

Maxicargo. Quand remorque et véhicule ne font plus qu'un



MAXICARGO

« Comment utiliser le potentiel d'un 3,5 tonnes sans être en surcharge, ni sans tracter une remorque manquant de stabilité ? » Telle est la question que s'est posée, voilà quelques années, Jean-Philippe Le Goff, patron d'une SARL dans le Morbihan. L'inventeur a trouvé la réponse, c'est le Maxicargo.

Cette remorque au concept original a fait l'objet, après quatre années de développement, de nombreux dépôts de brevets ainsi que de plusieurs homologations au niveau européen. Elle dispose d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de 3,5 tonnes et s'attelle sur n'importe quel type de châssis cabine d'un PTAC de 3,5 tonnes également, l'ensemble ne dépassant pas le poids total autorisé sur route (PTRA) du véhicule tracteur (7 tonnes). La grande différence du Maxicargo avec une remorque classique est qu'il prend

La remorque est disponible en différentes longueurs et fabriquée en acier galvanisé à chaud. Elle existe aussi en version fourgon.

beaucoup moins de place en longueur, car il est fixé à cheval sur l'arrière du châssis du véhicule à l'aide d'un attelage central automatique de type poids lourd. De plus, le mouvement de la remorque est bloqué sur les côtés par des patins. Elle ne peut donc pas braquer, ce qui la rend parfaitement stable sur route et facilite les marches arrière, un point essentiel, notamment en zone urbaine. Le conducteur possède au



final une solution sécurisante, compacte et maniable, avec une charge utile (CU)⁽¹⁾ d'environ 3 tonnes, incluant passagers et matériel, deux à trois fois supérieure à celle d'un camion benne utilitaire classique. La remorque peut en effet atteindre une CU de 2,3 tonnes si la benne est construite en aluminium ou bien de 2,1 tonnes si elle est fabriquée en acier, à laquelle s'ajoute la CU du véhicule tracteur, allant jusqu'à 700 kg pour un modèle à double cabine. Enfin, le conducteur n'a ici besoin que du permis BE, anciennement nommé E(B)². L'entreprise Maxicargo fournit la remorque et assure la pose d'un plateau spécifique sur le châssis du véhicule ainsi que le kit d'attelage derrière la cabine. La benne est quant à elle délivrée par divers constructeurs (Garnier, JPM, Cabreta, RCI, etc.) dont Gruau, qui propose des produits en aluminium bien adaptés. Le prix, de 20 000 euros HT, comprend la remorque et le montage du système. Un coût élevé que le constructeur justifie par l'économie réalisée en temps et en argent sur le transport des matériaux et des hommes sur les chantiers. [N.L.]

1. Voir notre article consacré aux récentes réformes du permis dans notre numéro 91 paru en mars.
2. La charge utile (CU) est le résultat de la différence entre le PTAC et le poids à vide (PV) du véhicule.

Linhaï. Un transporteur qui carbure au diesel

Le Chinois Linhaï, importé en France par Deltamics, renouvelle sa gamme de transporteurs SSV (Side by Side Vehicle). Il complète notamment l'offre en motorisations et propose dorénavant une variante diesel, en supplément des blocs essence d'origine Linhaï de 352 ou 686 cm³. Le nouveau moteur carburant au gazole est un Perkins à trois cylindres de 761 cm³ développant 16 chevaux de puissance maximale. Il entraîne une pompe hydraulique, débitant jusqu'à 12 litres par minute, permettant d'animer une benne basculante, par exemple. Le nouveau Jobber inaugure un différentiel arrière se bloquant via une commande électrique. Il propose trois modes de traction : 4x4, 2x4 (débrayage électrique) et blocage des différentiels avant et arrière. Le Jobber, disponible dès septembre, se caractérise notamment en version diesel par sa banquette accueillant désormais trois passagers côte à côte et par son homologation en tant que tracteur. [A.G.]



Devès. Un porte-engin spécial minipelle



La société Devès vient d'ajouter à son catalogue un porte-engin spécialement étudié pour transporter une minipelle. Ce plateau, mesurant 1,60 mètre de large et 3,60 mètres de long, se décline en version routière ou agricole. La première bénéficie d'un double essieu suspendu et d'un système de freinage à inertie. Elle présente un poids total autorisé en charge (PTAC) de 3,5 tonnes et une charge utile de 2,47 tonnes. La seconde version, dite agricole, se contente d'un simple essieu à freinage hydraulique et voit sa charge utile portée à quatre tonnes. [D.L.]