

## Augmentation de la charge utile

## MAXICARGO TÊTE CHERCHEUSE DE LA CHARGE UTILE

*Jean-Philippe Le Goff a étudié l'opportunité d'augmenter la charge utile d'un utilitaire léger de façon très originale. Le succès est là et les grands comptes passent commande.*

Le carrossier breton a travaillé plus cinq ans pour mettre au point une solution qui rend aujourd'hui de grands services à de nombreux professionnels des métiers du BTP, du transport mais aussi pour des applications originales. De quoi s'agit-il ? L'idée de base vient du fait que tout utilitaire léger peut rouler avec un PTAC de 3,5 tonnes auxquelles s'ajoutent une capacité de remorquage comprise entre 2 tonnes et 3,5 tonnes, correspondant à un PTR (poids total roulant

autorisé) compris entre 5,5 tonnes et 7 tonnes. Mais dans la configuration traditionnelle, c'est à dire une remorque au bout de son timon, cela présente de multiples inconvénients à commencer par la stabilité, le freinage, le danger en cas de crevaison ou les difficultés lors des manœuvres. Le principe revisité par Maxicargo est de rapprocher simplement la remorque du véhicule moteur avec un niveau de qualité de construction et de sécurité validé lors de tests réalisés par UTAC et cette remorque répond

à la directive européenne 2007/46/CE et au Règlement 55 CEE-ONU pour l'attelage. Il y a plusieurs années, les grandes entreprises du BTP ont été les premières à passer commande, impatientes de trouver des solutions à la surcharge à laquelle les professionnels des travaux publics sont particulièrement attentifs. En effet, ils ne peuvent pas se permettre une surcharge quasiment systématique avec un véhicule traditionnel lorsqu'il s'agit de transporter le personnel et d'apporter le matériel sur un chantier



Sur route le Maxicargo est limité à 90 km/h conformément au code de la route.

## LARGE GAMME D'APPLICATION

Depuis son lancement, Maxicargo a trouvé son public. L'équipe de Jean-Philippe Le Goff répond à de multiples sollicitations d'entreprises soucieuses de productivité et de sécurité. Ainsi, lors du dernier salon Selfi, dédié aux véhicules frigorifiques, une version caisse réfrigérée aux couleurs de Davigel était disponible pour essai sur le circuit. Pour un grossiste ou industriel, l'avantage peut être aussi de disposer de plusieurs caisses conditionnées à l'avance. Les conducteurs des véhicules de livraison ne perdant pas de temps en se contentant d'échanger les remorques en seulement trois minutes. En effet, la remorque s'attèle de façon traditionnelle. Le point d'attelage est positionné au centre du véhicule. Le Maxicargo est guidé axialement. Comme elle ne braque pas, les manœuvres en marche arrière sont facilitées et le freinage à inertie est très sûr. La remorque Maxicargo s'attèle et se détèle comme une remorque classique, à deux différences près. Il faut bien aligner le véhicule sous la remorque pour l'atteler en se fiant aux rétroviseurs. Le centrage est finalisé par les petites roulettes placées dans les angles arrière. Il y a aussi deux béquilles avant et deux béquilles arrière, qui assurent la stabilité, à ranger ou à replier. Les différentes actions à mener ne prennent pas plus de 2 minutes. Pour dételer, il suffit de serrer le frein à main, installer les béquilles, enlever la prise d'éclairage et déverrouiller le crochet de sécurité, tout cela à hauteur d'homme.

## GAIN DE PRODUCTIVITÉ

Le châssis de la remorque est de type essieu centré protégé par plusieurs brevets européens. Sur route le Maxicargo est limité à 90 km/h conformément au code de la route. Le constructeur exigeant le bridage du véhicule à 90 ou à 110 en cas d'usage fréquent en véhicule seul. Le conducteur doit disposer du permis E en plus du permis B et d'une carte conducteur, car le véhicule est doté du chronotachygraphe numérique. Toutefois, cette dernière obligation n'est pas nécessaire pour les conducteurs qui rayonnent à moins de 100 kilomètres de l'entreprise. La solution Maxicargo plait aux entreprises car la conduite est plus sûre avec un véhicule stable sur route, l'ensemble est compact. D'autre part, la consommation de carburant est moindre et cerise sur le gâteau, l'ensemble a un



bel aspect valorisant à la fois pour l'entreprise et les salariés. Six personnes trouvent place dans la cabine pour une charge utile totale de 2800 kilos. De nombreux équipements complémentaires peuvent être installés. En fait, il n'y a pas de limite à l'imagination, tant que l'on res-

pecte le poids et l'encombrement pour rester en règle avec le code de la route. Si Maxicargo est constructeur-carrossier, le châssis, dont la dimension diffère selon l'usage prévu, peut être livré à la demande chez tout autre carrossier en fonction de la technicité recherchée.

