

Maxicargo

La charge utile majorée

Eurêcar

Une initiative d'avenir

Laveurs de pistolets

Des outils indispensables



Carrosserie

MATÉRIELS ET TECHNIQUES POUR LE TRANSPORT ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE

DOSSIER > P 10

Carrossiers et constructeurs
Complémentaires !



ISSN 0248 474X - N° 672 - Novembre / Décembre 2012

ÉVÈNEMENT > P 34

Les Olympiades
des métiers

**Le rendez-vous
des champions**



Agenda

2012
Roulez carrosse
De mars 2012 au 10 novembre 2013
Musée des Beaux-Arts d'Arras (62)
www.versaillesarras.com

2013
JANVIER
**Salon des Utilitaires
Légers et voitures**
Du 11 au 20 janvier
Bruxelles - Brussels expo
www.autosalon.be

FÉVRIER
Retro mobile
Du 6 au 10 février
Paris Porte de Versailles
www.retromobile.com

MARS
**Salon international de
l'auto et accessoire**
Du 7 au 17 mars
Genève - Palexpo
www.salon-auto.ch

AVRIL
Bauma
Du 15 au 21 avril
Munich - Allemagne
www.bauma.de

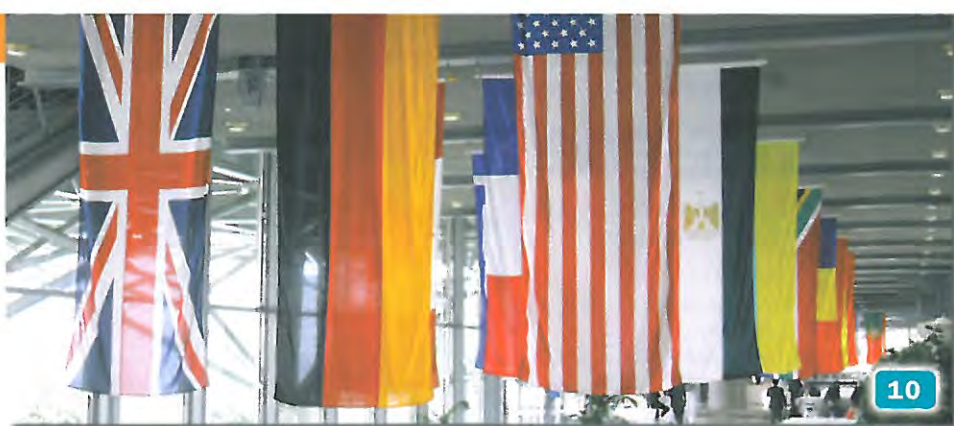
OCTOBRE
Equip Auto
Du 16 au 20 octobre
Paris Nord Villepinte
www.equipauto.com

NOVEMBRE
Solutrans
Du 19 au 23 novembre 2013
Lyon - Eurexpo
www.eurecar.info

Midest et Tolexpo
Du 19 au 22 novembre
Paris Nord Villepinte
www.midest.com
www.tolexpo.com

**Salon des maires et
collectivités locales**
Du 20 au 22 novembre
www.smcl.salons.groupe_monitor.fr

Pollutec
Du 27 au 30 novembre
Lyon - Eurexpo
www.pollutec.com



10

EDITORIAL

3 Une nouvelle année... et après

Carrosserie Industrielle

ACTUALITÉS

6 Innovations et nouveautés

DOSSIER

10 **Bilan 2012**
Constructeurs et carrossiers : complémentaires !

EQUIPEMENT

14 **Groupes frigorifiques**
Le silence est d'or

SALON

16 **IAA Hanovre**
Véhicules pour tous usages

SALON

20 **Energie, maires et pompiers**
Les carrossiers s'exposent

FOCUS

22 **Maxicargo**
Trois fois plus de charge utile

24 Les pages FFC



Photos X.D.R.

20



22

> MAXICARGO

Trois fois plus de charge utile

La remorque à attelage central, développée par Jean-Philippe Le Goff, représente une opportunité pour des carrossiers imaginatifs.

Une équipe a travaillé durant cinq ans pour mettre au point une solution qui doit rendre de grands services à de nombreux professionnels des métiers du BTP et des transports. De quoi s'agit-il ? L'idée de base vient du fait que tout utilitaire léger peut rouler avec un PTAC de 3,5 t. Auxquelles s'ajoutent une capacité de remorquage comprise entre 2 tonnes et 3,5 tonnes, correspondant à un PTRA (poids total roulant autorisé) compris entre 5,5 et 7 tonnes. Mais dans une 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.

Maxicargo, c'est le principe de la remorque revisité, en la rapprochant simplement du véhicule moteur, avec un niveau de qualité de construction et de sécurité validé lors de tests réalisés par UTAC.

Cette remorque répond aux directives européennes 2007/46/CE et 94/20/CE.

Cette année, Jean-Philippe Le Goff constate un véritable démarrage de la commercialisation de Maxicargo et, bonne nouvelle, ce sont les grandes entreprises du BTP ou du transport qui s'y intéressent. Les professionnels des travaux publics sont particulièrement attentifs, car 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.

D'autres professionnels ont aussi apprécié les performances de charge utile de Maxicargo. Ainsi, les transports Guisnel, spécialiste du meuble, cherchent à densifier leurs tournées. Le transporteur breton exploite en ce moment un Renault Maxity doté d'une caisse de 24 m³, qui autorise une charge utile de 1 600 kg contre 600 à 800 kg avec les habituels 20 m³.

> COMMENT ÇA MARCHE ?

La remorque Maxicargo s'attèle de façon traditionnelle. Le point d'attelage haut est positionné au centre du véhicule. Le Maxicargo est guidé axialement. Comme elle ne braque pas, les manœuvres en marche arrière sont facilitées. Le freinage à inertie est très sûr. La remorque 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 (à ranger ou à replier), qui assurent la stabilité. Les différentes actions à mener ne prennent pas plus de deux 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. Le châssis de

la remorque est de type essieu centré, protégé par plusieurs brevets européens. L'essieu, comme la commande de frein et les béquilles télescopiques, sont de marque AL-KO – une référence – comme les amortisseurs développés spécialement pour cette fabrication par TRW. L'ensemble des composants et des aciers utilisés sont dimensionnés pour durer au moins dix ans. Sur route, le Maxicargo est limité à 90 km/h conformément au code de la route, le constructeur exigeant un 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 50 km de l'entreprise. www.maxicargo.com

Ainsi doté, l'équipage du petit camion part en livraison pour la journée plutôt que de repasser au dépôt.

GAIN DE PRODUCTIVITÉ

L'année prochaine verra s'accroître les ventes de Maxicargo. En effet, la remorque peut être carrossée de multiples façons. En fait, ses limi-

tes seront celles de l'imagination et du savoir-faire des carrossiers partenaires. C'est bien l'intérêt de ce concept.

L'initiateur de la remorque du futur n'en est pas à son coup d'essai. Il a créé en l'an 2000, avec son épouse, une entreprise tout aussi innovante. Elle propose, à des commerçants

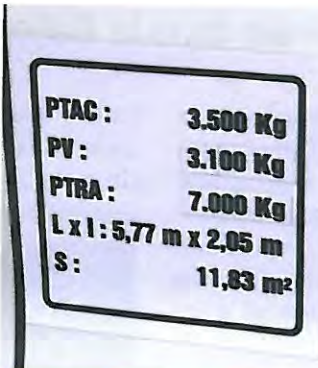


L'équipe pose devant une version benne plébiscité par les grandes entreprises du BTP et le nouveau fourgon qui va intéresser les transporteurs de marchandises.

Photos Kerbrat



Deux minutes suffisent pour dételer la remorque ou l'accoupler avec une méthode bien conçue.



La charge utile est remarquable, la preuve par la plaque de tare.

la forme d'un loyer mensuel ou d'un paiement échelonné en trois annuités.

Certains utilisateurs ont déjà apprécié un retour sur investissement rapide, tant les prises en compte de l'efficacité (dans le travail comme de la sécurité) sont évidentes. D'autre part, le fabricant assure que la robustesse de la remorque permet sans problème une seconde vie, en passant d'un premier véhicule à l'autre, lors d'un renouvellement. Autre avantage, lors d'une exploitation quotidienne : l'utilisation d'un seul véhicule tracteur pour plusieurs remorques. « Je compte sur les carrossiers qui sont des gens plein de ressources et d'idées pour développer la diffusion de Maxicargo » assure Jean-Philippe Le Goff, qui part en tournée avec un nouveau fourgon de 20 m³ avec hayon, permettant une charge utile de 1 800 kg, contre moins de 600 kg avec un véhicule traditionnel. ○

JEAN-YVES KERBRAT



Le système d'attelage est particulièrement sûr. Pour finaliser la manœuvre, le centrage est finalisé par les petites roulettes placées dans les angles arrière.

et des industriels, des caisses frigorifiques de poids lourds reconconditionnées en chambres froides. C'est une excellente idée de seconde vie, pour des matériaux difficilement recyclables. La société Le Goff est le leader national de cette spécialité originale – avec près de 200 rénovations par an (www.caisse-frigo.fr).

C'est en profitant de l'existence de cette entreprise – qui tourne bien

– que Jean-Philippe Le Goff a pu se lancer dans l'aventure de cette remorque innovante. Mais le très haut niveau technique souhaité par le dirigeant a un coût. Pour l'équipement complet d'un véhicule prêt à carrosser, il faut compter 19 900 € HT. C'est sur cette base que le carrossier va intervenir pour installer une benne, une grue ou un fourgon. Le financement reste possible et Maxicargo propose un étalement du paiement sous



Forankra
ACK S.A.S.

Secures everything in transit™

Double planchers

- de CO₂
+ de fret

Fourgons



Bâchés



ACK Forankra SAS, 8 rue de Vaucanson, ZA de la Pesselière 69780 MIONS
Tél. : +33 (0)4 72 45 01 20 - E mail : info@ackforankra.fr