. Personnellement, je ne le pense pas, en distribution, on privilégie le volume plutôt que le poids. Cela n'empêche qu'un véhicule doté d'un poids mort faible consomme moins dans le trafic urbain, parce qu'il déplace moins de poids (propre). Un exercice réussi de downsizing donc de la part de DAF.

Autre véhicule intéressant, le CF équipé d'un pack Silent : la boîte est pourvue d'une isolation sonore supplémentaire. En actionnant le bouton Silent, vous êtes assuré que le camion n'émettra jamais plus de 72dB (A), ce qui permet aussi de livrer dans les villes et les centres urbains la nuit. Pour moi, ce mode silencieux ne fait pas beaucoup de différence: je roule visiblement toujours à bas régime. Si vous êtes pressé, vous constaterez que le CF, en mode silencieux, passera plus rapidement au rapport suivant; le régime reste ainsi bas et le fonctionnement silencieux. Le véhicule fait appel à tous les rapports, sans en sauter un.

Le Silent est moins cher et plus facile à entretenir et à réapprovisionner en carburant que les véhicules équipés d'un moteur au gaz, en outre, il n'est plus nécessaire d'investir dans une onéreuse installation de gaz.



La version Silent du CF dispose notamment d'une isolation sonore de la boîte de vitesses.



Le XF Low Deck s'est doté d'une toute nouvelle suspension sur l'essieu arrière.



Le XF propose en option un bel intérieur cuir.

### XF LOW DECK

Le Low Deck est un produit de niche que DAF commercialise depuis quelque temps déjà. Les volumes de ventes de ce véhicule ne sont pas énormes, ce sont surtout des entreprises qui transportent et assemblent des voitures qui font beaucoup appel à ce type de transport. Le nouveau XF Low Deck est conçu pour que la hauteur totale du véhicule reste inférieure à 4 mètres, alors qu'il permet de transporter 3 niveaux de caisses-palettes. Ceci est possible grâce à une hauteur de sellette de 91 centimètres à peine. Les transporteurs ont constaté notamment qu'en Suisse des contrôles au laser sont effectués pour vérifier si les véhicules ne dépassent pas les 4 mètres de hauteur. En cas d'infraction, les amendes sont d'ailleurs salées. Pour obtenir une hauteur de sellette aussi basse, DAF a dû adapter toute la suspension arrière. Des pneus taille basse ont été montés ainsi qu'une barre de protection, qui protège la passerelle derrière la cabine. Comme la semi est plus basse derrière la cabine, le spoiler de toit a également dû être adapté. A l'automne, nous allons tester ce low deck sur notre circuit habituel. Un essai détaillé sera donc publié plus tard cette année. ▲

JAN VOET



Quiconque connaît un peu ce pays aurait pu prévoir que le basculement du 31 mars au 1er avril 2016 n'allait pas bien se passer, en particulier avec la mise en place du péage poids lourds. Au moment d'écrire ces lignes, celui-ci a pratiquement 7 semaines d'existence. Petit bilan.

## La taxe kilométrique continue de poser problème

Il n'est pas inutile de revenir dans cet article sur les déboires des premiers jours d'avril. Nous nous contenterons d'exposer les renseignements collectés un mois après la mise en place de la taxe kilométrique. Autant dire qu'ils ne sont pas de nature à nous faire changer d'avis (négatif).

Parlons de la situation de la firme H.Essers, qui exploite une flotte de 1300 camions et a commencé l'acquisition et l'installation des OBU en octobre 2015. Chaque client a reçu une simulation des nouveaux tarifs, calculés à partir des outils disponibles. Ce qui n'était d'ailleurs pas une sinécure en raison de la diversité des itinéraires parcourus par les bahuts de la maison. Cette simulation a abouti à une hausse tarifaire moyenne globale de 7,8 %. Premier constat : c'est en deçà du coût réel, majoré de 10 à 11 %. Pour la seule société H.Essers, cela revient à un surcoût de 5 millions d'euros par an !

Les OBU, pourtant installés dans les délais impartis sur les camions du grand transporteur limbourgeois, n'ont cessé de poser problème. 11,6 % ne fonctionnent pas, mal ou pas toujours. Pour une application électronique, ce taux de 11,6 % est énorme. D'ailleurs, on se demande pourquoi les trois régions du pays ont dû faire développer leur propre système, alors qu'on vend en Europe des configurations prêtes à l'emploi.



Ce dysfonctionnement, trop fréquent, coûte aux transporteurs beaucoup d'argent : de façon directe, par des erreurs dans les montants prélevés ; et de façon indirecte, par les heures passées par le personnel à rectifier les fautes. Chez H.Essers, trois équivalents temps plein sont affectés à cette tâche fastidieuse, consistant à dresser les simulations et rectifier les erreurs. Gert Bervoets, le patron de la société limbourgeoise, a assuré que ce n'est pas un luxe pour une flotte de 1300 véhicules, dont près de 12 % sont très fréquemment affectés par des problèmes d'OBU. Or il faut savoir qu'il est un partisan déclaré... du péage au kilomètre. À condition, précise-t-il, que les montants perçus soient affectés à l'amélioration et au développement des infrastructures routières et qu'à terme soit mis en place un système européen unifié. Il privilégie également les prélèvements variables, pour inciter les trans-

porteurs à éviter les heures de pointe. Malheureusement, aucune aspiration de ce genre n'est actuellement remplie, ni même promise à l'avenir. Certains hommes politiques formulent de vagues ambitions, par exemple qu'un tiers des recettes de la taxe au kilomètre seraient réinvestis dans l'infrastructure routière.

### RÉSEAUX SOCIAUX

Il suffit de quelques minutes passées à éplucher les réactions sur les réseaux sociaux pour se rendre compte que ce péage routier fait l'unanimité... contre lui. Deux tracteurs Euro 5 identiques remorquant un semi de la même société, roulant pare-choc contre pare-choc, donnent lieu à deux taxations différentes. Attention aussi si vous stationnez sur le parking de Scania Bruxelles. Si l'OBU est actif, il commence à vous compter des frais, parce que le parking est relativement proche du ring de

Bruxelles. Le système GPS a en effet prévu une marge de quelques mètres en usage civil. C'est voulu : il s'agit d'une application militaire, élaborée par le ministère américain de la Défense, qui tolère une imprécision de 30 à 50 m. Or il est déjà arrivé à tout le monde que le système GPS embarqué ou non considère le véhicule comme roulant sur une route parallèle plutôt que sur l'autoroute, ou vice versa. Ce n'est pas un problème dans la vie courante, mais cela le devient lorsque chaque erreur vous coûte des sous... et qu'il est très difficile de vérifier les factures. Nous continuerons à suivre ce dossier de près. Si vous avez vous-même des témoignages à propos du péage poids lourds belge, n'hésitez pas à nous en informer à l'adresse [info@transporama.be](mailto:info@transporama.be). ▲

JAN VOET





## L'Arocs HAD dans la pratique

Un essieu avant avec entraînement auxiliaire hydraulique est, sur papier, bien utile, mais comment preste cet équipement dans la très rude pratique à laquelle les camions de chantier sont confrontés? C'est ce que nous avons pu tester, en prélude à la Bauma, chez Fischer à Weilheim.

**F**ischer n'est bien sûr pas n'importe quel client Mercedes-Benz. L'entreprise dispose notamment d'un atelier particulièrement spacieux et bien équipé, où sont réparés et entretenus une flotte forte de 180 voitures particulières, camionnettes, camions, semi-remorques, grues et engins de terrassement, en plus des clients externes qui fréquentent volontiers l'atelier. L'atelier abrite aussi une centrale de pneus...

Fischer a démarré ses activités en 1927, mais c'est depuis 1959 que le focus s'est déplacé sur le transport et les travaux de terrassement. L'entreprise emploie 220 collaborateurs répartis sur 8 localisations sans compter les chantiers. Chaque jour, 80 bennes roulent pour Fischer. Nous avons pu accompagner le chauffeur Nico Krompholz. L'assurance n'a pas autorisé que nous prenions nous-même les volant, nous avons donc interrogé Nico en long et en large sur ses expériences avec le Arocs HAD. Dans le

passé, Nico conduisait des Actros en transport international, il connaît donc bien la marque à l'étoile. "Je suis passé du transport international à la construction pour deux raisons: tout d'abord, ma situation familiale. Je veux voir mes enfants régulièrement, ce qui est pratiquement impossible lorsque vous effectuez du transport longue distance. Et, ensuite, depuis l'arrivée massive de transporteurs des pays de l'est, il n'y a plus moyen de gagner de l'argent comme chauffeur en transport international. Ajoutez y le nombre d'heures prestées et l'éloignement quasi permanent de la maison et le compte est vite fait."

### AROCS EN ACTION

Nico conduit tous les jours un Arocs équipé d'un HAD et ne ménage pas ses louanges par rapport à ce système : "Le confort de ce véhicule est identique à celui de l'Actros : silencieux, sièges confortables, excellente finition d'ensemble. Le puissant retarder qui a été installé me ravit également. En





particulier sur les longues côtes, le retarder me permet de n'utiliser les freins que lorsque la situation devient menaçante et même dans ce cas, les freins sont toujours froids." Le Arocs est nettement plus silencieux qu'un 4x4 standard. Sa consommation est plus basse aussi, ce qui est particulièrement intéressant pour mon patron. La PowerShift 3 est meilleure que son prédécesseur, et surtout sur chantier. J'utilise souvent l'Ecorollmodus, en particulier dans les longues descentes. On serait étonné de voir comme la boîte s'enclenche souvent en mode Ecoroll, si on y prête attention." Un autre avantage de HAD a été valorisé un peu par hasard, lorsque Nico se trompe de direction dans une rotonde. Nico s'excuse. "Toute la semaine, j'ai dû emprunter cette sortie pour me rendre au chantier. L'habitude. Le rayon



### Sur cette carrière, le système HAD démontre toute son efficacité.

de braquage court de l'Arocs HAD permet de faire un détour via un chantier et de se remettre sur la bonne route pour nous rendre à la carrière. Sur cette carrière, le système HAD démontre toute son efficacité. Les averses ont déposé une épaisse couche glissante de boue dans la carrière. Sans traction sur l'essieu avant, impossible de passer. "C'est un exercice pour les meilleurs", sourit Nico : "même les chauffeurs expérimentés se font parfois faire surprendre et ont embourbé leur camion." Lors des opérations de chargement et déchargement, la caméra et la commande électrique de la bache de la semi-benne viennent bien à point. Nico ne doit pas quitter sa cabine et cela permet de la maintenir propre. Nico et son employeur sont particulièrement satisfaits des prestations de l'Arocs HAD. ▲

JAN VOET



# Transports Publics 2016

Du 14 au 16 juin 2016, Paris deviendra la capitale européenne du transport durable. Le Salon européen de la mobilité rassemble 10.000 acteurs de la mobilité durable - élus, opérateurs, industriels, sociétés de services, institutionnels, journalistes - de plus de 58 pays.

La dimension politique et l'envergure stratégique de cette 7e édition s'accroît avec la création d'un congrès européen et d'une Journée ferroviaire franco-allemande.

Véritable carrefour de la culture européenne de la mobilité durable, le Salon est la meilleure vitrine des savoir-faire et des innovations de la filière en Europe pour les transports ferroviaires, les transports routiers, les mobilités actives et les services aux voyageurs. Cette année, le GIE Objectif transport public, le GART et l'UTP, proposent un nouveau programme encore plus

riche au cœur d'un salon qui rassemblera 250 exposants venus de toute l'Europe.

## DEUX NOUVEAUX ÉVÉNEMENTS AU CŒUR DU SALON

Les 14 et 15 juin, le congrès du GART et de l'UTP fera le point sur les menaces qui pèsent sur la viabilité économique du transport public et les nouveaux besoins de la société auxquels il doit faire face. La séance d'ouverture portera sur la contribution des transports publics à la lutte contre le changement climatique, six mois

*Véritable carrefour de la culture européenne de la mobilité durable, le Salon est la meilleure vitrine des savoir-faire et des innovations de la filière en Europe*



après la COP 21. Une dizaine d'ateliers techniques et interactifs traiteront de la politique européenne, de la sûreté et de la lutte contre la fraude, de la loi NOTRe, des femmes voyageurs, salariés et dirigeantes, de la transition énergétique, des mobilités 3.0 et des nouvelles relations contractuelles entre autorités organisatrices et opérateurs. La séance de clôture de ce congrès questionnera le modèle économique après 2017.

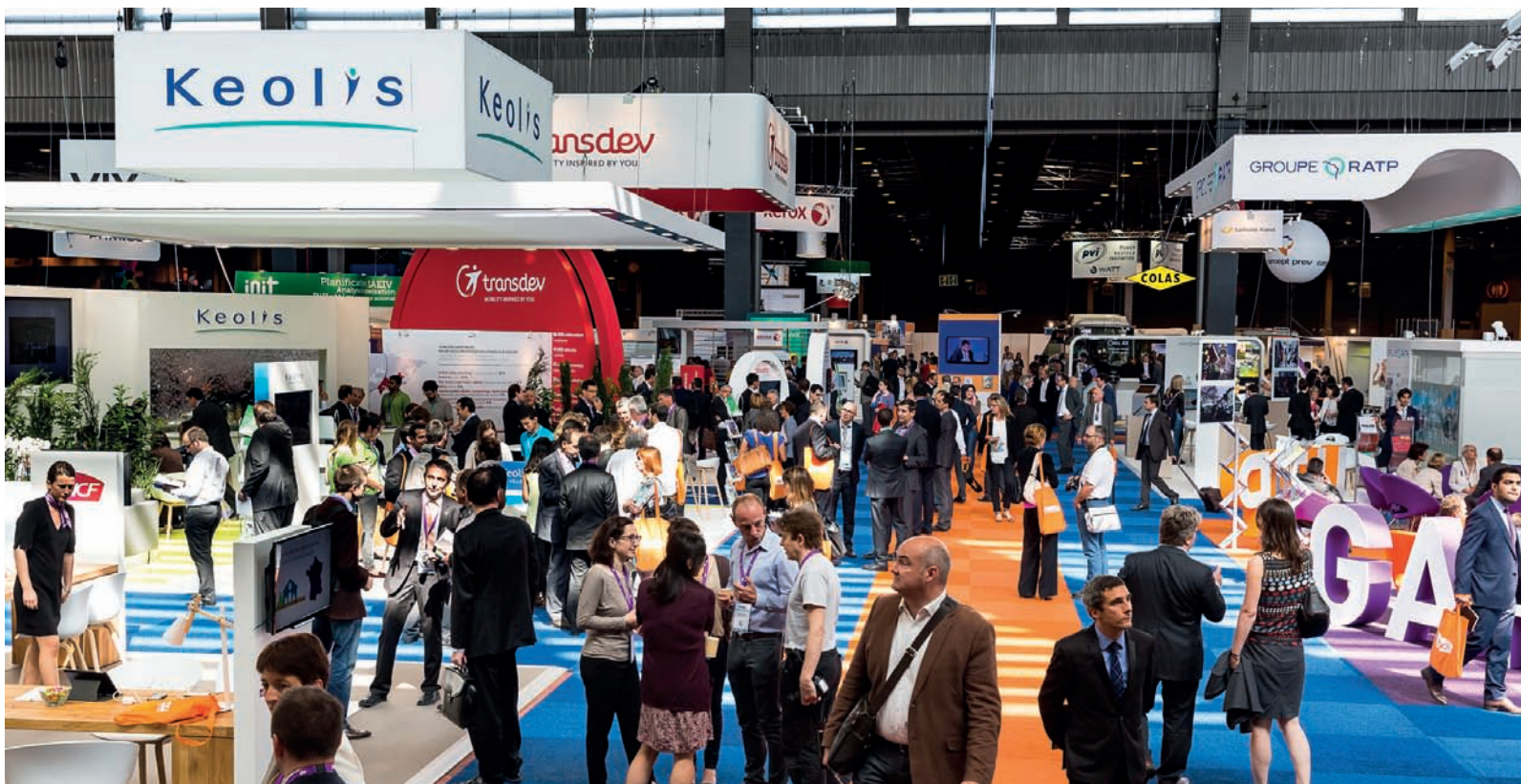
Le 16 juin, une journée spéciale sur le transport ferroviaire, organisée par l'UTP et son homologue allemand le VDV, avec le soutien de Fer de France et de l'UITP : « Systèmes ferroviaires français et allemands : quel avenir ? », traitera de l'ouverture à la concurrence et de la compétitivité à l'heure de l'adoption du 4e paquet ferroviaire. Acteurs français et allemands débattront de la sécurité, de l'interopérabilité et de la performance des réseaux ferrés, de l'industrie et de la mondialisation du marché, du fret, de la compétitivité du transport régional et de la concurrence.

Tout au long des trois jours du Salon, les visiteurs pourront assister à des sessions à l'Espace Europe, aux remises de prix (Trophées de l'innovation du transport public, Talents européens de la mobilité, Bus d'Or), et aux Tribunes d'Experts, rendez-vous des dernières actualités des exposants... ▲

JAN VOET



*Véritable carrefour de la culture européenne de la mobilité durable, le Salon est la meilleure vitrine des savoir-faire et des innovations de la filière en Europe*



*Du 14 au 16 juin 2016, Paris deviendra la capitale européenne du transport durable.*



# DOSSIER : TRACTEURS

Le transport de marchandises par la route représente 75% voire plus de toutes les marchandises transportées.

C'est une activité vitale pour notre pays et pour ses habitants. En outre, le transport est effectué d'une façon particulièrement sûre et respectueuse de l'environnement, à des tarifs que l'on peut qualifier de bon marché. L'introduction d'une taxe kilométrique a donc un impact direct sur notre économie. La limitation de la mobilité et de l'accès à nos villes, comme ce fut, par exemple, le cas à Bruxelles récemment, a une influence néfaste sur l'activité économique et sur l'emploi. Il suffit de se référer à la cascade de faillites qu'a connue le centre de Bruxelles.

Est-ce un plaidoyer en faveur d'une approche "laissez-faire, laissez aller" de notre mobilité? Non, mais un secteur qui contribue autant au bien-être économique et au niveau de vie de ce pays, mérite mieux que d'être cloué au pilori.

Dans ce dossier, nous donnons un bref aperçu par marque des améliorations qui ont été apportées aux tracteurs pendant la période 2015 et 2016. Un fil rouge dans toutes les marques: sécurité, réduction de la consommation et des émissions polluantes. Cela mérite d'être dit haut et fort...

D'autres évolutions, comme le platooning et l'écocombi sont des réponses qui engendrent un gain immédiat pour chacun d'entre nous : moins de files, moins d'émissions... Le seul obstacle qui freine ces nouveautés et améliorations importantes est l'absence flagrante de courage politique et de vision à long terme. Le secteur du transport offre des solutions durables et qui ne demandent pas d'investissements de la part des autorités publiques. Et la réponse donnée, c'est l'introduction d'une nouvelle taxe.

*Une démonstration de platooning de Scania sur le circuit de Zolder.*



# DAF : des interventions mineures pour un résultat maximal

En 2015, DAF a renouvelé sa gamme de tracteurs avec l'objectif d'accroître encore le rendement de ses véhicules. Sous la dénomination Transport Efficiency, une série de nouveautés ont fait leur apparition comme le predictive cruise control, predictive shifting et l'eco mode. Par ailleurs, les camions se sont dotés de meilleurs spoilers pour optimiser l'aérodynamisme.

Cette année, la voie tracée vers un meilleur rendement se poursuit, avec notamment une amélioration du système qui évalue les prestations du chauffeur. Auparavant, ce système n'attribuait, par exemple, pas de points lors de l'activation du predictive cruise control, désormais c'est le cas. Le système est aussi moins sévère pour les manoeuvres de freinage: avec le trafic actuel, il est en effet impossible de tout anticiper. En outre, les véhicules de DAF ont été examinés à la loupe, traquant chaque gain potentiel en poids ou en amélioration de l'aérodynamisme. Nouveauté frappante : la nouvelle suspension cabine, qui fournit en cas de choc frontal jusqu'à 40 cm d'espace de survie supplémentaire au chauffeur. Cela peut faire la différence entre un accident normal ou fatal...

*En 2016, les tracteurs de DAF poursuivent leur évolution vers un rendement plus élevé.*



DAF



Avec le Stralis Hi-Way, Iveco dispose d'un véhicule qui atteint la norme Euro 6 sans devoir recourir au système EGR. L'EGR ramène en effet une partie des gaz d'échappement dans les cylindres. Conséquence : des températures plus élevées dans la tête de cylindre et une dégradation plus rapide des lubrifiants dans le moteur. Un avantage majeur de ce choix est de permettre d'optimiser la fiabilité du moteur, de le simplifier mais surtout de l'alléger.

*Iveco propose une chaîne cinématique particulièrement réussie avec les moteurs Hi-eSCR du Stralis.*

## Iveco: l'AdBlue suffit

Outres les interventions réalisées sur le moteur, Iveco s'est aussi attaqué de façon intelligente à la chaîne cinématique. Le véhicule s'est notamment doté d'un ecoswitch, qui limite la vitesse maximale, ce qui se traduit automatiquement par une consommation à la baisse. Pointons aussi le mode Ecofleet qui empêche les chauffeurs de se tromper dans le passage des vitesses. Un TPMS contrôle la pression des pneus, un élément important pour maîtriser la consommation.

C'est évidemment le moteur Cursor FTP qui joue le rôle le plus en vue dans la chaîne cinématique, avec des cylindrées de 9, 11 et 13 litres dans sa configuration Euro 6. Le Cursor avait provoqué pas mal de remous lors de sa présentation, parce qu'il était le tout premier moteur à emprunter la voie du downsizing. Si, à l'époque, ce choix avait quelque peu suscité la controverse, entretemps, toutes les marques ont emboîté le pas à Iveco.

Le secret de ces moteurs réside dans la technique Hi-eSCR, qui a permis d'en augmenter sensiblement le rendement. Iveco affirme que ses moteurs sont nettement plus sobres que ceux de ses concurrents. Cela se confirme d'ailleurs dans la pratique quotidienne des utilisateurs.

De nombreux constructeurs en sont entretemps à leur deuxième génération de moteurs Euro 6 et avec le TGX, qui rencontre un succès considérable, MAN ne constitue pas une exception à cette règle. Le EfficientLine 2 s'est doté d'une toute nouvelle chaîne cinématique, avec une nouvelle gamme de moteurs, la MAN TipMatic, le MAN EfficientRoll et le MAN EfficientCruise.

## MAN EfficientLine 2

Les nouveaux moteurs délivrent un couple plus élevé à un régime plus bas, ce qui permet de rouler avec un rapport de pont plus long. Résultat: un régime et une consommation en baisse. La boîte de vitesses affiche désormais deux nouvelles fonctions : idle speed driving et speed shifting. Cela signifie que le passage de vitesses dans les rapports plus élevés se fait très rapidement pour éviter les pertes de rendement. Idle speed driving permet un passage de vitesses très précis à des vitesses basses et très basses.

Le TGX EfficientLine 2 est équipé d'une fonction EfficientRoll, qui amène la boîte en posi-

tion neutre quand c'est possible. Cette fonction est en lien avec la fonction EfficientCruise; la chaîne cinématique utilise des cartes 3D et les données GPS pour rouler de façon aussi économique que possible.

Toutes ces nouveautés n'ont évidemment de sens que si elles se traduisent en une réduction de consommation. A ce propos, MAN a chargé un institut indépendant d'effectuer des essais comparatifs sur une distance de plus de cinq mille kilomètres. Il en est ressorti que la nouvelle EfficientLine 2 consommait jusqu'à 6,57 % de carburant en moins.

*MAN TGX EfficientLine 2 : une panoplie de solutions techniques pour abaisser la consommation.*





L'Actros, équipé de la deuxième génération du moteur OM 471, sera bientôt testé sur notre parcours d'essai habituel.

Lors du lancement du nouvel Actros, en 2012, la marque à l'étoile avait placé la barre très haut: consommation basse, fiabilité élevée et beaucoup de confort. En ce qui concerne ces deux derniers points, l'Actros a tenu ses promesses. Côté consommation, les essais et la pratique ont démontré que ce véhicule imposait de nouveaux standards.

## Mercedes-Benz Actros : deuxième génération de moteurs

**M**ais malgré ces excellents résultats de consommation notamment, les ingénieurs de Mercedes-Benz ne se sont pas reposés sur leurs lauriers. Le OM 471, le moteur qui est en grande partie à l'origine de ces brillantes prestations, a été récemment repris en mains. Le moteur s'est doté d'un nouveau système d'injection, appelé X-Pulse, d'un nouveau système de recyclage des gaz d'échappement et, surtout, d'un tout nouveau turbo. Ce turbo a été conçu et est construit chez Mercedes.

Pour mettre en valeur la basse consommation de l'Actros, des "fuel duels" ont été organisés. Le principe : un Actros est placé chez un client dans sa pratique quotidienne et le véhicule peut ainsi être comparé avec les camions de la flotte existante. Plus de 1.900 duels ont déjà eu lieu. Cet été, l'Actros, équipé du moteur OM 471 deuxième génération, sera testé sur notre circuit. Tenez les prochaines éditions de Transporama bien à l'oeil.





*Les adaptations les plus récentes apportées à la gamme T ont permis une réduction de poids supplémentaire de 114 kg.*

“A Truck is a Profit Centre”, annonce-t-on non sans fierté chez Renault Trucks. Un positionnement fort pour la gamme T, le successeur du Premium Route et du Magnum. Peu après son lancement, cette gamme a remporté haut la main le titre de ‘International Truck of the Year’ et, entretemps, il est apparu dans la pratique que la gamme T méritait pleinement ce trophée.

## Renault Trucks T-Range: profit centre

**P**ar rapport à ses prédécesseurs, qui n’affichaient déjà pas une consommation élevée, la gamme T est encore 5 % plus sobre. Un résultat à porter notamment au crédit d’une chaîne cinématique très bien équilibrée, pour laquelle Renault a pu puiser dans les composants de Volvo Trucks. Mais les ingénieurs de Lyon ont adapté ces composants pour obtenir un véhicule aussi sobre que possible. La cabine est aussi une réussite sur le plan de l’aérodynamisme. Enfin, le véhicule peut être adapté jusque dans les moindres détails au travail qu’il doit effectuer, ce qui optimise son poids. Construire un véhicule sobre est en soi insuffisant : c’est pourquoi, Renault Trucks propose une large gamme de services pour tirer le meilleur rendement des véhicules et du chauffeur. Un régulateur de vitesse sobre avec fonction optirol, l’arrêt automatique du moteur en cas de stationnement trop long, des réservoirs d’air et de carburant en aluminium et un mode power désactivable contribuent également à la réduction de la consommation.

RENAULT



Les versions Streamline des séries G et R de Scania: des véhicules aérodynamiques et des chaînes cinématiques équilibrées.

## Scania Streamline un meilleur aérodynamisme pour moins de consommation

La version Streamline des séries G et R de Scania : des appellations qui existent déjà depuis plus de 30 ans chez Scania. Mais ces véhicules ne dégagent aucun parfum de nostalgie ou d'archaïsme.

**U**n meilleur aérodynamisme, avec notamment la suppression des déflecteurs latéraux de la cabine engendre une diminution de la résistance à l'air et donc aussi une meilleure consommation. Mais ce n'est pas le seul changement que les ingénieurs suédois ont réalisé. La chaîne cinématique a aussi été améliorée, avec un Opticruise qui s'est doté de nouvelles fonctionnalités. Le mode economy a été entièrement intégré au système Scania Active Prediction. Celui-ci choisit à l'avance le meilleur rapport pour rouler dans une côte ou maintient le véhicule plus longtemps dans le rapport approprié pour franchir la côte.

Scania estime que ces mesures vont générer une réduction de consommation allant jusqu'à 8 %, en combinaison avec la deuxième génération de moteurs Euro 6.

Les moteurs V8 de Scania ont acquis au fil des années une réputation légendaire. La deuxième génération des V8 qui répondent à la norme Euro 6 délivrent des puissances de 520 et 580 ch. Les camions ont aussi un communicator à bord, qui transmet les données du véhicule au chauffeur et au concessionnaire pour prévenir les immobilisations imprévues.

## Volvo FH : économiser jusqu'à 11 % de carburant

Le FH ne manque pas d'atouts : une cabine aérodynamique offrant un océan d'espace, une qualité de finition de haut vol et, surtout, une consommation particulièrement basse.

Cette consommation basse est désormais inscrite dans l'ADN du grand constructeur suédois. A côté des moteurs Euro 6, très économes, couplés à l'excellente boîte I-Shift, toute une série de mesures de soutien sont venues s'ajouter. La plus frappante est I-See, un système qui mémorise les trajets les plus souvent parcourus. Le camion sait donc quelles côtes vont devoir être franchies et adapte son schéma de passages des vitesses. I-See est activé simplement en enclenchant le cruise control. Selon Volvo, ce système permet de réduire la consommation de 5 %. Autre avantage : la database, de sorte que vous ne devez pas avoir parcouru

le trajet vous-même pour profiter des atouts de I-See. Quand le FH approche d'une côte, la vitesse est augmentée pour utiliser au maximum l'énergie cinétique et rester plus longtemps dans un rapport élevé. Une fois dans la côte, le système évite autant que possible de rétrograder. Au sommet de la côte, le système laisse rouler le véhicule pour qu'il devale la descente. Bien sûr, le véhicule freine au moment voulu. Au bas de la descente, la vitesse est reconstituée pour attaquer la côte suivante. D'autres mesures rendent le véhicule plus sobre : le compresseur à air activable, qui ne fonctionne que si nécessaire et le soutien apporté par Dynafleet.

*Une spacieuse et pourtant très aérodynamique cabine aide Volvo à réaliser une consommation basse.*



VOLVO



*L'action platooning : le point d'orgue de la présidence néerlandaise de l'Union européenne.*

## Platooning : du pare-chocs contre pare-chocs économique

Des camions roulant sans chauffeurs, des espaces courts : quiconque a suivi, même à distance, les développements techniques du monde du camion, sait qu'on est à l'aube de grandes révolutions techniques. Rouler en peloton en est un exemple.

Rouler avec des distances courtes, platooning en anglais offre l'avantage que pour tous les camions du peloton, la consommation baisse. Si les véhicules roulent à des distances de 15 mètres, la chute de consommation s'élève en moyenne à 7 %, sachant que le véhicule de tête en profite le moins, à l'instar d'ailleurs du dernier camion.

Les véhicules communiquent entre eux par électronique : les camions freinent ou adaptent leur vitesse simultanément. Chez toutes les marques, le chauffeur doit encore conduire, sauf chez Mercedes-Benz, qui propose un module permettant de lâcher le volant pendant un certain temps. Pendant ce laps de temps, le chauffeur peut effectuer d'autres tâches, par exemple remplir des formalités administratives ou prendre quelque chose dans le frigo.

La distance entre véhicules du peloton est régie par une exception à la législation, qui autorisait

les véhicules à rouler avec une distance de 1 seconde. Les constructeurs imaginent cependant des distances beaucoup plus courtes, une fois que le système sera au point. On évoque des distances de 40 ou 30 centimètres. Rouler en peloton est un concept expérimenté depuis quelque temps déjà, mais s'est vraiment concrétisé sous la présidence néerlandaise de l'Union européenne.

### REMARQUES

Beaucoup de questions restent cependant ouvertes. DAF, Iveco, Mercedes-Benz, MAN, Scania et Volvo ont fait rouler des véhicules en peloton, en utilisant des camions de la même marque dans chaque peloton. Pour l'instant, la technique ne permet pas encore des distances ultra-courtes et il est généralement admis qu'un peloton peut au maximum se composer de trois voire cinq véhicules. L'aspect technique doit



Une autorisation spéciale avait été délivrée pour les véhicules, qui permettait un écart entre eux de 1 seconde.

clairement encore être affiné pour autoriser des pelotons plus importants composés de marques différentes.

Mais il y a encore des points qui doivent être tranchés : comment compenser le premier camion d'un peloton, car c'est lui qui tire le moins de bénéficiaires du convoi. Et qui est responsable si quelque chose devait quand même mal se passer? Le chauffeur semble être le responsable le plus évident, mais quid si un chauffeur est mêlé à un accident, alors que l'électronique n'a pas communiqué de messages d'erreur?

Que doit faire le chauffeur par rapport aux heures qu'il passe à rouler dans un peloton? Temps de conduite, temps de travail ou est-il disponible?

Lors du trajet en peloton sur l'E19 entre Bruxelles et Anvers, nous avons pu constater comment se comporte le conducteur de voiture de leasing belge moyen vis-à-vis de camions en peloton: les camions sont obligés de rouler avec des feux de signalisation orange-jaune. Étonnant de voir que la majorité des voitures particulières estiment que la distance de 22 mètres entre deux camions est largement suffisante que pour s'infiltrer et rouler entre eux, quitte même à devoir freiner brusquement.

Il y a donc encore pas mal de pain sur la planche avant de voir évoluer des camions en peloton. Nous ne sommes pas encore prêts, ni au plan législatif, ni au plan technique. En outre, les chemins de fer pourraient considérer le platooning comme une sérieuse menace... ▲

JAN VOET



Le platooning permet de réaliser des économies de consommation de carburant considérables.



TRAILER ►

# Kraker lance le K-Force

Le lancement du nouveau K-Force de Kraker est une étape bien plus importante pour Kraker qu'on pourrait l'imaginer à première vue : le constructeur de semis néerlandais a en effet renouvelé complètement ses méthodes de production et son usine. Une bonne raison pour partir à la rencontre de ce constructeur.



**K**raker se rend aussi compte que de plus en plus d'entreprises mettent le cap sur l'Europe de l'Est ou même encore plus loin pour se rapprocher des marchés à forte croissance. Kraker a cependant opté pour une autre solution : l'actuel walking floor trailer de l'entreprise, le CF, est arrivé en fin de vie et devait donc être remplacé. Pour produire ce nouveau modèle, la méthode de production a dû être revue en profondeur. Kraker ne voulait s'implenter à l'est parce que là bas aussi le coût salarial est à la hausse. En outre, le coût salarial ne

présente qu'une partie limitée du prix total d'une semi. En confiant une partie de la production à des robots, le coût de production sera toujours identique, la qualité de la soudure est assurée et la capacité de production a pu être augmentée. Entre 2012 et 2015, Kraker a enregistré tellement de commandes que l'entreprise avait du mal à répondre à la demande. Le passage à une production partiellement automatisée permet de construire plus de semis. Mais la nouveauté la plus importante est le concept du nouveau K-Force.

*L'usine de Kraker et l'ensemble de la production ont été renouvelées.*





La CF, équipée ici d'un groupe frigo, approche de sa fin de vie.

## K-FORCE

Dès le début, le nouveau K-Force a été conçu pour être construit en différents modules assemblés par boulonnage. Ces modules peuvent en grande partie être soudés par des robots. Lorsque nous étions à l'usine, Kraker était en train d'installer et de régler les robots de fraisage et de soudure, qui construiront les modules et les accessoires. La nouvelle semi est assemblée par boulonnage, qui maintient ensemble les modules soudés. Il s'agit de boulons "Bobtail" : un anneau en acier est pressé sur le boulon. C'est aussi solide qu'une soudure, parce que le soudage de l'aluminium entraîne toujours un affaiblissement du matériel. Les machines qui fixent les boulons sont très silencieuses et rendent le port d'un casque antibruits superflu. En outre, il est plus facile pour Kraker de trouver des ouvriers capables de travailler avec une riveteuse

## La nouvelle semi est assemblée par boulonnage, qui maintient ensemble les modules soudés.

pour boulons que d'essayer de dénicher des soudeurs aluminium expérimentés. Et on n'en trouve pas davantage en Europe de l'Est. Cette méthode de production permet d'ailleurs de placer un certain nombre de semis en modules sur un conteneur et de les boulonner chez le client. Pour ce faire, il suffit de disposer d'air comprimé, d'une grue et, bien sûr, d'un hall de montage avec un sol plat. Kraker sait aussi que sa semi ne sera pas copiée quelque part en Extrême Orient du jour au lendemain. Tout le

concept a été développé en fonction de l'usine et des robots : impossible donc à copier.

## AUTOPORTANT

Dès 2009, Jan Kraker a imaginé les premières ébauches du K-Force. C'est aussi lui qui a rédigé le cahier des charges de la nouvelle semi. Après 6 années de concepts et surtout de tests quant à la solidité des boulons est née la nouvelle K-Force. Les semis K-Force sont autoportantes, avec un châssis auxiliaire pour les essieux. La suppression des longerons du châssis a évidemment une influence positive sur le poids mort et donc sur la charge utile de cette semi. Sans options, la K-Force pèse 7.550 kg, un poids mort très faible pour une semi à fond mouvant. ▲

JAN VOET



*Le nouveau Dolly intermédiaire fixe a perdu une tonne par rapport au système précédent.*

Le récent salon Bauma organisé à Munich a permis à la société Nootboom d'exhiber de nombreuses nouveautés. On se souvient particulièrement de la remorque semi-surbaissée Manoovr MPL, à 10 lignes d'essieux, d'un Multidolly et du Pendel-X, avec la plus récente génération Interdolly.

## Nootboom présente ses innovations au salon Bauma 2016

**L**e lancement de la semi-surbaissée Manoovr MPL s'est tenu l'an dernier, mais le récent Bauma était le premier grand salon international où ce matériel était exposé. Son succès commercial ne se dément pas : plus de 250 exemplaires ont été vendus et livrés en quelques mois dans de nombreux pays européens. Les avantages de cette innovation sont nombreux et très rentables pour maints transporteurs. Citons notamment le seuil de chargement extrêmement bas à 780 mm, un débattement de suspension de 500 mm, la haute charge légale de 12 tonnes par essieu,

la très longue durée de vie des pneumatiques (au moins 300.000 km) et un coût d'exploitation très avantageux.

### REMORQUES MODULAIRES

Lors du salon Bauma, la Manoovr à 10 lignes d'essieux équipée d'un Multidolly amovible a été présentée en primeur mondiale. Avec un PTAC total de 150 tonnes à 80 km/h, cette MPL-150-37(V) est actuellement la plus grande surbaissée Manoovr avec le programme de charge utile le plus élevé. La MPL avec Multidolly est une excellente alternative à certaines remorques





Une Manoovr MPL en version 3 + 7.



Un Multidolly amovible et son très grand angle directionnel.

modulaires en présentant des avantages certains tels que son fonctionnement extrêmement facile, un poids mort bas et un plateau de chargement simple ou double extensible, pouvant également être élargi par la mise en place de consoles. Le multi Dolly se couple et se découple très facilement et pivote à maximum 70°. Aucun composant vulnérable n'est saillant sous le châssis.

### **DIRECTION RÉGLABLE**

L'épure de direction du train arrière de la Manoovr peut facilement être réglée lorsque le plateau est allongé. La direction du Multidolly peut être réglée par commande hydraulique pour assurer le comportement

optimal de la direction dans les positions allongée et rétractée. Dans un cas comme dans l'autre, la remorque suit parfaitement le tracteur et l'usure des pneus est ainsi ramenée au minimum.

**Aucun  
composant  
vulnérable n'est  
saillant sous le  
châssis.**

### **EXTRA-SURBAISSÉE EURO-PX AVEC INTERDOLLY IF FIXE**

Autre nouveauté : l'extra-surbaissée PXE EURO avec le tout dernier Interdolly fixe, de type IF, équipée d'une simple charge par roue à 6 positions réglables mécaniquement. L'Interdolly et le col de cygne hydraulique forment un élément, entraînant ainsi des économies considérables en termes de poids (environ une tonne) et de longueur (avec une réduction de 35 cm de l'Interdolly). L'Interdolly IF pivote lui aussi à maximum 70 ° et est disponible avec 1, 2 et 3 lignes d'essieux ainsi que différentes longueurs de col pour des tracteurs 6x4, 8x4 et 10x4. ▲



Une fois de plus, le stand de Faymonville au salon Bauma a attiré de nombreux visiteurs.

Un constructeur de remorques spécialisé comme Faymonville se devait de prendre place au salon allemand de Bauma. En y présentant une large gamme de solutions pour le secteur du bâtiment, qui peuvent même être adaptées aux besoins du client, Faymonville a une nouvelle fois séduit un grand nombre de visiteurs et se dit très satisfait de ce salon munichois.

## Faymonville au salon Bauma : la qualité pour une large gamme

**A**u Bauma, Faymonville s'est aisément distingué des autres constructeurs de matériel remorqué, car ses véhicules exposés proposaient tous d'évidentes plus-values, notamment le nombre de variantes et d'options envisageables.

### COMBIMAX : HAUTE CHARGE UTILE

Un rôle important était attribué au CombiMAX, une gamme de semi-remorques surbaissées qui a connu un grand succès dès son lancement, surtout grâce à la haute charge utile. Les ingénieurs chargés de son élaboration avaient dû privilégier les critères de souplesse, adapta-

bilité et efficacité. Le col de cygne – qui permet de travailler avec tous les systèmes imaginables –, combiné à un longeron télescopique, est unique dans ce segment. Faymonville a présenté en avant-première mondiale un système d'attelage inédit, qui permet un découplage très rapide. Le système modulaire permet également de choisir le nombre d'essieux de la surbaissée, par un système de boulons simple, mais fiable. 20 variantes sont ainsi les plus logiques, mais en réalité leur nombre est nettement plus grand.

### MEGAMAX À DEUX ESSIEUX

La semi-remorque MegaMAX peut être uti-

lisée pour toutes les tâches humainement concevables, même pour transporter un conteneur. Au salon Bauma, on a vu un modèle à deux essieux regroupant tous les points forts : maniabilité, tare modique, compacité, faible hauteur de chargement. La semi-remorque était en outre équipée du "Twin Axle II", qui autorise une charge utile de 12 tonnes par essieu. Les essieux à suspension indépendante ont en outre une très grande marge de réglage, allant de -70 mm à +245 mm, avec un angle d'inclinaison s'élevant jusque 57°. La longueur de chargement de 6,8 m demeure bien en deçà de la limite légale de 16,5 m. La hauteur de chargement peut être réduite à 780 mm, ce qui peut se révéler pratique pour les charges élevées.

### MULTIMAX : ÉPAULEMENT LARGE

Le MultiMAX est l'engin spécialisé pour le secteur du bâtiment : la surface de chargement peut en effet être élargie grâce à un système hydraulique simple, sûr et facile d'emploi, qui fait gagner beaucoup de temps lors des procédures de chargement et de déchargement. Le MultiMAX peut être porté de 254 à 320 cm de largeur, à l'aide d'une télécommande ou d'un panneau de commande disposé sur le véhicule même. Autrefois, chaque barre transversale devait être allongée séparément, avant l'installation de planches ; autant de choses qui se font désormais toutes seules. Il en existe aussi en une version destinée à l'exportation, qui peut être équipée de 3 à 9

essieux, supportant des charges plus élevées que celles admises dans l'Union Européenne. Le MultiMAX est monté sur des jantes de 19,5 pouces, accordant une garde au sol considérable pour une surbaissée – ce qui est d'ailleurs requis dans nombreuses régions du globe.

Le MultiMAX Plus représente l'étape suivante dans le développement de cette gamme. Au salon Bauma, on a pu en voir une variante spécialement conçue pour le transport de chariots élévateurs à ciseaux, avec panneaux d'embarquement télescopiques.

### DUALMAX POUR L'AMÉRIQUE DU NORD

Le salon munichois Bauma attire un public très cosmopolite, ce que laissent clairement comprendre les produits exhibés par Faymonville. Conçu pour le marché nord-américain, le DualMAX en est un excellent exemple. Même en charge, tous les essieux peuvent aisément passer de 420 à 610 cm de largeur. C'est un système unique, baptisé "Lift&shift" par le constructeur belge. La surface de chargement peut être adaptée à la cargaison ou à l'effort supporté par les essieux. Faymonville estime que ce système pourra intéresser d'autres marchés.

### VERSION RACCOURCIE DU PREFAMAX

Le célèbre chargeur d'éléments en béton PrefaMAX a droit à une nouvelle variante raccourcie, spécialement développée pour la livraison de pièces en béton dans les centres-

viles, et en particulier dans les rues étroites, jalonnées de courbes serrées et de bornes d'interdiction d'accès. Le MegaMAX était déjà commercialisé comme matériel remorqué télescopique, il en existe désormais une version raccourcie. Entièrement déployé, il respecte évidemment les normes légales, mais lorsqu'il est contracté à sa taille minimale – soit 2,4 m –, il est génialement plus facile à emporter dans les virages serrés.

### SPMC

Le module de transport SPMC a été développé pour les applications tout terrain. Pour ce segment, Faymonville dispose des essieux autoalimentés les plus puissants au monde, avec une capacité de 170 kN et un pilotage intuitif. Grâce à son couple gigantesque, le SPMC-PowerMAX permet de transporter des chargements de plusieurs milliers de tonnes !

### MAX TRAILER

Enfin, évoquons MAX Trailer, une filiale de Faymonville. Au cours des quatre dernières années, MAX Trailer est parvenu à se tailler une place sur le segment international du transport. À Munich étaient exposées trois semi-remorques surbaissées MAX100. Il s'agissait de modèles télescopiques avec plancher hydraulique levant, permettant le transport sur le col de cygne de chariots télescopiques à ciseaux avec garde au sol basse. ▲

JAN VOET



La vocation internationale de ce salon Professional correspond très bien au profil des véhicules présentés par le fabricant Faymonville.



Après avoir exercé plusieurs années le beau métier de routier, je m'interroge régulièrement quand je croise des poids lourds transportant des conteneurs. D'où proviennent-ils, où vont-ils livrer, que transportent-ils, qui conduit? Les conteneurs forment aujourd'hui une part importante du transport routier. C'est ce qui m'a incité, en tant que reporter, à accompagner un chauffeur indépendant spécialisé dans ce type de transport.

# Une journée dans la vie d'un chauffeur : Rudi van Looy, de RMC Trans

Cette occasion, c'est Rudi van Looy, de la firme RMC Trans, basée à Beerzel, qui me l'a offerte : pour quitter la routine, il avait envie d'une journée avec un passager. Et moi, de suivre le déroulement d'une journée typique. Le tracteur de Rudi est un Scania R 500 V8, en motorisation Euro 5, qui a déjà accompli 672.000 km, soit plus de 16 fois le tour du globe en ligne droite. Il l'a acheté il y a environ un an et demi, en remplacement de son ancien Scania Euro 3, qui avait déjà dépassé le million de bornes. Le Scania a fière allure et impressionne toujours! C'est d'ailleurs la carte de visite de ce routier indépendant, envers ses clients et donneurs d'ordre. J'ai convenu avec Rudi qu'il

viendrait me prendre aux aurores chez moi, un mercredi à cinq heures tapantes. Le transport de conteneurs est une activité très matinale. Le conteneur étant déjà chargé, nous avons immédiatement pris la route d'Ostende, où il fallait le décharger chez la firme Verhoek.

## LA VIE APPARTIENT À CEUX QUI SE LÈVENT TÔT

À cette heure très matinale, le voyage s'est évidemment déroulé sans anicroche. Il n'en aurait pas été de même une ou deux heures plus tard ni si le temps n'avait pas été sec et ensoleillé. Nous savons tous à quel point la moindre averse dans ce pays a des effets néfastes sur

*Administration et petit-déjeuner pendant la pause matinale.*





Rudi est très fier de son poids lourd.



Cette cabine mue par un puissant V8 est un lieu de travail agréable.

la fluidité du trafic. Ce qui m'a surpris, c'est le grand nombre de poids lourds immatriculés à l'étranger. Bien rares sont les plaques belges, en particulier sur le parking de Jabbeke, qui était pratiquement comble. Cet engorgement le long des autoroutes provoque des situations dangereuses. Certains routiers s'arrêtent en effet là où c'est interdit... et très dangereux de surcroît ! Mon guide a profité du temps nécessaire au déchargement du conteneur pour déjeuner et remplir les formalités administratives pour le déplacement suivant. Car le métier de chauffeur se tient aussi ailleurs qu'au volant : un bon stylo et beaucoup de paperasse.

### V8

Le camion de Rudi se démarque par une magnifique peinture de caisse, avec un grand griffon Scania sur les flancs de la cabine. À l'avant, le tracteur supporte deux rampes de quatre projecteurs, la première au-dessus de la cabine, la seconde en haut du pare-chocs. Le poids lourd attire beaucoup les regards. Rudi a reproduit le blanc de la caisse jusqu'à l'intérieur de la cabine, qui semble ainsi spacieuse et fraîche. La



À l'arrière aussi, le pare-chocs a été adapté et peint en blanc.

sellerie et le volant sont en cuir noir. Pratique et facile d'entretien. On remarque la présence de quelques inserts décoratifs en bois, du plus bel effet, sur le volant et le tableau de bord.

Comme tous ses collègues, Rudi est assujéti depuis le 1er avril dernier à la taxe kilométrique. Heureusement, le tarif pour les camions Euro 5 et Euro 6 est nettement plus bas que pour les modèles ayant encore un moteur Euro 3, comme c'était le cas de son ancien Scania.

Rudi espère que les montants perçus par les autorités régionales seront affectés à l'amélioration de la voirie, car il regrette qu'on ait fait si peu ces dernières années et craint que les recettes servent à autre chose.

Après un voyage sans problème, le conteneur vide a été déposé à l'Europort 524. C'est là que Rudi a dû modifier la configuration de son châssis porte-conteneurs, parce que le déplacement suivant allait concerner un conteneur de 20 pieds pesant 26 t, soit le double du précédent. Cela n'a rien d'anormal pour le transport de conteneurs : chaque cargaison présente des mas-



Le griffon, emblème de Scania, impressionne et attire l'attention des autres usagers de la route.



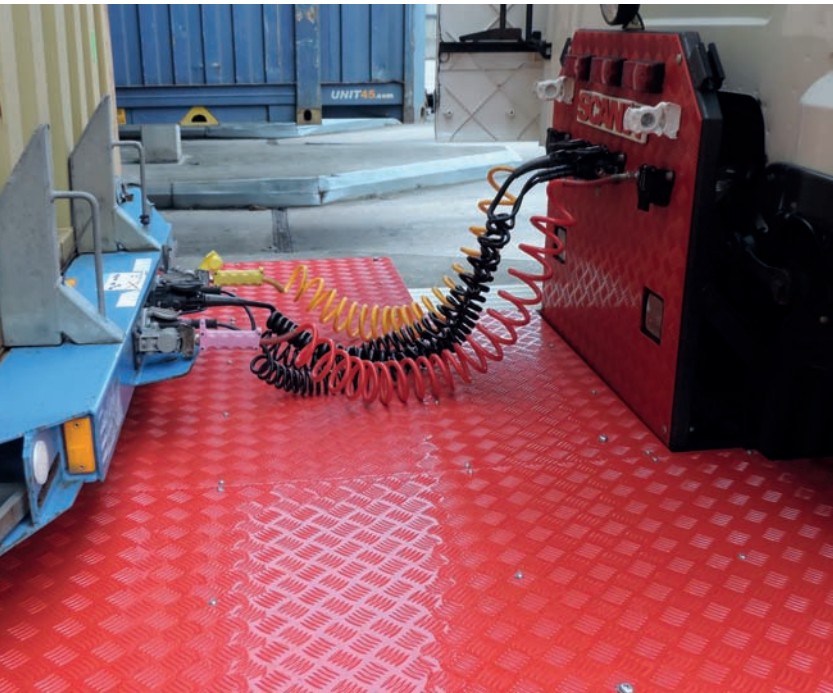
*Chez le premier client, la firme Verhoek.*



*La cabine est spacieuse et toute de blanc vêtue.*



*Pour un inconditionnel de Scania, la mention "super" va de soi.*



Le catwalk est rouge profond.



Quel bel engin, ce poids lourd de RMC Trans, la société de Rudi van Looy basée à Beerzel.



Rudi est fier de tenir tête à la concurrence d'Europe de l'Est : les routiers belges se font rares.



Le V8 de Scania tire bien et est raisonnablement économe. Et quelle fabuleuse sonorité!!

ses et des destinations différentes. Malgré cette expérience d'une journée, je ne comprends toujours pas comment les routiers parviennent à trouver le bon conteneur sur un terminal qui en compte des milliers, presque tous similaires. Mais d'après Rudi, un double contrôle explique le peu d'erreurs. La course suivante s'est tenue dans d'excellentes conditions, sauf les derniers kilomètres. À cause d'un chantier, j'ai cru que

**À cause d'un chantier, j'ai cru que nous n'arriverions jamais à destination.**

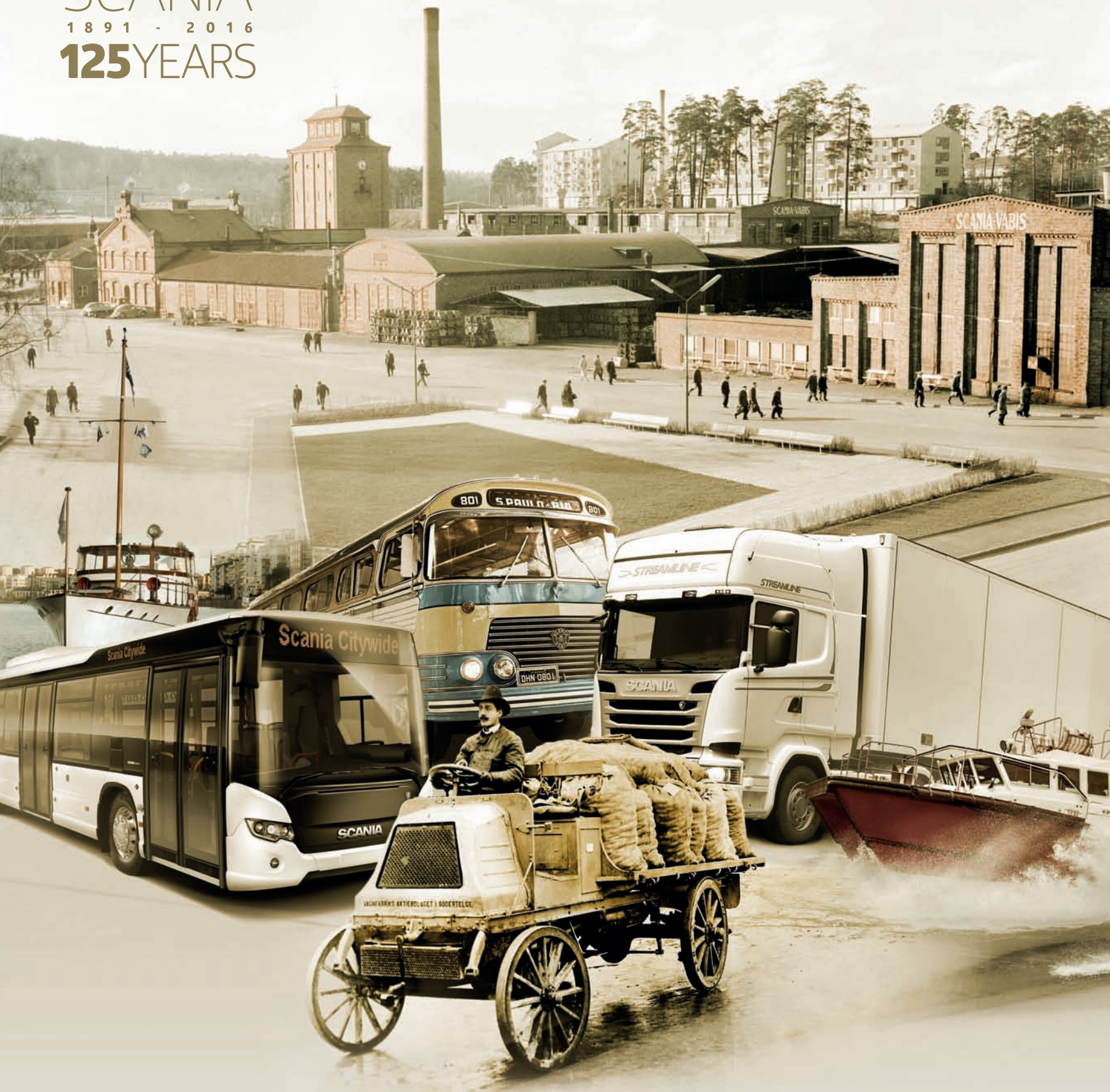
nous n'arriverions jamais à destination. Heureusement, Rudi est parvenu à trouver la bonne adresse grâce à un collègue qui connaissait un itinéraire alternatif. Personnellement, j'aurais choisi une autre solution : faire demi-tour et contacter le client. Mais bon, le conteneur vide a bien été déposé à Europort 524, et remplacé par un conteneur de 40 pieds<sup>3</sup> pour le lendemain.

Vers 18 heures, j'étais de retour au bercail, non sans avoir chaleureusement remercié Rudi pour cette journée intéressante. ▲

Guido Godts



SCANIA  
1891 - 2016  
**125** YEARS



## SCANIA : 125 ANS AU TOP

Scania est un acteur innovateur dans le domaine de la technologie depuis 125 ans.  
Et ce n'est qu'un début. A l'avenir, nous offrons en collaboration avec nos clients des  
solutions de transport innovatrices qui anticipent dès aujourd'hui les besoins de demain ...  
Nous nous réjouissons dès à présent des 125 années à venir !

[www.scania.be](http://www.scania.be)



## LE PROCHAIN TRANSPORAMA

- Volvo FMX
- Renault Trucks K & C
- DAF à Westerlo 50 ans
- Truck Store
- Dossier : ADR

## AGENDA

- *Transports Publics*  
Paris 14 à 16 juin
- *IAA, Hannover*  
22 à 29 septembre

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



## ABONNEMENTS

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

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

Pour vous inscrire ou obtenir plus de détails, consultez notre site Internet [www.transporama.be](http://www.transporama.be) ou contactez-nous au numéro 09 321 99 83 !

## PETITES ANNONCES



Pour insérer une petite annonce dans notre bimensuel Trans Actuel, veuillez consulter notre site Internet [www.transporama.be](http://www.transporama.be) ou contactez-nous au numéro 09 321 99 83.

*(Prix pour un minimum de 4 lignes: 35 euros. Par ligne supplémentaire: 5 euros. Encadrement de l'annonce: 7,50 euros; photo ou logo: 15 euros. (Tous nos prix sont TVA inclus). Paiement avec chèque ou immédiatement après réception de la facture. Nous n'accordons aucune réduction ou commission. Nous n'envoyons pas d'épreuve avant la publication de l'annonce). - voir l'exemple →*

## À LOUER



**VERHUUR VAN  
KOEL-VRIESTRILERS  
in diverse uitvoeringen**

**vrijblijvend inlichtingen:**

**VAN DIJCK MERKSPLAS NV**  
Kerkstraat 16-B 2330 Merksplas  
T. 014/63.46.41-F.014/63.50.64  
e-mail : [vandijck@vedecar.be](mailto:vandijck@vedecar.be)



Innovation  
that excites



Nissan NT400

Nissan NV400

Nouveau  
Nissan NP300 NAVARA

**NISSAN JOUE SUR TOUS LES TERRAINS,  
DONT CEUX DE L'UEFA CHAMPIONS LEAGUE.**

#### LA GAMME NISSAN ALIGNE TROIS PROS SUR LE TERRAIN

La gamme d'utilitaires Nissan, ce sont trois des meilleurs pros sur le terrain. Trois grands noms aux qualités complémentaires: le **Nissan NT400**, poids lourd de sa catégorie qui manœuvre facilement grâce à son rayon de braquage court. Le **Nissan NV400**, capable d'emporter 5 euro-palettes sans broncher. Et le dernier venu dans l'équipe, le **nouveau Nissan NP300 NAVARA**, beau gosse athlétique à l'aise sur tous les terrains. Avec eux, vous êtes prêts à faire face à n'importe quel adversaire. Et ce n'est pas tout: jouez les prolongations avec la gamme Nissan en bénéficiant d'une garantie de 5 ans sur tous nos utilitaires! Vous voulez tout savoir sur le reste de l'équipe? Rendez-vous sur [nissan.be](http://nissan.be)

Nissan, véhicules utilitaires officiels de l'UEFA Champions League.



[NISSAN.BE](http://NISSAN.BE)

\*Garantie constructeur de 5 ans limitée à 160.000 km sur toute la gamme d'utilitaires (à l'exception de la gamme e-NV200: garantie constructeur 5 ans/100.000 km sur le moteur et la transmission (chaîne cinématique électrique - batterie incluse), 3 ans/100.000 km sur le reste du véhicule).  
Annoncesur: Nissan Belux s.a. (Importateur), Bist 12, 2630 Aartselaar. N° TVA/BCE de la succursale: BE0838.306.068. Photos non contractuelles.

◆ DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.



# N'importe quelle livraison, faites-la d'une manière efficace.

Le MAN TGM pour la distribution. MAN kann.

C'est l'efficacité qui fait la différence – pour nous et pour nos clients. La gestion des frais à long terme est d'une importance essentielle, dans le transport de distribution comme dans le transport à courte distance. Nos camions Euro v6 représentent une efficacité optimale : MAN TGL, TGM, TGS et TGX. Chaque série représente une catégorie d'efficacité en soi. Avec des technologies innovatrices vous offrant plus pour votre argent et des services qui font la différence et augmentent votre rendement. Plus d'information se trouve sur [www.man.be](http://www.man.be).

**MAN kann.**

