

CHARGE

UTILE *Magazine*

272

MENSUEL
AOÛT 2015

BE/ESP/GR/IT/LUX/NL/PORT.
CONT. : 8,80 € - DE : 9,50 € - GB : 8 £
CAN : 11,50 C\$ - MAROC : 95 MAD
SUISSE : 12 CHF

UNE PUBLICATION DU GROUPE HISTOIRE & COLLECTIONS

L 19501 - 272 - F : 7,50 € - RD



POIDS LOURDS
LES BERLIET GLR
SIX CYLINDRES



INCENDIE
LES RENAULT DES
POMPIERS DU VAR



MILITAIRES
LES JEEP ET
CAMIONS BLINDÉS



L'ACTUALITÉ
DU CAMION
INTERMAT 2015



ÉVÈNEMENT
BALADE EN
AVEYRON



L'ENTREPRISE BONIFAY



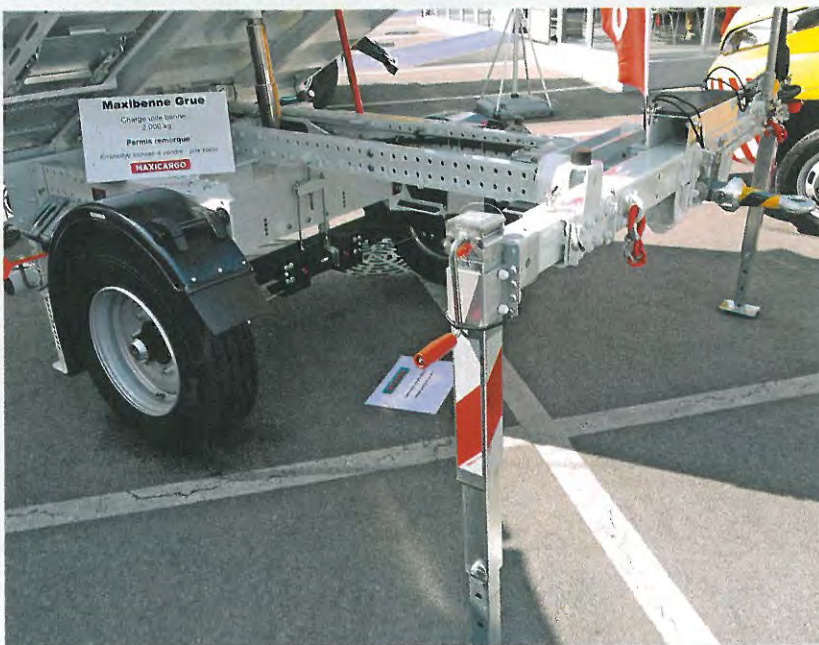
L'AVENTURE DU MAXICARGO : COMMENT TRANSPORTER 2 800 KG AVEC UN PERMIS TOURISME B + E ?

Le Maxicargo avait fait sa première apparition au salon Solutrans de Lyon de 2011. Les avis étaient partagés entre enthousiasme et scepticisme. Le jury du Prix de l'innovation de Solutrans l'avait cependant distingué. Jean-Philippe Le Goff, concepteur du Maxicargo, a persisté et finalement obtenu une homologation européenne et convaincu une clientèle difficile, celle des grosses sociétés de travaux routiers.

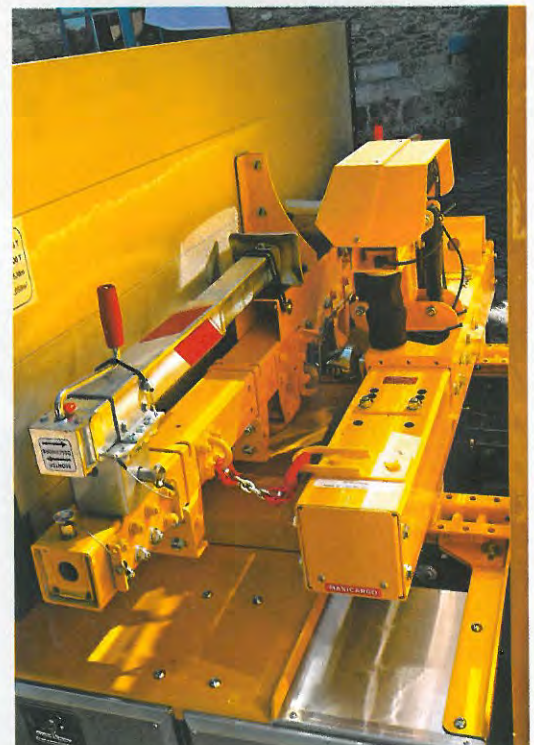
Le concept Maxicargo exploite les particularités de la réglementation européenne s'appliquant aux remorques et au permis B + E (utilitaire

Ci-contre et ci-dessous, à gauche.

Ce Renault Master propulsion a reçu la superstructure accueillant la remorque benne. La traverse devant les roues arrière porte en son centre un « entonnoir » dans lequel va se glisser l'anneau du timon visible au centre de la traverse avant du châssis de la remorque. Sur le Master, de part et d'autre des feux arrière de signalisation, se trouvent les patins en bronze qui permettent à la remorque de rester dans l'axe du véhicule tracteur. Au niveau de l'essieu Al-Ko de la remorque, on remarquera la tringlerie du freinage par inertie. La remorque est équipée de béquilles à l'avant et à l'arrière.



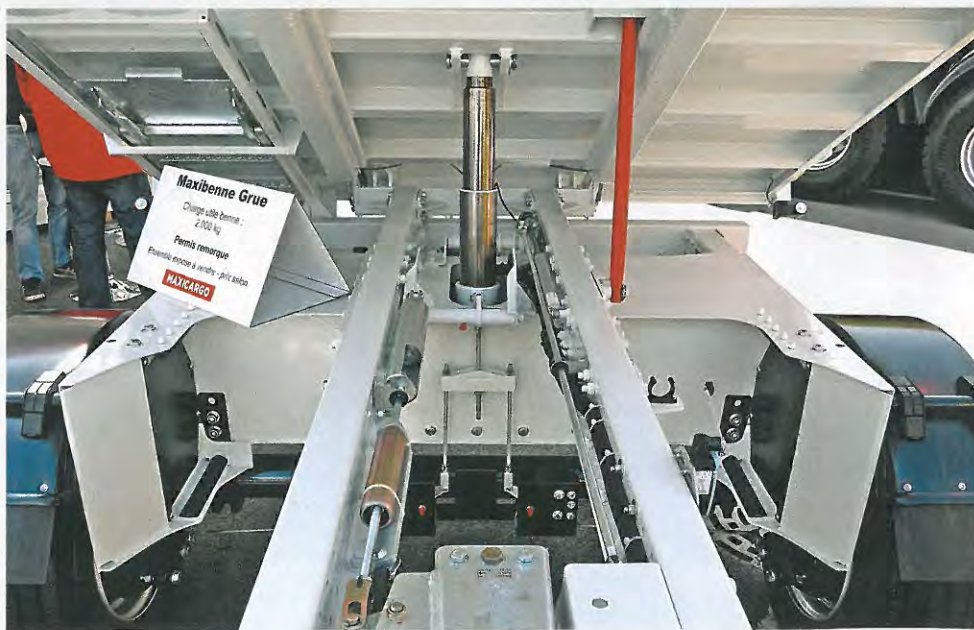
Ci-contre.
On voit ici l'attelage en position de route. Le support de l'axe vertical verrouillant l'anneau est suspendu par rapport à la traverse du véhicule remorqueur de façon à amortir les à-coups verticaux venant de la remorque.



avec remorque de plus de 750 kg). C'est la combinaison d'un utilitaire et d'une remorque qui est accrochée derrière la cabine et qui est maintenue dans l'axe du « tracteur » par deux glissières longitudinales. L'articulation sur le crochet fonctionne dans le sens vertical et le deuxième degré de liberté, exigé pour avoir le statut de remorque (au sens de la réglementation) est dans le sens longitudinal, avec un timon à fût coulissant dont une des fonctions est de commander le freinage par inertie de l'essieu de la remorque lorsque celle-ci pousse vers l'avant lors d'un freinage du véhicule remorqueur. La carrosserie benne, plateau ou fourgon est sur la remorque et sa charge est répartie entre l'utilitaire (via l'anneau d'attelage) et le troisième essieu, comme sur une semi-remorque. L'essieu de la remorque en monte simple sur roues de 17.5 pouces est fourni par le spécialiste Al-Ko. L'utilitaire et sa remorque sont homologués pour un

pois total en charge de 7 tonnes. L'utilitaire doit être du type propulsion (avec essieu arrière moteur et roues jumelées). Diverses combinaisons étaient présentées sur Iveco Daily et Renault Master qui sont les deux premiers utilitaires homologués.

Le Maxicargo a trouvé une application dans le TP, notamment lorsqu'il faut transporter une équipe, de l'outillage et des matériaux dans la benne, avec un conducteur doté du permis B qui peut obtenir un permis E sans difficulté. Le véhicule étant d'un seul tenant, les marches arrière se font avec aisance. En exposition figuraient un plateau porte-engin sur Iveco Daily, une remorque benne de 2 000 kg de charge utile, un plateau à ridelles long, une grue derrière cabine sur le Master. Maxicargo fait état de plus de 65 matériels en service avec, paraît-il, un carnet de commandes intéressant. ■



Ci-dessus.

Maxicargo a intégré la fabrication des carrosseries et le produit est vendu clés en main, comme cet Iveco Daily avec remorque plateau porte-engin à rampes repliables. Une des armoires à outillage transporte une « pilonneuse » pour tasser les sols avec un dispositif de déchargement et chargement assisté Piv'up. La charge utile du plateau est de 2 200 kg. Les pneus de la remorque sont des 225/75 R 17.5 alors que le Daily est chaussé en 195/75 R 16.

Ci-contre.

Sur cette vue de la remorque benne, on distingue la commande de freinage à inertie à gauche à l'intérieur du châssis et la transmission de l'effort par tringles jusqu'au moyeu de roue, préférée aux câbles sous gaine. Sur l'essieu Al-Ko, les roues sont à suspension indépendante par barre de torsion contenue dans le corps d'essieu. On notera la qualité générale de réalisation des équipements ajoutés par Maxicargo.