

DAF in action

Magazine de DAF Trucks N.V.

Numéro 2, 2008



**DAF Trucks
au salon IAA 2008
d'Hanovre :**

**« L'évolution,
encore
et toujours »**

**Le biodiesel :
une réponse
qui pose question**

DAF

A PACCAR COMPANY



ZF-AST0835 KE-COMMUNICATION

N°1

Technologie ZF –
un choix intelligent.
Car avec AS-Tronic, vous
conduisez automatiquement
de manière relaxée.



www.zf.com

Qu'il s'agisse de transport longues distances de gros tonnage, de trafic de livraison ou de véhicule spécial – le n° 1 parmi les boîtes de vitesses automatisées facilite le travail des routiers. Automatiquement relaxé aussi bien sur les longs trajets, dans les encombrements en ville que pour les manœuvres délicates! DAF AS-Tronic. Conduire de manière relaxée.

Transmissions et liaisons au sol



- 4. Nouvelles de DAF**
6. DAF Trucks au salon 2008 d'Hanovre
10. PACCAR Financial pénètre le marché polonais
11. Des charges utiles supérieures sont nécessaires
12. « DAF une fois, DAF pour toujours »
15. PACCAR World
16. Un nouveau centre de distribution de pièces PACCAR
18. « Le service comme facteur de décision »
19. Attention à la législation sur les rétroviseurs des camions existants.
21. L'AdBlue est disponible dans 8 000 points de vente
22. OrangeWays, un tout nouveau service en Hongrie
24. « Des poids totaux pouvant dépasser 150 tonnes »
26. Le biodiesel : une réponse qui pose question

L'évolution, encore et toujours

De nouveaux modèles révolutionnaires sortent régulièrement sur le marché des véhicules particuliers ; mais pour le marché des véhicules commerciaux, le mot d'ordre est l'évolution. Les transporteurs ne restent pas à attendre qu'un nouveau modèle en rupture complète avec le précédent soit soudain mis sur le marché, rendant en une fois toute leur flotte obsolète. De plus, personne ne veut prendre de risques avec des technologies et des gadgets à l'utilité discutable. C'est pourquoi, chez DAF, nous n'employons jamais la technologie pour elle-même, mais toujours les meilleures technologies au service du rendement du transport routier, de la sécurité, du confort du chauffeur et de l'environnement.

Ces éléments sont la préoccupation première de DAF en termes de développement de produits.

Fiabilité, robustesse, économie, rendement de transport optimal : tels sont les maîtres mots. Du fait de la forte augmentation du prix des carburants et des frais de péage, les transporteurs ont déjà bien des difficultés à atteindre un résultat opérationnel satisfaisant. C'est pourquoi notre objectif est de développer des produits améliorant la rentabilité. Nous cherchons donc en permanence les meilleurs moyens de soutenir nos clients dans leur quête d'un meilleur résultat opérationnel.

Le système DAF Telematics, à présent disponible après une longue période de test, en est un exemple éloquent : il permet aux transporteurs de travailler de manière plus rentable grâce à des communications optimisées entre le service de logistique et le chauffeur, à la localisation, aux messageries instantanées et à la navigation.

De même pour la transmission encore optimisée des modèles CF et XF105 : moteurs PACCAR économes, nouvelle boîte de vitesses 12 rapports plus légère, permettant de diminuer le nombre de changements de vitesse, et réductions accélérées de l'essieu arrière pour plus encore d'efficacité. Retrouvez toutes ces innovations au salon IAA et sur les modèles CF et XF105 à partir de juin 2009.

Naturellement, le chauffeur sera le principal bénéficiaire de ces améliorations.

Depuis bien des années, DAF se considère au service de deux clients : le transporteur et le chauffeur. C'est autour d'eux que s'articulent nos efforts en matière de développement. Par exemple, nos modèles CF et XF105 2009, présentés à l'IAA, comportent de nouvelles options de sécurité, comme le régulateur de vitesse adaptable et l'alarme de collision frontale. Nos services de design ont également mis au goût du jour les intérieurs. Au programme, tons chauds et élégants, nouvelles matières et même nouveaux sièges encore plus confortables. Le meilleur intérieur de cabine encore amélioré ? C'est aussi cela, l'évolution, encore et toujours.



Aad L. Goudriaan
Président



Colophon

DAF in Action est une publication
de DAF Trucks N.V.
Rédaction: Département Corporate
Communications
Boîte postale 90065, 5600 PT Eindhoven,
Pays-Bas
www.daf.com

Graphisme et impression: GPB bv, Leiderdorp

Le DAF CF85 élu « Fleet Truck of the Year » (camion de flotte de l'année) en Grande Bretagne

Pour la 8e fois, DAF a remporté le prix de Camion de flotte de l'année grâce au CF85 lors des Motor Transport Awards, à Londres. Cet événement annuel, organisé par le prestigieux magazine britannique Motor Transport, mobilise un panel de juges composé de 25 personnalités importantes au R.U. dans le secteur des exploitants de flottes.

D'après ce jury, le DAF CF85 est un camion de qualité avec un poids et une consommation satisfaisants, une approche axée sur l'efficacité, une assistance qui a fait ses preuves et le meilleur service 24 h/24, 7 j/7.

« Nous savons que le CF85 a été plébiscité par un grand nombre d'exploitants de flottes britanniques. Cette reconnaissance du secteur et de tout notre réseau de distributeurs pour les qualités extraordinaires du camion est une grande satisfaction », a déclaré Stuart Hunt, Directeur général de DAF Trucks Ltd. « Cette année, nous avons mis l'accent sur les caractéristiques « vertes » du camion et, en fait, de toute la gamme DAF qui est à présent conforme à la norme Euro 5, avec 18 mois d'avance sur le délai légal. »

Le DAF LF gagne en Pologne

Pour la seconde fois consécutive, la série DAF LF a été nommée « meilleur camion pour PME » par le Gazeta Finansowa, un magazine financier hebdomadaire leader en Pologne. La série DAF LF s'est vue décerner le prix parce qu'elle « répond le mieux aux attentes des petites et moyennes entreprises ». Le magazine loue la fiabilité, la faible consommation de carburant, la grande capacité de charge, la maniabilité et la conception moderne de la série LF.



Van links naar rechts: Rory Bremner, gastheer tijdens de uitreiking van de 'Motor Transport Awards', Stuart Hunt, Managing Director DAF Trucks Ltd UK en Enrico Odorico, Managing Director van sponsor BRS Truck Rental.



Plus de 60 000 pièces TRP



En 1995, dans le cadre de la stratégie « un seul fournisseur » qui permettait au transporteur de trouver à la même adresse tout ce dont sa flotte avait besoin, PACCAR Parts a lancé son programme TRP (pièces de rechange pour camions et remorques). Le nouveau catalogue TRP, qui contient des pièces pour toutes marques de camions et remorques ainsi que des fournitures d'atelier, est l'un des plus complets du secteur du transport. Le programme TRP est constitué de plus de 60 000 articles, avec également des pièces SAF d'origine pour essieux de remorques.

Les 60 000 articles du programme TRP figurent tous dans le catalogue numérique à l'adresse HYPERLINK "<http://www.daf.com>" www.daf.com/trp où, grâce à une fonction de recherche complète, vous pouvez trouver rapidement les pièces qu'il vous faut par marque et par catégorie. De plus, le catalogue TRP existe aussi en version imprimable auprès des distributeurs DAF.



Distingué pour sa technologie et son innovation

DAF a récemment reçu le « Prix de technologie et d'innovation du magazine Power Torque » pour son CF85. Cette distinction est décernée par l'éditeur du journal professionnel australien, *Motoring Matters*, aux constructeurs de camions et remorques ayant contribué de manière importante à la progression de la sécurité des chauffeurs et des véhicules ainsi qu'à la réduction des émissions et de la consommation de carburant.

Le DAF CF85 a reçu cette distinction en raison de son moteur PACCAR MX ultra moderne, conforme aux exigences les plus strictes en matière d'émissions et pour son confort et l'espace de sa cabine. « Il s'agit vraiment de l'un des camions les plus confortables que nous ayons jamais conduit, a déclaré le rédacteur en chef Chris Mullet au cours de la remise de la récompense. Nous l'avons testé sur un trajet de 750 kilomètres, de Melbourne à Sydney. Lorsque nous sommes arrivés, nous sommes immédiatement repartis pour trois heures, uniquement parce qu'il est si agréable à conduire. »



DAF Night Lock

Afin de protéger les chauffeurs des effractions et des vols à l'intérieur de la cabine, DAF est le premier constructeur de camions à installer un verrou de nuit sur les portières de la cabine qui s'installe facilement et rapidement sur chaque DAF XF105.

DAF est réputé pour sa proximité avec les chauffeurs et son écoute de leurs souhaits et besoins. À cette fin, DAF fait beaucoup de recherches auprès des chauffeurs et s'il y a un sujet invariablement récurrent dans les conversations, c'est l'augmentation de la criminalité à laquelle ils doivent faire face. De plus en plus souvent, ils sont attaqués dans leur sommeil. Le but de l'agresseur étant de voler le chauffeur ou le fret. Pour cela, DAF a mis au point une offre qui protège les chauffeurs.

Un verrou de nuit unique

DAF est le premier constructeur à équiper ses camions d'un verrou de nuit unique. Il s'agit d'un verrou mécanique installé sur la paroi latérale de la cabine et dans laquelle se trouve une goupille en acier trempé qui est enfoncée dans l'accoudeur de la portière. Les renforts nécessaires sont montés en usine. Une fois boulonné, le DAF Night Lock rend impossible l'ouverture de la portière du camion, même avec un pied de biche.

La qualité DAF en carte de visite

L'entreprise Flegg Transport (Buckinghamshire, Angleterre) est spécialisée dans le transport et l'installation d'équipements lourds. Pour la modernisation de leur flotte, le confort du chauffeur et l'esthétique ont été privilégiés.

Leur quatre nouveaux XF105 sont de véritables articles de luxe offrant tous les équipements dont le chauffeur et le passager pourraient avoir besoin. « L'esthétique joue un rôle majeur pour chaque aspect de notre activité », explique Jayson Flegg, directeur général. « C'est également vrai de notre flotte. Elle doit témoigner de notre professionnalisme et de la qualité de nos services.

Nous voulons également assurer le confort de nos employés pendant les trajets », ajoute-t-il. « Nos chauffeurs sont également spécialistes de l'installation et de la dépose des équipements. C'est un travail difficile, aussi est-il crucial qu'ils aient tout l'équipement nécessaire pour se mettre immédiatement au travail en arrivant. Qui plus est, ils se reposent généralement dans la cabine durant les attentes, qui peuvent être assez longues. Les véhicules DAF Trucks répondent à tous nos critères. »



XF105 en voiture à pédales

À destination des plus jeunes chauffeurs, DAF offre une version du XF105, « Camion international de l'année 2007 » en voiture à pédales. Celle-ci est réalisée en plastique de grande qualité et est certifiée TÜV et GS. Elle mesure 90 centimètres de long et est disponible en jaune vif. D'un poids de 11 kg, elle est destinée aux enfants âgés de 3 à 6 ans. Le DAF XF105 en voiture à pédales coûte 125 € et est livré via le réseau de distributeurs DAF disposant de plus de mille points de vente et centres d'entretien en Europe.

DAF Trucks au salon IAA 2008 d'Hanovre :

« L'évolution, encore »



Hanovre, du 25 septembre au 2 octobre. Salon IAA 2008. L'un des plus grands salons européens du camion et du transport d'Europe. DAF présentera les améliorations apportées aux célèbres séries CF et XF105 dont l'entrée en production est prévue pour juin 2009. Les modèles de ces deux séries bénéficieront d'une nouvelle conception intérieure, d'une ligne cinématique encore améliorée et, en option, d'un régulateur de vitesse adaptatif ainsi que d'un avertisseur de collision frontale. À l'occasion du salon IAA 2008, DAF portera naturellement un intérêt tout particulier à l'environnement. DAF est le premier constructeur de camions à présenter tous ses modèles en version EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicles – Véhicules écologiques améliorés). DAF présentera également son camion hybride LF, qui entrera en production l'année prochaine, ainsi qu'un modèle anniversaire de son produit vedette, le XF105 80ème anniversaire.

Comme toujours, le stand DAF sera installé dans le hall 17 du complexe d'exposition d'Hanovre, et disposera cette année d'une surface de presque 2 500 m². DAF y présentera sa gamme complète de produits : le LF pour le transport de distribution, le CF adapté à un large éventail d'applications et le XF105, élu « Camion international de l'année 2007 » pour le transport longue distance.

Présentation des versions 2009 du CF et du XF105

De nombreux transporteurs envisageant de remplacer leurs flottes sur le long terme, DAF

profitera du salon IAA 2008 pour présenter les améliorations qui seront apportées aux célèbres séries CF et XF105 dès le mois de juin 2009. Notre seule devise : « L'évolution, encore et toujours ».

Parmi toutes ces innovations, la plus spectaculaire est bien la nouvelle conception intérieure. Grâce à de nouveaux matériaux et de nouvelles combinaisons de couleurs, elle est encore plus attrayante. Grâce à une palette de couleurs telles que « jaune pastel » (garnitures des parois et du toit, matelas et rideaux), « noir braise » et « camel foncé » (tableau de bord, panneaux de portes et sièges), les intérieurs très appréciés des

modèles des deux séries CF et XF105 disposent d'une touche encore plus personnelle, sans parler de la mise en valeur de l'espace intérieur aux dimensions inégalées à ce jour. Dans la Super Space Cab du XF105, le tableau de bord est livré dans une combinaison de couleurs « double ton » : un ton plus foncé pour la partie supérieure et un ton plus clair pour la partie inférieure. Tous les modèles CF et XF105 disposent de nouveaux sièges arborant une garniture « imprimée » de luxe. L'appuie-tête porte le logo DAF imprimé en relief.

Mais le CF et le XF105 ne sont pas seulement plus attrayants pour les chauffeurs, ils le sont également pour les entreprises de transport. La ligne cinématique, dotée des moteurs puissants et efficaces PACCAR PR de 9,2 litres pour le CF75 et PACCAR MX de 12,9 litres pour les CF85 et XF105, a également été améliorée. D'autres améliorations internes apportées aux moteurs permettent, avec celles portant sur la ligne cinématique, de réduire un peu plus encore la consommation de carburant. La première des nouveautés réside dans la boîte manuelle 12 vitesses (ZF Ecosplit), pour un plus grand confort et

re et toujours »



Tous les modèles CF et XF105 disposent de nouveaux sièges arborant une garniture « imprimée » de luxe. L'appuie-tête porte le logo DAF imprimé en relief.



une meilleure efficacité de conduite. Cette nouvelle boîte 12 vitesses, installée de série, pèse également jusqu'à 30 kilos de moins que la transmission actuelle de 16 rapports. En outre, un nouvel intarder plus compact et au temps de réponse encore plus rapide peut également être installé. Afin de pouvoir personnaliser encore plus la ligne cinématique en fonction de l'utilisation et des caractéristiques de conduite spécifiques, la plage de rapports d'essieu arrière a été étendue. Un rapport de 2,80:1 a ainsi été ajouté en complément du rapport le plus rapide, qui était de 2,53:1.

Régulateur de vitesse adaptatif et avertisseur de collision frontale

À compter de juin 2009, les véhicules des séries CF et XF105 seront disponibles avec en option, un régulateur de vitesse adaptatif et un avertisseur de collision frontale. Le régulateur de vitesse adaptatif garantit le maintien d'une distance pré-établie entre le camion et le véhicule le précédant, ce qui est particulièrement sécurisant pour les chauffeurs. En cas de réduction de la distance avec les véhicules précédents, le système freine le camion, en adaptant, par séquence

et en fonction du degré de freinage nécessaire, l'alimentation en carburant, le frein moteur, l'intarder et les freins traditionnels. Un signal visuel se déclenche également si le chauffeur doit appliquer un freinage supplémentaire afin d'obtenir une décélération maximale. Le régulateur de vitesse adaptatif est livré avec l'avertisseur de collision frontale, qui informe le chauffeur qu'il doit agir pour éviter une collision. Ces deux systèmes utilisent un capteur radar installé derrière la calandre avant du véhicule.

Grâce à une palette de couleurs telles que « jaune pastel », « noir braise » et « camel foncé », les intérieurs très appréciés des modèles des deux séries CF et XF105 disposent d'une touche encore plus personnelle.

Comme toujours, le stand DAF sera installé dans le hall 17 du complexe d'exposition d'Hanovre, et disposera cette année d'une surface de presque 2 500 m².





Le système DAF Telematics est disponible depuis juillet dans six pays d'Europe.



à 360 CV). Les versions EEV du moteur PACCAR MX de 12,9 litres (puissance de 360 à 510 CV) pourront aussi équiper les DAF CF85 et XF105 et seront dotées d'un filtre à particules passif.

Une version EEV de 160 CV du LF existe déjà pour les applications de distribution intra-urbaine. Sur ce moteur, les faibles valeurs d'émissions EEV sont atteintes sans même utiliser de filtre à particules.

DAF Telematics

Au salon IAA 2008, DAF présentera également tout naturellement le système DAF Telematics, un système de communication des données permettant au transporteur d'optimiser la gestion de sa flotte et ses processus. Ce système, disponible depuis juillet dans six pays d'Europe, permet l'échange de messages entre le camion et le centre opérationnel. Il est également doté d'une fonction de navigation grâce à laquelle le centre opérationnel peut savoir exactement où se trouve le véhicule. L'extrême facilité d'utilisation du système DAF Telematics est un atout essentiel à la fois pour le centre opérationnel et pour le chauffeur. Il suffit au transporteur d'une connexion à Internet pour accéder aux informations disponibles. Le panneau de commande en couleurs possède en tout et pour tout six touches de menu. En quelques pressions seulement, le chauffeur peut ainsi accéder à la fonctionnalité désirée.

Nouveauté : le système DAF Night Lock

Afin de protéger les chauffeurs contre les infractions et les vols dans la cabine, le constructeur de camions DAF innove en présentant pour la première fois un verrou de nuit qui se monte rapidement et facilement sur les portes de la cabine de tous les DAF XF105. Afin de s'assurer que le chauffeur puisse quitter la cabine rapide-

La protection de l'environnement comme ligne de conduite

Au salon IAA 2008, DAF pourra montrer à tous son engagement pour le respect de l'environnement. DAF a été l'un des premiers constructeurs de camions à proposer tous ses véhicules en versions conformes à la norme Euro 5, une attitude que nous avons adoptée dès 2006 alors que les spécifications Euro 5 ne doivent légalement entrer en vigueur qu'en 2009. Comparés à la norme Euro 1 d'il y a environ 15 ans, les moteurs modernes Euro 5 émettent à peu près 75 % d'oxydes d'azote et 94 % de particules en moins. Grâce à l'association de la technologie DAF SCR et du système d'injection haute pression intelligent, les moteurs PACCAR conçus et produits par

DAF sont conformes aux exigences de la norme Euro 5 en termes d'émissions et ce, sans même utiliser de filtre à particules.

Moteurs EEV pour LF, CF et XF105

En installant un filtre à particules passif, nous pouvons réduire l'émission des particules d'encore 50 %. Les moteurs sont ainsi conformes à la norme EEV, alors qu'il y a encore peu de temps, on pensait ne pouvoir parvenir à ce résultat qu'avec des moteurs à gaz.

Tout d'abord destinés, lors de leur première mise sur le marché, au début de l'année dernière, au transport public, ces moteurs EEV PACCAR PR ont depuis été également rendus disponibles pour les véhicules de distribution DAF CF75 (puissance de 250

XF105 80ème anniversaire

Afin de fêter le 80ème anniversaire de la création de notre entreprise actuelle par Hub van Doorne, DAF profitera du salon IAA 2008 pour exposer une version spéciale « anniversaire » de son produit vedette, le XF105. Avec son extérieur noir métallisé et ses touches argentées, ce camion XF105 80ème anniversaire est d'une beauté renversante, sans parler de ses caractéristiques ! Il ne sera d'ailleurs produit qu'en nombre limité.



La ligne cinématique des séries CF et XF105 a été optimisée. D'autres améliorations internes apportées aux moteurs permettent de réduire un peu plus encore la consommation de carburant ; la nouvelle boîte manuelle de 12 vitesses, quant à elle, offre un plus grand confort pour une meilleure efficacité de conduite.



ment en cas d'urgence, une simple pression sur le bouton rouge suffit pour débloquer le verrou. Une fois boulonné, le DAF Night Lock rend impossible l'ouverture de la porte du camion, même avec un pied de biche.

L'importance des services autour d'un produit clé

DAF tient à souligner l'importance que la société et ses distributeurs (environ 1 000 points de vente ou centres d'entretien en Europe) accordent à une offre de services de qualité accompagnant leurs produits phares. Ainsi, le stand de DAF fera la part belle aux services comme PACCAR Financial (aujourd'hui également présent en Pologne), PACCAR Parts et TRP, tout comme au service d'assistance International Truck Service (ITS) de DAF, aux contrats de réparation et d'entretien MultiSupport et au nouveau système DAF Connect. Avec DAF Connect, DAF lance un système de gestion complet permettant d'optimiser l'entretien de la flotte de véhicules et l'efficacité des ateliers des entreprises réalisant elles-mêmes leurs réparations.

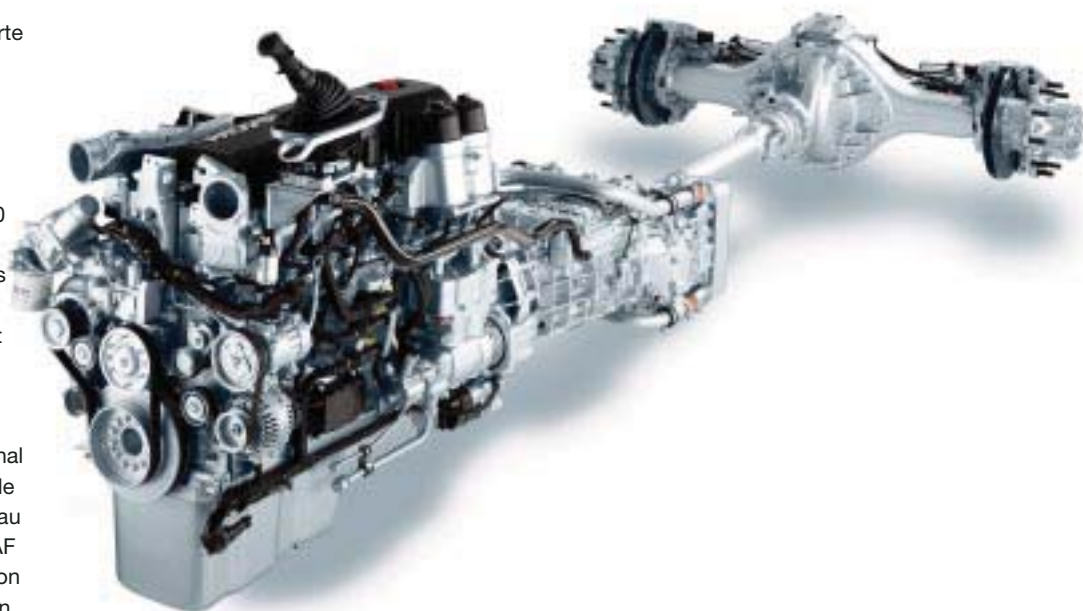
Les distributeurs DAF appliquent le principe « un seul fournisseur ». En effet, pour que le client puisse se concentrer sur son activité principale, il doit pouvoir trouver tous les services et l'assistance nécessaires auprès d'un seul fournisseur.

PacLease

En 2007, grâce à l'acquisition de TCH, PacLease a pu entrer sur le marché allemand du leasing. PacLease qui, comme DAF est une société du groupe PACCAR, se distingue par sa gamme de véhicules vaste et variée, par ses opportunités de leasing « personnalisé » à court et long termes ainsi que par ses tarifs compétitifs. PacLease, présente dans 12 villes d'Allemagne, dispose d'une flotte de près de 4 000 véhicules et, sur le salon IAA 2008, se trouvera sur le stand F31 de la « zone extérieure ».

PacLease exposera, entre autres, quelques-uns des nouveaux véhicules de sa flotte, notamment les porteurs CF et XF105 équipés d'un système de chargement de conteneurs et d'un tracteur XF105 6x4.

L'accent sera également mis sur la capacité de PacLease à proposer des véhicules personnalisés destinés à n'importe quelle application.



Test sur le terrain approfondi du camion hybride LF

La dernière phase du processus de développement, appelée « tests sur le terrain », du camion hybride LF a débuté en janvier 2008. Il s'agit de l'essai d'un certain nombre de camions, réalisé par des clients aussi bien en Grande-Bretagne que sur le continent.

Ces camions, équipés d'un système hybride et parallèle diesel/électrique, sont entraînés tour à tour par le moteur diesel, par le moteur électrique ou par la combinaison des deux. Les véhicules sont dotés du moteur diesel PACCAR FR (EEV) de 4,5 litres développant une puissance maximum de 118 kW/160 CV, et relié à une boîte de vitesses informatisée Eaton à six vitesses (Autoshift). Un moteur électrique installé entre l'embrayage et la boîte de vitesses fournit la force d'entraînement nécessaire et sert également de générateur.

L'énergie produite au cours du freinage est stockée dans

des batteries au lithium-ion pour être réutilisée lors de l'accélération. La technologie hybride de DAF peut, selon l'utilisation spécifique du camion, réduire considérablement la consommation de carburant et les émissions polluantes des applications de distribution. DAF pense pouvoir lancer la production de ses camions hybrides LF en 2009.



PACCAR Financial pénètre le marché polonais



PACCAR Financial, l'une des plus grandes sociétés financières au monde, entièrement dédiée à l'industrie des transports, propose également ses services financiers, les meilleurs du secteur, à la Pologne à compter de septembre 2008. PACCAR Financial est représentée en Pologne par le réseau de distributeurs DAF agréés.

PACCAR Financial appartient au groupe PACCAR Inc, l'un des plus grands et des plus prospères fabricants de poids lourds du monde. PACCAR a commencé à fournir des services financiers au début des années 60. Le portefeuille de la société compte aujourd'hui plus de 169 000 camions et remorques dans le monde, ce qui

représente une valeur d'actif combinée de plus de 11,1 milliards de dollars.

Activités en Europe

PACCAR Financial a démarré son activité en Europe en 2001 et possède actuellement un portefeuille de plus de 42 000 camions et remorques sur ce continent, ce qui

représente une augmentation d'environ 20 % sur les dix-huit derniers mois. En Europe, PACCAR Financial est présente et offre des solutions de financement individuelles dans les pays suivants : Royaume-Uni, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, France, Espagne et Italie. Elle sera présente en Pologne à partir de septembre. De même que sur les autres marchés européens, les services PACCAR Financial Polska sont disponibles auprès des distributeurs DAF. Le mode de financement et d'assurance peut donc être décidé en même temps que la commande d'un camion et au même endroit, et ce dans 13 points de vente en Pologne.

PACCAR Financial, dont le siège en Pologne est situé près de Varsovie, propose aux clients un large panel de services, chacun d'eux étant entièrement et exclusivement dédié à l'industrie des transports. Outre les diverses formes de leasing avec ou sans valeur résiduelle, les produits proposés au client comprennent des services de taxes routières et d'assurance ainsi que des contrats de réparation et d'entretien.

Dans chacun des pays où PACCAR Financial est présente, les équipes locales connaissent parfaitement toutes les réglementations et lois financières en vigueur. Toutes les décisions sont prises au niveau local, ce qui permet de garantir que chaque client bénéficie bien de l'attention particulière qu'il mérite ainsi que des offres personnalisées. PACCAR Financial peut donc proposer le meilleur des deux mondes : les compétences de terrain d'une équipe locale associées aux avantages d'un réseau international. Elle offre ainsi l'assurance de la notation AA de PACCAR et, le cas échéant, des contrats paneuropéens. Elle constitue donc pour l'opérateur un partenaire de services financiers de premier ordre.



Des charges utiles supérieures sont nécessaires

Pour différentes raisons, au fil des années, les charges portant sur les essieux avant ont connu une augmentation quasi systématique. Nous y voyons une tendance lourde. Les cabines s'alourdissent en raison des exigences grandissantes de confort du chauffeur et des conditions de travail, d'où une multiplication des équipements et accessoires par rapport aux générations précédentes. Autre facteur encore plus décisif : pour satisfaire des normes plus strictes concernant les émissions, les nouvelles générations de moteurs et les systèmes sont de plus en plus lourds. Les fabricants de pneus font face à la situation.



Ces charges accrues portant sur l'essieu avant nécessitent des pneus dotés d'une meilleure capacité de charge. Mike Beckers, chargé du compte PACCAR Europe chez Goodyear Dunlop Europe, explique pourquoi Goodyear n'est pas favorable à l'augmentation de la capacité de charge des tailles existantes : « Tout d'abord, cela implique une pression de gonflage accrue. Le pneu est donc plus dur, ce qui réduit le confort du chauffeur. La pression sur la route augmente, le pneu est donc moins performant en termes de consommation de carburant et d'usure. Cette pression plus élevée peut aussi entraîner la détérioration des routes, une préoccupation grandissante en Europe. La législation dans certains pays tels que l'Italie et les Pays-Bas est déjà renforcée pour empêcher cette détérioration accrue des routes. »

Moins de carburant

Des pneus plus larges ne consomment-ils pas plus ? « Au contraire », affirme M. Beckers. « Nos tailles d'AirMax de

355/50R22.5 et 375/50R22.5 ont une résistance au roulement de 5 à 6 % inférieure à celle des tailles qu'elles remplacent (295/60R22.5 et 315/60R22.5 respectivement). Ceci est dû à la pression moindre qu'elles exercent sur la route. De plus, avec plus de caoutchouc sur la bande de roulement, les pneus AirMax permettent un meilleur kilométrage. Les mesures issues de flottes de tailles diverses ont démontré que les pneus AirMax peuvent améliorer le kilométrage de plus de 20 %. Ainsi, le concept AirMax permet d'économiser de l'argent, mais aussi de contribuer à préserver l'environnement. »

Disponibilité

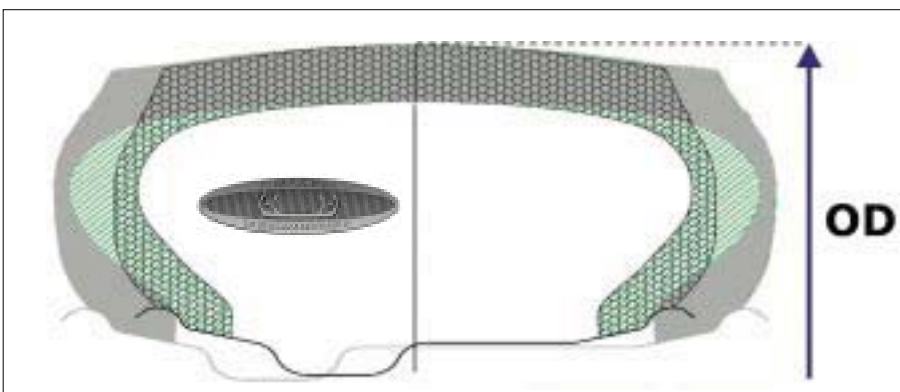
« Le 355/50R22.5 et le 375/50R22.5 sont déjà disponibles et approuvés par DAF », précise M. Beckers. « Nous développons d'autres tailles car nous voulons nous assurer de répondre aux besoins de l'acheteur en termes d'efficacité, de sécurité et d'écologie. »

Pour différentes raisons, au fil des années, les charges portant sur les essieux avant ont connu une augmentation quasi systématique. Nous y voyons une tendance lourde.



Mike Beckers, Gestionnaire de compte chez Goodyear Dunlop Europe : « Augmenter la capacité de charge en adoptant des pneus plus larges ne compromet en rien le confort du chauffeur ni n'augmente l'usure de la route. »

Pour la même hauteur de pneus (DE : diamètre extérieur), on atteint une capacité de charge supérieure avec un pneu plus large, pour une pression de gonflage identique.



Louanges de transporteurs pour les camions et les services de qualité :

« DAF une fois, DAF pour toujours »

DAF est l'un des plus grands constructeurs de camions d'Europe. De plus en plus de transporteurs choisissent DAF, non seulement pour la qualité et la modernité de sa gamme de produits, mais aussi pour les services qui l'accompagnent. Un certain nombre de nos plus grands clients font part de leur opinion.



G. Bauer : « ITS est leader sur le marché »

La société de transport G. Bauer est basée en Autriche, au sud de Vienne. Fondée en 1942, l'entreprise familiale est aujourd'hui gérée par la troisième génération, Gerhard Bauer, et son épouse. Spécialisée dans le transport de substances dangereuses, la société dispose d'une flotte de 15 véhicules, dont 13 sont des DAF. « Notre décision d'opter pour DAF est toujours basée sur l'excellente fiabilité et le rendement énergétique des véhicules. De plus, DAF est la marque préférée de nos chauffeurs », déclare Gerhard Bauer. « L'ITS est une qualité supplémentaire. Dès qu'il s'agit d'assistance sur la route, DAF est sans égal. »

Besico Trans : « Un service parfait »

La société tchèque Besico Trans travaille dans le secteur du transport général ainsi que de voitures et de camions. Elle dispose d'une flotte de presque 60 ensembles, dont plus d'un tiers sert au transport de voitures et de camions. Les premiers DAF ont été acquis récemment pour ce transport de voitures. « Notre expérience de travail avec DAF est très bonne, déclare Karel Pařízek, Responsable des ventes. Les coûts d'exploitation sont faibles, les camions sont fiables et connaissent une faible dépréciation. De plus, le service du distributeur « DAF Praha » est particulièrement intéressant pour nous. »



Schotpoort Transport Group : « Le rapport qualité/prix a donné l'avantage »

La Schotpoort Transport Group dispose de 120 véhicules, dont presque la moitié est composée de DAF. Chez Schotpoort Traffic Centre d'Eerbeek (distribution), trois DAF LF55/280 livrent, entre autres choses, du papier. Ces véhicules de 18 tonnes se manœuvrent avec la facilité d'une voiture et sont dotés d'une grande capacité de charge. « Nous avons choisi DAF sans hésitation en raison du meilleur rapport qualité/prix de la marque », précise le gestionnaire de flotte, Sandro Schippers. « De même, l'excellent contact avec Cosmo trucks d'Apeldoorn a influencé notre choix. Grâce à nos contrats de maintenance, nous n'avons presque jamais besoin d'ITS ! »

Björn Schade : « DAF une fois, DAF pour toujours »

« Notre flotte a reçu son premier DAF, un 95, en 1991, au moment de la réunification allemande, annonce Björn Schade de Schade Logistic GmbH à Jessen, en Allemagne. En 2008, elle compte pas moins de 190 tracteurs basés au siège de la société en Saxe-Anhalt, ainsi qu'en Pologne et en Roumanie, tous étant des DAF. En Allemagne, la majorité n'a pas plus de 2 ans. Ils servent au transport de verre, de matériaux de construction et de papier et satisfont complètement nos exigences et nous n'avons jamais eu la moindre raison de changer de marque. Fiabilité, rendement énergétique, intervalles d'entretien, coûts d'entretien, tout est comme il doit l'être. »





Autobar : « Niveau de confort élevé »

Même si DAF n'équipe Autobar, en Belgique, que depuis 2 ans, la société utilise déjà 9 LF. Les camions, tous des LF55 de 12 tonnes, servent à la livraison de café, sucre et biscuits aux établissements de restauration et autres entreprises. « Nous avons choisi le LF particulièrement en raison de son excellent rapport qualité/prix », déclare Andy Smeyers d'Autobar. « Parmi les autres arguments d'achat, nous avons été sensibles au confort de la cabine. Nous avons des clients dans toute la Belgique et tout le Luxembourg, nos chauffeurs parcourent de grandes distances chaque jour. Ils apprécient donc ce confort supplémentaire. Le contact avec Aerts' Garage est excellent. Ils sont très fiables et l'atelier flexible, de manière à réaliser la maintenance à des moments qui nous conviennent. »

CM Downton : « Des pièces de rechange toujours disponibles »

CM Downton, propriétaire de 300 camions et de 520 remorques, s'approvisionne en pièces de rechange presque uniquement chez son distributeur DAF local, Watts of Gloucester, qui dispose d'un employé exclusivement responsable des pièces de CM Downton. Selon l'ingénieur de la flotte de Downton : « Nous nous sommes rapprochés de DAF petit à petit pour la majeure partie de notre flotte, et donc avons demandé à notre distributeur local de gérer nos pièces de rechange pour toute la flotte via TRP, le programme de pièces toutes marques de DAF. Parmi les avantages, on trouve une charge administrative réduite et des réductions en fonction du volume. « Avec un seul fournisseur, il n'y a qu'une facture à vérifier et à traiter, ainsi qu'un audit simple et un seul dossier de garantie. Outre la rationalisation du travail administratif, les pièces ne manquent jamais et nous pouvons y accéder 24 h/24, 7 j/7. »



K&V Ltd. : « Notre meilleure décision »

En 1991, la société hongroise K&V Ltd. achetait son premier DAF et reste aujourd'hui fermement attachée à la marque. Elle dispose de 75 tracteurs DAF, dont 30 sont conformes à la norme Euro 5. « À l'époque, nous avons décidé de choisir DAF parce qu'il s'agissait de la meilleure offre financière », se souvient József Varga. « DAF semblait le meilleur choix du fait des coûts d'exploitation et c'est encore le cas aujourd'hui. Bien entendu, d'autres marques ont essayé de passer le pied dans la porte mais personne ne peut battre DAF sur le prix et la qualité. »

József Varga, propriétaire et Directeur général de K&V, avec son fil Viktor Varga sur sa gauche.

Bad Dürrheimer Mineralbrunnen GmbH : « La perfection du confort du chauffeur »

Le producteur d'eau de source allemand, Bad Dürrheimer Mineralbrunnen GmbH, vient d'acquérir 5 tracteurs XF105.460 6x2. Ces camions sont équipés des cabines Space Cabs ainsi que, entre autres installations, d'AS-Tronic, de sièges de luxe, de la climatisation, d'un réfrigérateur et d'un chauffage de nuit. « Nous demandons beaucoup à nos chauffeurs, qui sont en fait nos représentants sur la route, déclare le Directeur Ulrich Lössl, ce qui nécessite en retour que nous leur donnions le meilleur du confort. » De même, en termes de sécurité, le XF105 est véritablement à la pointe : airbag, caméras de recul et assistance par alerte de franchissement de ligne. De plus, les camions sont dotés du système DAF Telematics avec navigation intégrée.



Altuna : « PACCAR Financial est un spécialiste »

Transportes Manuel Altuna SL est dirigé par les frères José Manuel, Txuma et Juan María. Cette société dispose actuellement de 32 ensembles et transporte des produits surgelés. Ses principales destinations au départ de son siège d'Imarcoáin, en Navarre, sont la France, la Belgique et l'Italie. Selon José Manuel Altuna : « Sur mes 32 camions, 30 sont des DAF. Je préfère laisser les affaires de leasing à un spécialiste du monde du transport, tel que PACCAR Financial. Un investissement de capital mettrait trop de pression sur mes ressources financières et, de cette manière, mon crédit à la banque n'est pas limité. Je peux l'utiliser pour d'autres investissements. »



José Luís Iglesias : « Le XF105 est une merveille »

José Luís Iglesias, transporteur indépendant d'Estrémadure en Espagne, a fait des études universitaires d'économie avant de choisir de revenir aux affaires familiales et de s'asseoir au volant de son imposant DAF XF105.510 avec cabine Super Space Cab. Cette société a une longue histoire commune avec DAF. « Mon père a reçu la livraison de son premier DAF Space Cab 3600 en 1988. Quand il a décidé de m'apprendre à conduire les camions, je n'ai pas hésité un instant. Ce XF105 est une merveille : malgré des caractéristiques d'équipement particulièrement élevées, les coûts d'exploitation sont très bas. Et grâce au couple extraordinaire du moteur, la consommation du carburant n'est que de 33,5 litres aux 100 km, ce qui est vraiment très bon étant donné la zone montagneuse que je parcours. »

Regesta : « Haute fiabilité, faibles coûts »

La société polonaise Regesta opère dans le domaine du transport de matériaux de construction et de pièces automobiles, entre autres choses. De plus, la société vend du carburant et offre des services logistiques. Regesta possède 140 ensembles, notamment 90 DAF. « DAF est le partenaire idéal », déclare Rafał Kwiecień, le vice-président. « Le XF105 et ses prédécesseurs sont extraordinairement fiables, robustes et économiques. Ce sont ces éléments qui permettent de livrer à temps et à des prix compétitifs. De même, les aspects écologiques jouent un rôle dans le choix de DAF : des camions conformes à la norme Euro 5 existent déjà. Et grâce au service de notre distributeur Wanicki, nous dormons tranquilles. »



A. Jansen BV : « Une vieille histoire avec DAF »



A. Jansen BV, société basée dans la ville néerlandaise de Son, est divisée de telle sorte que le transport est sous la responsabilité de Jansen Transport & Hire BV et Brekelmans Transport BV. Les camions jaunes travaillent dans le domaine du terrassement, du béton et du recyclage de matériaux de construction et des déchets. Brekelmans est une société internationale de transport. « Sur nos 200 camions, 95 % sont des DAF », annonce Jan Busser (Directeur du recyclage, du transport et de la location), non sans une pincée de fierté fort à propos, puisque Jansen fonctionne avec des DAF depuis 30 ans. « Notre histoire avec DAF est ancienne et nous gardons de très bonnes relations avec l'usine. Mais la raison principale reste la qualité. Nous entretenons nous-mêmes nos flottes et nos DAF passent beaucoup moins de temps à l'atelier en entretien que d'autres marques que nous avons. C'est assez parlant. »



Des Kenworth T370 pour le transport de fruits

Tous les jours, pendant plusieurs mois par an, les camions de la société Wawona Packing transportent des fruits frais d'une valeur totale proche du million de dollars entre les vergers de l'entreprise, situés dans la vallée de San Joaquin, et ses installations de conditionnement. « Nous transportons des denrées délicates et de grande valeur à travers des champs et des routes de campagne tout juste carrossables », déclare Ken Peters, Directeur du transport et Superviseur exécutif des cultures de Wawona Packing à Cutler, en Californie. « Il nous faut des camions puissants et capables de transporter des charges lourdes tout en garantissant une conduite souple pour préserver les fruits au cours du trajet jusqu'à notre usine de conditionnement. Le Kenworth T370 répond parfaitement à ces besoins. »

Wawona est une exploitation familiale fondée en 1948 et qui conditionne près de 3 millions de boîtes de fruits chaque année. Selon Brent Smittcamp, co-proprétaire et président de Wawona Packing, son entreprise réussit là où d'autres ont échoué grâce à une stratégie d'intégration verticale : elle cultive ses propres fruits, les conditionne, puis les distribue auprès de grossistes pour magasins d'alimentation.

Wawona Packing utilise actuellement trois tracteurs Kenworth T370 Classe 7. Ces nouveaux véhicules sont équipés de trains tandem, d'une transmission manuelle à 10 vitesses et d'un moteur PX-8 de PACCAR de 330 CV. « Nous utilisons nos camions seulement six ou sept mois par an », fait remarquer M. Peters. « Le Kenworth T370 et le moteur PX-8 de PACCAR sont abordables et durables. Ils déploient la puissance et le couple dont nous avons besoin pour notre travail. »

Peterbilt précurseur des technologies vertes

Peterbilt fait figure de pionnier en matière de développement de technologies vertes respectueuses de l'environnement, grâce à une réduction de la consommation de carburant et des émissions. Les camions hybrides de moyenne gamme entrés en production complète en août et la démonstration récente et réussie d'une unité électrique auxiliaire sur pile à combustible à oxyde solide (SOFC, solid oxide fuel cell) Delphi sur un Peterbilt Model 386 constituent des exemples éloquentes.

Peterbilt est précurseur dès qu'il s'agit de proposer un choix de camions hybrides pour la distribution. Outre une réduction importante de la consommation de carburant et des émissions en utilisation urbaine, le Model 335 Hybrid Electric atteint même une réduction de 80 % au ralenti grâce au fonctionnement électrique de la prise de force (PDF) qui utilise les batteries embarquées lithium-ion.

Ses performances aérodynamiques et d'économies de carburant ont valu au Peterbilt Model 386 d'être sélectionné pour le banc d'essai de la technologie SOFC. La SOFC alimentait le circuit électrique du camion ainsi qu'à la climatisation tout en assurant la charge des batteries du camion, tandis que le moteur diesel était éteint. Ce système s'est avéré disposer du potentiel pour définir de nouveaux repères en termes de performances et de facilité d'utilisation, dans le respect de l'environnement.

Promotions au sein de la direction

Le Conseil d'administration de PACCAR a élu **Tom Plimpton** au poste de vice-président directeur, à compter du 1er septembre 2008. Tom travaille chez PACCAR depuis 31 ans et est en est le président depuis 2003.

Le Conseil d'administration de PACCAR a élu **Jim Cardillo** au poste de président, à compter du 1er septembre 2008. Jim a rejoint la société en 1990 après avoir occupé des postes de directeur exécutif dans les centres techniques de Peterbilt, DAF et PACCAR.

Mike Tembreull quittera ses fonctions de vice-président directeur et Directeur de PACCAR en janvier 2009 pour prendre sa retraite. Mike a contribué dans une large mesure à la réussite de PACCAR pendant plus de 38 ans.

Le Conseil d'administration de PACCAR a élu **Dan Sobic** au poste de vice-président exécutif, à compter du 1er octobre 2008. Dan travaille chez PACCAR depuis 18 ans et en est le vice-président directeur depuis 2007.

Le Conseil d'administration de PACCAR a élu **Bob Christensen** au poste de vice-président directeur, à compter du 1er octobre 2008. Bob a rejoint la société en 1983 et a occupé des postes de cadre supérieur au sein de Kenworth et PACCAR Parts.

Un nouveau centre de distribution de pièces PACCAR

Le nec plus ultra en matière de



Un camion est rentable s'il est opérationnel, ce qui implique que les pièces pour l'entretien et les réparations doivent être disponibles facilement. Depuis ses centres de distribution ultramodernes à Eindhoven, Madrid et Leyland, PACCAR Parts Europe gère chaque année environ 400 000 expéditions en Europe et dans le reste du monde. Cet été, un tout nouveau centre de distribution PACCAR Parts de dernière génération a ouvert ses portes en Hongrie, près de Budapest – le plus moderne qui soit.

Un an après la pose de la première pierre en septembre dernier, le centre est opérationnel. Le nouveau centre de distribution PACCAR Parts en Hongrie consolide l'extension de DAF en Europe centrale et orientale (voir encart). Le centre dispose d'une situation géographique stratégique. Il garantit un service et une disponibilité des pièces irréprochables, principalement grâce aux 15 000 pièces qui seront, à terme, gardées en stock.

Des technologies de pointe

Le centre de distribution près de Budapest s'étend sur 24 000 m². Il a été conçu dans les moindres détails pour garantir la vitesse et, surtout, la qualité. Tout tourne autour

d'un seul objectif : avoir les bonnes pièces au bon endroit au bon moment. Les articles arrivent en principe à destination dès le lendemain de la commande, voire plus tôt pour les commandes urgentes. Les technologies les plus pointues sont mises au service de la qualité et de la rapidité : systèmes logistiques les plus perfectionnés, convoyeurs automatiques, banderoleuses automatiques, terminaux informatiques à fréquence radio et contrôle vocal de la récupération des commandes.

L'efficacité

Outre la qualité, l'efficacité joue un rôle essentiel dans le quotidien du centre de distribution. Tout commence par l'optimisa-

tion des flux de marchandises : les pièces sont livrées à l'un des cinq quais de déchargement et quittent le site de l'autre côté du bâtiment par l'un des huit quais d'expédition. Les 400 pièces les plus commandées (représentant à elles seules environ 25 % du trafic) sont stockées sur une « voie de récupération rapide ». Ainsi, elles sont toujours disponibles à proximité immédiate du service d'expédition. Autrefois, les pièces similaires étaient souvent stockées ensemble, par exemple les pièces moteur. Aujourd'hui, elles sont disséminées à travers le centre distribution : le classement des pièces est déterminé par la fréquence des commandes. Au total, le centre de distribution dispose de 38 000 emplacements de stockage.

Le respect de l'environnement

PACCAR conforte sa position de leader sur les questions environnementales en employant à Budapest des technologies de réduction des émissions de CO₂. Sont notamment employés un système de transport interne électrique, des matériaux d'emballage recyclés et un système très efficace de gestion environnementale et d'éclairage géré électroniquement. Ce système a notamment permis d'abandonner les systèmes d'air conditionné coûteux en énergie au profit d'un système de ventilation

modernité

Les technologies les plus pointues sont mises au service de la qualité et de la rapidité : systèmes logistiques les plus perfectionnés, convoyeurs automatiques, banderoleuses automatiques, terminaux informatiques à fréquence radio et contrôle vocal de la récupération des commandes.



naturel entièrement automatique : aux heures les plus fraîches, l'air chaud est expulsé par le toit et de l'air frais aspiré via les murs du bâtiment.

Le centre de distribution PACCAR Parts en Hongrie est à la pointe en termes de qualité, d'efficacité et de respect de l'environnement ; il représente également la prochaine étape d'amélioration du service client.

Le nouveau centre de distribution est au cœur du succès de DAF en Europe centrale et orientale. DAF consolide sa présence sur les marchés à croissance rapide des douze derniers membres de la Communauté européenne, tandis que son réseau de distributeurs prend lui aussi de l'ampleur. Le marché des camions devrait se développer jusqu'à atteindre les 100 000 véhicules sur les cinq prochaines années. DAF est prêt à faire face à cette évolution grâce à des investissements tels que le nouveau centre de distribution de pièces de Budapest.

Centres de distribution PACCAR

La distribution de pièces de rechange fait partie des compétences clés de PACCAR – et donc de DAF. Quoi de plus logique ? Le client attend de sa flotte une disponibilité maximale. L'entretien doit être planifié de la façon la plus efficace possible et les pannes réparées sans délai. La disponibilité des pièces et des temps de livraison réduits sont essentiels à la réalisation de cet objectif.

Pour les distributeurs DAF européens, les pièces sont stockées sur quatre sites de distribution PACCAR Parts ultramodernes. Le plus important est le site DAF de Eindhoven, avec 46 500 m². L'Europe abrite également les centres de distribution PACCAR Parts de Leyland (UK), Madrid et Budapest. Environ 400 000 envois y sont traités chaque année. PACCAR Parts Europe affiche une fiabilité de livraison de 98 %, un résultat de premier ordre dans le secteur de la distribution.

International

PACCAR Parts compte un total de 13 centres de distribution, sur des sites stratégiques du monde entier, assurant au quotidien la livraison de pièces à un nombre toujours croissant de distributeurs et clients PACCAR. Le chiffre d'affaires de PACCAR Parts a plus que triplé depuis 1996, atteignant 2,3 milliards de dollars en 2007.

Groupe Torrestir, leader du marché de la distribution au Portugal

« Le service comme facteur de décision »



Les deux frères Fernando Manuel et Luís Torres (tous deux titulaires d'un diplôme universitaire en gestion d'entreprise) ont reçu le prix « Bizz Award » 2007 pour la manière inspirée dont ils dirigent leur société.

dans la distribution de produits pharmaceutiques. »

Concurrence féroce

Comme dans les autres pays, les sociétés de transport du Portugal doivent travailler sur un marché extrêmement concurrentiel et font face à des coûts en augmentation constante. Quelle est la clé de la réussite de Torrestir ? Luís Torres : « La qualité du service doit être sans égal, car c'est là le facteur de décision. C'est pourquoi nous pouvons être compétitifs sur le prix d'un côté et attirer les clients les plus exigeants de l'autre. Pour réussir dans le secteur de la distribution et être compétitif face aux multinationales, il faut être meilleur qu'elles. » Chez Torrestir, porter les efforts sur une qualité inégalée les amène à travailler d'une façon rarement vue dans les autres sociétés de ce secteur : l'entreprise possède sa flotte de 400 véhicules et toutes les personnes travaillant pour elle sont ses employés. « Cette organisation nous permet de contrôler le niveau de qualité à chaque phase de la procédure logistique. »

Le rôle de DAF

Les derniers ajouts à la flotte de Torrestir sont 12 DAF XF105 et 35 LF45 220, des camions de 12 tonnes. Les LF de Torrestir servent à la distribution à domicile. Fernando Manuel ne tarit pas d'éloges au sujet des LF : « Ce camion est fantastique ! Nos véhicules de distribution couvrent environ 5 000 kilomètres par mois en zones urbaines et industrielles, avec un grand nombre d'arrêts. Néanmoins, nos LF sont très économiques : ils ne consomment que 20 litres de carburant aux 100 km et dans les conditions économiques actuelles, cela joue un rôle important. De plus, nos excellentes relations avec le distributeur, Evicar, ont également constitué un facteur d'achat important. »

Fondé en 1962 par leur grand-père, qui a débuté avec un seul camion, le groupe portugais Torrestir est dirigé par les deux frères Fernando Manuel et Luís Torres. Entre temps, la société s'est développée et compte 400 camions et 750 employés.

Aujourd'hui, le groupe Torrestir, basé à Braga, dans le nord du Portugal, est composé de 9 sociétés qui opèrent, entre autres, dans le transport national, international, la logistique, la location et le déménagement. L'activité la plus importante reste la distribution à domicile, Fernando Manuel Torres explique : « Nous sommes leader sur le marché portu-

gais dans le domaine de la distribution de biens. Nous disposons de centres de distribution dans tout le pays et offrons nos services 24 heures sur 24. Notre clientèle est très variée et va de clients privés, pour qui nous faisons de la livraison à domicile, aux sociétés pharmaceutiques. L'une de nos spécialités les plus importantes réside

Torrestir est le leader du marché portugais du secteur de la distribution de biens. Le transport et la distribution de produits pharmaceutiques sont les spécialités les plus importantes de la société.

www.checkyourmirror.com:

Attention à la législation sur les rétroviseurs des camions existants

Dans l'Union Européenne, tous les véhicules commerciaux avec un PTC de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés de rétroviseurs grand angle et d'un rétroviseur d'accostage doté d'un large champ de vision avant avril 2009. Ces rétroviseurs sont déjà obligatoires sur les véhicules neufs, mais la loi concerne également tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés depuis janvier 2000. Sur le nouveau site Internet, HYPERLINK "<http://www.checkyourmirror.com>" www.checkyourmirror.com, les transporteurs comprennent tout de suite ce que signifie concrètement le règlement pour leur flotte.



Depuis 2006/2007, les rétroviseurs principaux, les rétroviseurs grand angle et un rétroviseur d'accostage doté d'un champ de vision extra large sont obligatoires sur les camions neufs. Leur montage est réalisé en usine depuis quelques temps déjà. Le 1er avril 2009, cependant, le rétroviseur grand angle et le rétroviseur d'accostage doté d'un champ de vision élargi deviendront obligatoires du côté passager de tous les véhicules commerciaux immatriculés depuis janvier 2000. Ainsi, un grand nombre de véhicules devront être adaptés à ce nouveau règlement

Anticiper les règlements

De nombreux transporteurs ne souhaitent pas attendre la mise en œuvre des règlements pour adapter la configuration des rétroviseurs mais ont plutôt choisi de les anticiper. En effet, ils ne veulent pas faire de compromis avec la sécurité et souhaitent s'assurer de leur capacité à se conformer aux caractéristiques techniques avant les dates spécifiées. Après tout, il est envisageable que la demande de rétroviseurs augmente peu de temps avant que la législation ne prenne effet et, si la livraison ne peut être effectuée à temps, un véhicule peut ne pas être autorisé à rouler.

Outil pratique

Le nouveau site Web HYPERLINK "<http://www.checkyourmirror.com>" www.checkyourmirror.com est un outil pratique qui permet aux transporteurs et aux chauffeurs de vérifier les adaptations à apporter à la configuration des rétroviseurs afin de se conformer à la législation future. Dans certains cas, le remplacement du miroir peut suffire et dans d'autres cas, il peut s'avérer nécessaire d'en installer de nouveaux. HYPERLINK "<http://www.checkyourmirror.com>"

www.checkyourmirror.com vous donne le principe des adaptations à effectuer pour toutes les marques de camion, par type de véhicule. Grâce à une fonction de recherche spéciale et à un choix de douze langues, chaque utilisateur peut facilement s'assurer des adaptations nécessaires.

Les images et photos du site Web démontrent comment les nouveaux rétroviseurs élargissent le champ de vision. À l'avenir, le site donnera des informations sur les améliorations supplémentaires en termes de sécurité des chauffeurs et des autres utilisateurs de la route.

le 1er avril 2009, le rétroviseur grand angle et le rétroviseur d'accostage avec champ de vision élargi deviendront obligatoires du côté passager de tous les véhicules commerciaux immatriculés depuis janvier 2000.





MasterDuty et MasterLife : pour aller plus loin que jamais !

Philips présente MasterLife et MasterDuty, les lampes 24V pour camions, cars, bus et engins de chantier ultra-résistantes qui durent le plus longtemps. Les lampes **MasterDuty** offrent une résistance maximale aux vibrations (jusqu'à 13,8 g*). Les lampes **MasterLife** durent plus longtemps que toute autre lampe 24V du marché.

Pour faire des économies, conduire en toute sécurité et aller plus loin que jamais, choisissez MasterDuty et MasterLife !

www.philips.com/automotive

*force de gravitation.

PHILIPS
sense and simplicity



Disponible chez tous les concessionnaires DAF

Le nombre de stations AdBlue sur le réseau routier ne cesse d'augmenter

L'AdBlue est disponible dans 8 000 points de vente

Afin de se conformer aux normes Euro 4 et Euro 5 sur les émissions, la quasi-totalité des constructeurs de camions d'Europe est passée au système SCR (Selective Catalytic Reduction, réduction catalytique sélective), qui permet d'injecter l'AdBlue dans les gaz d'échappement afin de réduire l'émission d'oxyde d'azote. La grande question est la suivante : quelle est la disponibilité de l'AdBlue ?

La production d'AdBlue augmente, sa distribution s'est améliorée et le nombre de points de remplissage accessibles aux chauffeurs sur la route augmente également. Un fournisseur, GreenChem, dispose à lui seul de 17 sites de production d'AdBlue en fonctionnement en Europe. Et d'ici la fin de l'année, ce chiffre sera passé à 25. D'après les sites Web www.AdBlue4you.com et [HYPERLINK "http://www.findadblue.com"](http://www.findadblue.com)

www.findadblue.com, la solution d'urée des pays membres de l'Union Européenne plus la Norvège et la Suisse est dorénavant disponible dans environ 8 000 endroits indépendants.

Une expansion de ce réseau indépendant en Europe de l'Ouest est une priorité de la plus haute importance pour les producteurs d'AdBlue puisque de nombreux transporteurs disposent à présent d'installations d'AdBlue dans leurs propres locaux. Ils ne dépendent pas de tierces parties et ce système est plus économique pour eux, ce qui compte encore plus.

Un système pour faire le plein à l'entrepôt

Les transporteurs souhaitant avoir leur propre station d'AdBlue peuvent le faire de diverses façons. « Le choix dépend de la taille de la flotte de camions », déclare Paul Jonkers, Responsable des ventes de GreenChem Benelux. « Pour les transporteurs qui ont 2 ou 3 camions, les IBC rouges de 1 000 litres (Intermediate Bulk Containers, conteneurs pour produits en vrac) représentent la meilleure option. Pour les flottes de 5 ou 6 véhicules, des installations professionnelles, par ex. de 2 900 ou 6 200 litres, peuvent déjà être intéressantes. Ces volumes sont plus pratiques tout en ayant des coûts à peu près identiques aux IBC. De ce point de vue, notre GreenStar Smart représente la meilleure vente du marché. »

Des stations service indépendantes

Depuis le début de cette année, GreenChem

a installé plus de 200 nouvelles stations service indépendantes en Europe de l'Ouest et travaille, comme différentes compagnies d'expansion supplémentaire du réseau. Mais les pays de l'Union Européenne ne sont pas les seuls concernés par l'expansion rapide du réseau de distribution, la Slovaquie, la Roumanie, la Grèce et les pays de l'ex-Yougoslavie le sont également.

Augmentation de prix

La récente augmentation du prix de l'AdBlue attire l'attention. Elle est directement due à l'augmentation du prix de l'urée, qui a plus que doublé ces derniers mois. Petit réconfort : comparée à la hausse du prix du gazole, ce n'est qu'une petite augmentation. « En fait, plus le prix du gazole augmente, plus la technologie SCR-AdBlue devient intéressante », prévient M. Jonkers. « D'après plusieurs tests, il semble que la technologie EGR peut augmenter la consommation de gazole, contrairement à la technologie SCR-AdBlue. Grâce à cette technologie, la hausse du prix de l'AdBlue, quoique regrettable, est relativement d'importance secondaire. »



Paul Jonkers, Responsable des ventes de GreenChem Benelux : « En fait, plus le prix du gazole augmente, plus la technologie SCR-AdBlue devient intéressante ».

Pour les flottes de 5 ou 6 véhicules, des systèmes de remplissage d'AdBlue, par ex. de 2 900 ou 6 200 litres, peuvent déjà être intéressants pour les professionnels. Ces volumes sont plus pratiques tout en ayant des coûts à peu près identiques aux IBC.



Budapest - Prague pour 15 € seulement

OrangeWays, un tout nouveau



Si vous allez sur YouTube et que vous tapez OrangeWays, le premier résultat est une vidéo de 4,45 minutes d'un voyage de Budapest à Prague sur la musique sublime de Roger Miller, « King of the Road ». Peut-être est-il un peu tôt pour faire de telles proclamations mais les autocars à la signalétique colorée de cette nouvelle société enthousiasmante se sont révélés être un grand succès auprès des hommes d'affaires et des jeunes voyageurs hongrois grâce aux prix pratiqués.

Novembre 2007, OrangeWays Incorporated de Budapest lance un nouveau concept d'exploitation des autocars en Europe de l'Est, en se basant sur les services proposés par les compagnies aériennes low-cost. Et cette alternative à ce type de vols s'avère de plus en plus prisée.

OrangeWays a débuté avec 8 autocars VDL BOVA Magiq dotés de moteurs PACCAR MX (Euro 4) déployés sur des routes reliant Budapest à différentes villes d'Europe. Le nombre de destinations internationales s'est étendu ce printemps et 12 Magiqs supplémentaires, présentant les mêmes spécifications (14,8 mètres de long,

63 sièges de luxe en cuir et système audio personnel à 4 chaînes), ont été ajoutés pour desservir les routes supplémentaires vers des villes telles qu'Amsterdam et Francfort.

Selon les estimations, les autocars parcourent en moyenne 160 000 kilomètres par an.

Voyage confortable, bon marché et rapide

Pour encore plus de confort, chaque car dispose d'une hôtesse qui offre boissons chaudes et froides ainsi que la possibilité de lire gratuitement les journaux. Comme sur les vols low-cost, les places peuvent être réservées en ligne, les meilleurs prix étant attribués aux réservations effectuées

le plus tôt. Un aller simple de Budapest à Prague, par exemple, peut être réservé pour seulement 15 €.

Chaque aspect du service se concentre sur un voyage économique mais également aussi agréable, confortable et rapide que possible. En fait, des accords avec les organismes de gestion des routes payantes et les autorités ont été passés afin de réduire le temps d'attente à la frontière.

OrangeWays, qui a débuté sur des trajets internationaux mais qui par la suite va devenir le concurrent national du groupe public Volán, est le résultat des réflexions de Ferenc Kedves, l'un des plus grands entrepreneurs de Hongrie.

« J'ai investi dans d'autres secteurs d'activité, comme la production d'aliments pour animaux, les médias, le leasing et l'immobilier mais dans le cas présent, j'ai vu l'opportunité d'un réseau d'autocars basé à Budapest », explique M. Kedves.

« Nous avons vu qu'il y avait sur le marché un besoin énorme de réseau d'autocars à bas prix qui offrirait un service excellent à bord. »

« Bien entendu, le nom OrangeWays provient

service en Hongrie



de la couleur orange. Pour être visibles sur les routes et attirer l'attention du public, il faut une couleur vive. Je pense vraiment que nos nouveaux VDL BOVA sont remarqués par le public, où qu'ils se trouvent. Je suis moi-même fier dès que j'en vois un. »

Aucun frais caché

« Au départ, nous avions l'intention d'établir un service de bonne qualité, à bas prix. Et la comparaison avec les avions est correcte. Cela dit, nos prix sont favorables à tous les niveaux du service, poursuit M. Kedves. Par exemple, les boissons chaudes servies à bord sont gratuites, et les boissons sans alcool et les sandwiches sont proposés à des prix raisonnables. Actuellement, nous ne faisons pas payer de supplément pour les bagages mais le plus important est qu'il n'y a pas de frais caché, comme les taxes aéroportuaires pour les voyages en avion. »
« L'objectif initial était de créer un centre régional de transport à Budapest, à partir duquel les gens auraient pu se rendre dans les villes les plus fréquemment visitées du continent. La première phase prévoit d'aller dans toutes les villes majeures situées à une journée de voyage de Budapest ».

« Nous ciblons les personnes qui apprécieraient les services d'un avion de grande

classe mais qui préfèrent voyager sur la terre ferme et à un meilleur prix. Par exemple, les hommes d'affaires peuvent voyager plus vite et pour moins cher qu'en voiture ou en train, et en gardant la possibilité de travailler pendant le trajet. Les jeunes, qui veulent voyager beaucoup mais qui n'ont pas les moyens d'utiliser les autres moyens de transport, sont une autre cible. »

Qualité de service

« La force d'OrangeWays réside dans la qualité de son service. Nous disposons de la flotte d'autocars la plus récente de Hongrie, et probablement de toute l'Europe de l'Est et offrons un niveau de luxe pratiquement jamais vu », commente M. Kedves. « Nos autocars proposent presque tous les services à bord disponibles et nous avons choisi le meilleur modèle de VDL BOVA, et des moteurs puissants et économiques PACCAR de DAF pour un service rapide à faible coût. »

Les débuts financiers d'OrangeWays étaient rationalisés et aujourd'hui, l'entreprise s'efforce de s'améliorer dans tous les aspects de l'activité. Les objectifs de M. Kedves sont clairs : « Nous avons commencé avec 8 autocars VDL BOVA et en avons ajouté 12 de plus cette année. Et l'année prochaine verra sûrement d'autres

achats, il faut toujours regarder devant. Si vous vous arrêtez un moment, vos concurrents vous passent devant. »

« Nous prévoyons d'étendre l'activité vers de plus en plus de destinations d'Europe et en Hongrie, ce qui signifie plus d'autocars. Nous avons des attentes fermes concernant les affaires cette année et des plans très agressifs pour les années à venir. Nous souhaitons devenir le réseau central de transport de passagers dans la région. Pour cela, il nous faut une expansion rapide mais fiable. Aujourd'hui, le modèle est prêt et lancé. Le début de notre véritable développement est pour bientôt. »

Ter Linden Transport livre des éoliennes « juste à temps »

« Des poids totaux pouvant

Pour transporter les pièces de mâts, les pales et les générateurs, l'entreprise de Doetinchem « part » avec des véhicules d'une longueur allant jusqu'à 49 mètres et d'un poids total dépassant tout juste les 150 tonnes.



Ter Linden Transport, basée à Doetinchem, aux Pays-Bas, est l'exemple type de l'entreprise qui a grandi avec ses clients, au sens littéral du terme. Lorsque l'un de ses clients s'est lancé dans la production d'éoliennes, Ter Linden Transport s'est automatiquement vu demander d'assurer le transport. Le transport de pales de plus de 40 mètres de long et de générateurs pesant jusqu'à 90 tonnes dans toute l'Europe fait désormais partie de la routine. Ou, du moins, on pourrait le croire.

En effet, d'après le propriétaire, Roland ter Linden, les transports hebdomadaires sont tout sauf routiniers. Il parle du casse-tête logistique de chaque voyage, en particulier lorsque la charge extrêmement longue et lourde doit traverser une, voire plusieurs, frontières. « Nous sommes encore loin, en particulier pour le transport lourd, de l'Europe dite unique », dit-il. « En Allemagne, avec ces charges extrêmes, vous devez rouler de nuit. En France, c'est de jour. Dans un pays, il faut être escorté par la police et pas dans un autre. Ensuite vous avez la grande diversité des hauteurs maximum et des configurations d'essieux autorisées. Régulièrement, nous devons

changer la répartition du chargement afin de nous conformer aux réglementations du pays dans lequel nous entrons. Cela veut dire que, souvent, nous partons avec un camion vide, par exemple parce qu'il faut un autre type de tracteur. »

Des retours à vide très fréquents

La majorité des transports qu'effectue Ter Linden part du Nord ou de l'Est de l'Allemagne et du Danemark, où sont basés certains des principaux producteurs d'éoliennes. Et la destination est bien souvent la France. « Il s'agit du plus grand marché d'Europe de l'Ouest pour les éoliennes », déclare Nico Koster, Directeur

général de Ter Linden. « C'est là que l'on implante de nouvelles installations. Aux Pays-Bas et en Allemagne, par exemple, on parle plus d'un marché de remplacement. »

Remplacer les vieilles éoliennes par des neuves est, pour Ter Linden, une solution possible au problème des retours à vide, très fréquents dans ce secteur. « Ce n'est pas la solution », répond Ter Linden. « Le démontage d'éoliennes existantes intervient le plus souvent six mois avant l'arrivée de la neuve. À présent, on sait que le fret de retour est une exception dans ce secteur. De même, une charge normale n'est pas possible puisque le poids à vide d'un tracteur 4 essieux et d'une remorque 7 essieux approche les 40 tonnes. Officiellement, dans de nombreux pays, nous ne pouvons transporter que quelques centaines de kilos, ... »

Le vent crée des retards

Pour transporter les pièces de mâts, les pales et les générateurs, l'entreprise de Doetinchem « part » avec des véhicules d'une longueur de 49 mètres et d'un poids total dépassant tout juste les 150 tonnes. « Bien entendu, nous nous efforçons de gagner en efficacité », poursuit M. Ter Linden. « Avec Nooteboom, notre fournis-

dépasser 150 tonnes »



Le directeur de l'entreprise; Nico Koster (à gauche) et le propriétaire, Roland Ter Linden : « Nous sommes encore loin, en tous cas pour le transport lourd, de l'Europe unique. » (Photo Schwertransportmagazin)

seur de remorques, nous avons développé une remorque dotée d'une section centrale démontable avec laquelle nous pouvons charger et décharger indépendamment les générateurs, qui pèsent environ 70 à 90 tonnes. Ainsi, à destination, nous n'avons pas besoin d'attendre la grue de 160 à 180 tonnes indispensable pour ce type de travail ». Ce qui n'empêche pas que les retards sur les sites d'érection d'éoliennes sont plus que courants, essentiellement à cause du vent. Rien d'étonnant, les éoliennes étant logiquement situées dans les zones où, statistiquement, il y a le plus de vent. C'est également le problème le plus fréquent lors de l'érection de ces constructions pouvant atteindre 100 mètres et la principale cause, y compris pour nous, des modifications de dernière minute qui sont monnaie courante. Ce paramètre nous demande la plus grande flexibilité, c'est pourquoi nous faisons la livraison littéralement « juste à temps ». »

Tracteurs 4 essieux

Le parc de camions de Ter Linden comprend environ soixante remorques et quarante tracteurs, pratiquement tous des DAF. « Il s'agit d'un choix délibéré », explique M. Koster. « Tout d'abord, de façon un peu chauvine, nous pensons qu'une entreprise

La majorité des transports qu'effectue Ter Linden part du Nord ou de l'Est de l'Allemagne et du Danemark, où sont basés certains des principaux producteurs d'éoliennes. Et la destination est bien souvent la France.



« Les camions DAF sont d'une fiabilité remarquable mais, au-delà de ça, il n'existe pas d'autre constructeur dans toute l'Europe qui dispose d'un aussi bon service de pièces détachées que DAF ».

Plus de 510 CV ? Inutile !

La flotte Ter Linden est composée à presque 100 % de camions DAF, la majorité étant issue de la série XF. Ter Linden dispose d'un grand nombre de configurations d'essieux : 4x2, 6x2, 6x4 et 8x4. « Notre tracteur le plus lourd est équipé du moteur PACCAR MX de 12,9 litres et de 510 CV », déclare M. Koster. « Leur couple est tellement élevé qu'ils soutiennent facilement la comparaison avec d'autres marques de véhicules ayant des puissances dont la puissance dépasse les 600 cv. De plus, les autres camions ont souvent du mal à suivre les modèles DAF. »

néerlandaise doit choisir des produits néerlandais. Mais, pour des raisons purement commerciales, DAF est ce qui nous correspond le mieux, principalement parce que l'approvisionnement en pièces détachées en Europe est extrêmement important. Dès qu'un souci technique survient, le problème est toujours d'avoir un tracteur normal 4x2 pour tirer la remorque. Mais ce genre de tracteur FTM 4 essieux, extrêmement lourd, ne se trouve pas à tous les coins de rue. En d'autres termes, en cas de panne, il doit être réparé sur place. Les camions DAF sont d'une fiabilité remarquable mais, au-delà de ça, il n'existe pas d'autre constructeur dans toute l'Europe qui dispose d'un aussi bon service de pièces détachées que DAF ».

Des cacahuètes aux algues

Le biodiesel : une réponse qui pose question

L'huile d'arachide est le carburant avec lequel le premier moteur de Rudolf Diesel a fonctionné. Un siècle plus tard, l'huile de colza est une matière première importante pour le carburant produit à partir d'huiles végétales ou pour le biodiesel. La fin de cent ans de domination de gazole à base d'huile minérale approche alors que le biodiesel débute son ascension. Mais tout cela n'est pas sans poser de problèmes : il y a des questions gênantes concernant les conditions technologiques, économiques, écologiques, sociales et politiques. Parce que mettre la nourriture destinée à l'homme dans un réservoir est une question sensible. La solution existe mais la deuxième génération de biodiesel ne sera pas disponible en quantités abondantes avant 2015.

Début de l'année 2008, la panique a gagné le secteur des biocarburants : les scientifiques ont calculé que les cultures nécessaires pour fabriquer 95 litres de bioéthanol (un réservoir) équivalait à un an de nourriture pour une personne. De solution, le biocarburant était devenu un nouveau problème. Hausse du prix de la tortilla, du lait ? Tout cela est le résultat, entre autres choses, de la demande croissante pour les biocarburants. Le monde et ses 900 millions de voitures et camions est-il prêt pour les carburants biologiques ?

Explosif

Les inquiétudes au sujet de ces effets secondaires sont rapidement passées au second plan. Le prix du pétrole brut avait explosé. La banque commerciale Goldman Sachs pense que le prix du baril atteindra 200 dollars en 2009. Cette prévision s'accompagne d'une pénurie croissante comme le directeur de Shell, Jeroen van der Veer, l'a écrit dans un mémo début 2008 : « Shell s'attend à ce que les stocks

Moins de pétrole, plus de demande

Chaque jour, dans le monde, plus de 85 millions de barils de pétrole sont extraits, soit environ mille par seconde. Depuis 2005, la production de pétrole s'est stabilisée alors que la demande a augmenté. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) pense que la production de pétrole atteindra son maximum en 2030. Au sein de l'industrie du pétrole, on pense que ce pic peut arriver dès 2010, soit l'année également présentée par l'Université suédoise d'Uppsala. Les géologues du magazine New Scientist estiment les stocks de pétrole inférieurs de 80 % à ce qu'on imagine.

La demande de pétrole et de gaz augmentera d'environ 40 % d'ici 2020 en raison de la demande croissante de la Chine et de l'Inde.

de pétrole et de gaz faciles à extraire soient inférieurs à la demande après 2015 ». De plus, l'inquiétude grandit au sujet de l'émission de CO₂ (dioxyde de carbone). Ce gaz piège la chaleur provenant du soleil dans l'atmosphère. Et des températures en augmentation peuvent entraîner le chaos climatique. Lors du sommet climatique de Bali, qui s'est tenu fin 2007, les nouveaux objectifs européens visent à réduire encore les émissions de CO₂. L'utilisation de biocarburants, notamment le biodiesel, en est l'un des piliers. En 2010, 5,75 % des carburants destinés au transport doivent provenir de sources renouvelables et en 2020, ce pourcentage doit passer à 10.

Le CO₂ dégagé par la combustion du gazole traditionnel est dérivé d'hydrocarbures âgés de millions d'années et celui que les plantes utilisaient autrefois provenait de l'atmosphère. L'ancien dioxyde de carbone s'ajoute dans l'atmosphère. Dès que du biodiesel est brûlé, le CO₂ est également relâché, mais il s'agit précisément de la quantité absorbée par la biomasse au cours de sa croissance peu de temps auparavant, ce qui signifie que conduire au biodiesel n'ajoute pas de CO₂ à l'atmosphère. Dans le même temps, faire pousser et traiter la biomasse provoque des émissions de CO₂ supplémentaires, la réduction de CO₂ n'est donc pas non plus complète.

Huile de colza

En ce moment, le biodiesel est principalement tiré d'huiles végétale et animale ainsi que de graisses, par exemple, les huiles de colza et de soja. Toutes ces cultures sont comestibles : leur utilisation à grande échelle a une influence directe sur la production alimentaire mondiale. Ce biodiesel de première génération est relativement simple à produire grâce à la base d'huile de la matière première. L'utilisation de ce biodiesel de première génération entraîne des

En ce moment, le biodiesel est principalement tiré d'huiles végétale et animale ainsi que de graisses, par exemple, les huiles de colza et de soja. Ces cultures sont toutes deux comestibles : leur utilisation à grande échelle a une influence directe sur la production alimentaire mondiale.

économies de CO₂ d'environ 30 %, selon la méthode de production. L'utilisation de biodiesel nécessite d'adapter le système d'injection, en particulier les joints et les éléments de caoutchouc. Du côté du carburant, les constructeurs de moteurs utilisent une norme européenne (ISO EN14214) pour les caractéristiques techniques. Les particules de suie émises au cours de la combustion, même si elles sont moins nombreuses, se comportent différemment, ce qui signifie qu'il peut être nécessaire d'apporter des modifications au système d'échappement. Il existe d'autres inconvénients, tels que les émissions plus élevées d'oxydes d'azote, qui contribuent aux pluies acides, à la destruction de la couche d'ozone ainsi qu'à l'effet de serre.

Le biodiesel de deuxième génération réglera la majorité de ces inconvénients puisque le matériau de base sera une biomasse et des résidus non-comestibles. Les parties les plus dures des plantes sont aussi concernées, des résidus de bois à la paille en passant par l'herbe jusqu'aux accotements de routes, tout ce qui pousse en fait. Au cours de la production, la structure dure est brisée de manière à pouvoir utiliser toute la plante comme matière première. Le rendement utilisable par hectare est donc supérieur (poids récolté de dix à quinze fois supérieure à l'huile de colza) et les coûts sont inférieurs. La réduction de CO₂ de ce biodiesel de deuxième génération peut atteindre jusqu'à 90 %.

Diesel d'algues

Le biodiesel de première génération est déjà disponible à grande échelle et est mélangé au gazole normal. À partir de 2010, le biodiesel de deuxième génération sera produit commercialement et sera disponible à grande échelle à partir de 2015. On s'attend à ce que, d'ici cette même année, le premier diesel d'algues soit également disponible : un carburant produit à partir d'algues à

croissance rapide (croissance quotidienne de 100 %) qui absorbent d'énormes quantités de CO₂.

L'objectif européen de 5,75 % de carburants renouvelables (en 2010) signifie environ 9 millions de tonnes de biodiesel (plus 6 millions de tonnes de bioéthanol). En Europe, la production d'environ 240 usines croît rapidement et a atteint 5,7 millions de tonnes en 2007. La capacité de production en 2008 a été estimée à 16 millions de tonnes.

DAF et le biodiesel

Lorsque le biodiesel sera conforme à la norme ISO EN14214, nous pourrons en mélanger jusqu'à 5 % avec du carburant classique pour les camions DAF actuels sans aucun problème. Les moteurs PACCAR PR et MX Euro 4 et Euro 5 permettent même de fonctionner tout au biodiesel conforme à la norme ISO EN14214, à condition qu'un certain nombre de flexibles soient remplacés et que les intervalles d'entretien soient réduits de moitié.

Comparaison des émissions de CO₂ (de la source au volant)

Biodiesel	79 g/km
Gazole	206 g/km
Bioéthanol	136 g/km
GNV/gaz naturel	181 g/km
GPL	214 g/km
Essence	249 g/km

Les moteurs PACCAR PR et MX Euro 4 et Euro 5 permettent même de fonctionner tout au biodiesel conforme à la norme ISO EN14214, à condition qu'un certain nombre de flexibles soient remplacés et que les intervalles d'entretien soient réduits de moitié.

Vous recherchez la simplicité

STONERIDGE SE5000
UNE NOUVELLE GÉNÉRATION
DE CHRONOTACHYGRAPHE
NUMÉRIQUE



Le nouveau chronotachygraphe Stoneridge offre des téléchargements rapides, des entrées manuelles simples avec modifications aisées ainsi que de larges pictogrammes.

Vous êtes notre source d'inspiration. Nous concevons le produit.

Vous trouverez des informations sur le nouveau chronotachygraphe numérique Stoneridge sur le site www.stoneridgeelectronics.info/SE5000