

ON PARLE DE NOUS ...

ON PARLE DE NOUS...
// Salon //

BTPmag

N° 373 - AVRIL 2025

KOBELCO

N°1 EN FRANCE!



Saviez-vous que KOBELCO est en tête des ventes de pelles hydrauliques sur chenilles en France ? Nous sommes fiers d'être le choix préféré des clients à la recherche de fiabilité, de productivité, de confort et de technologie Japonaise.

Merci également à nos concessionnaires qui ont été élus réseau de distribution de l'année lors des TDM 2024.

La qualité de notre service est la clef de votre réussite !



Built for Perfectionists™

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY EUROPE B.V.



contactfrance@kobelco.com
www.kobelco-europe.com



Le Renault C E-Tech 10x4 n'est exploitable que là où la réglementation corde un avantage au cinquième essieu.

Les exposés sont carrossés en tribenne et en ligne à déversement arrière. Leurs ponts avant et les totodirecteurs supportent 10 t, contre 11,5 t par pont arrière. Il en résulte des PTAC techniques de 41 et 50 t pour ces véhicules. Ils ne se justifient pleinement que sur les terrains instables et les pistes défoncées. Le châssis Tatra laisse la possibilité de placer des stabilisateurs sous la cabine, dans le cas contraire à faux avant alors que la concurrence place au mieux devant la cabine au risque de bloquer l'homologation en France.

50 PENSE AUX GRUES

La gamme Canter thermique sera compatible avec le biocarburant HVO fin 2025. Parallèlement, la version électrique eCanter s'enrichira de nouvelles configurations de batteries reculées afin de faciliter la pose des stabilisateurs requis pour les grues auxiliaires et les nacelles. Les solutions à venir concernent également l'arrivée d'un attelage sur eCanter, ce qui est essentiel sur le marché des camions légers.

HVO EST MULTI-ÉNERGIES

Volvo met en avant la diversité des configurations déjà disponibles pour le FMX électrique, mais aussi son offre d'énergies alternatives qui comprend également le B100, le méthane liquéfié et le HVO. A la Bauma, le stand Volvo présente un FH Electric 6x2 avec appareil à bras et benne déposable et un FMX Electric 6x4 électrique. La nouveauté marquante se trouve au stand Putzmeister où un FM Electric

8x4*4 tridem 330 kW est équipé d'une pompe à béton dont la portée atteint 42 m. L'intérêt de ce véhicule réside dans la possibilité d'alimenter la pompe par une prise industrielle de 32 ou 63 A, ou bien par prise CCS2 sans recourir aux batteries du véhicule et concomitamment au chargement de celles-ci. Elles ont une capacité de 360 kWh avec une stratégie d'utilisation à long terme qui limite leur capacité utile à 250 kWh (soit 70%). Cette énergie embarquée permet de parcourir 50 km et de pomper 50 m³ de béton. Ce FM n'est pas une simple preuve de concept. C'est un véhicule client commandé par l'entreprise suédoise Swerock. Déployée sur un chantier, la pompe de ce FM est candidate à une recharge par le bloc Volvo CE PU500 qui est susceptible de contenir des batteries en deuxième vie.

SCANIA EXPOSE SON TRACTEUR 6X4 GNC

Avec ses bouteilles de (bio-)méthane comprimé dans l'empattement et dos cabine, le tracteur Scania R460 A6x4HB mérite l'attention. L'ayant conduit en janvier dernier en Norvège, j'ai été très agréablement surpris par la disponibilité de son moteur gaz OC13 460 ch/2300 Nm très efficacement secondé par la boîte à 14 rapports GC25H avec rampante pour usages sévères et par le ralentisseur hydraulique Scania R4700D totalement débrayable. La suspension pneumatique de ses trois essieux (ponts à double réduction) participe à la fois au confort et à la facilité d'attelage. Également en silhouette 6x4, le porteur benne à propulsion

électrique Scania R400E B6x4 NA (badgé 40R) utilise l'une des désormais nombreuses chaînes cinématiques électriques de cette marque. Annoncé, mais pas encore présenté, l'eAxle Scania laisse pour l'heure le champ libre à un vaste choix de motorisations centrales avec boîtes adaptées. Tel que montré à la Bauma, le 40R reçoit la « machine électrique » EM C1-4 (plus légère que la EM C3-6) adaptée aux forts rapports de réduction et donc, aux fortes charges en situations difficiles. Compatible avec des PTRAs jusqu'à 74 t, elle se décline en cinq puissances de 270 à 400 kW et est relayée par une boîte GE14M1 à 4 rapports. La stratégie d'utilisation des batteries consiste ici à n'utiliser que 83% des 416 kWh embarqués, soit 345 kWh pour une autonomie routière de 300 km avec 26 t. Les nouveautés sont également thermiques avec l'exposition du 5-cylindres DC11 de 10,6 l qui développe jusqu'à 500 ch en contexte industriel et apparaîtra sur les camions routiers de la marque en mai 2025.

MAN CULTIVE SES ORIGINALITÉS

MAN se distingue avec cinq véhicules lourds sur son propre stand dont seulement un camion électrique. Il s'agit d'un eTGS 6x2-4 (ou 6x2*4 en « notation Scania ») alimenté par 320 kWh embarqués, carrossé en tribenne par Meiller (Trigenius D316) et équipé d'une grue 23 tm Palfinger PK24.001 (jusqu'à 6,2 t ou 15 m). Côté diesel, MAN n'a pas jugé opportun de célébrer les 20 ans de l'entraînement hydraulique temporaire Hydrodrive (fourni par Poclair Hydraulics). MAN est pourtant seul à monter sans sourcilier cet équipement sur le deuxième essieu d'un porteur alors que ses concurrents se contentent timidement de le réserver au premier essieu. Entraîné par le plus puissant des D26, le TGS 35.540 8x2H-6 est un 8x2 tridem avec pont en troisième position et un essieu directeur à entraînement hydraulique temporaire en deuxième position. A cela, ce porteur ajoute un stabilisateur devant le bouclier avant, ce qui est une autre spécialité MAN. Cet équipement permet l'utilisation devant la cabine de la grue 95 tm Palfinger PK 135.002 TEC 7 (jusqu'à 30 t ou 22 m). Pour l'exceptionnel, MAN expose un tracteur TGX 33.640 6x4 BL SA animé par le 16-litres D38 et configuré pour un PTRAC de 180 t. Avec sa benne hors code et son PTRAC technique de 50 t, le TGS 41.480 8x4 BB CH exposé est destiné aux mines et carrières hors Europe. Utile en régions à fort relief, le TGM 18.320 4x4 BB CH maximise ses capacités de franchissement grâce à sa monte pneumatique

ON PARLE DE NOUS ...

monotrace. Interrogé à propos de l'absence du nouveau moteur D30 lancé en 2024 sur la gamme routière et partagé avec Scania, MAN explique que ce 13-litres remplacera le D26 sur la gamme construction en 2028 avec Euro VII. La boîte « groupe » (d'origine Scania) est également absente de cette gamme. Le D38 reste fidèle à la ZF Traxon.

FORD FAIT CONNAISSANCE AVEC LES CARROSSIERS

«As-tu trouvé le stand Ford Trucks?» était l'un des running jokes des visiteurs de la Bauma tant le stand de l'importateur allemand était discret, recouvert de F-Line trop serrés pour être pleinement appréciés. A propos de Ford, c'est plutôt l'activité de son importateur français et sa relation avec les carrossiers qui nous intéressent. En 2024, il n'a immatriculé qu'un seul porteur. Actuellement, il fait carrosser des F-Line 6x2*4 en appareils à bras chez Dalby ainsi que des 6x4 et 8x4 en malaxeurs chez Imer et Schwing Stetter. A propos des bras, l'importateur F-Trucks France prévoit également de travailler avec Fassi et Palfinger. Il n'oublie pas pour autant les bennes et plateaux-grues. « Nous pensions aller plus vite, mais le travail avec les carrossiers prend du temps » commente Frantz Perre, directeur du réseau Ford Trucks France. Comme à l'IAA, les carrossiers turcs prennent position. Ils se font parfois remarquer par leurs camions. Il ne faut pas moins qu'un Scania R770 transformé en 14x4 pour porter la grue turque Hydrokon HK390.0059 qui pèse à elle seule 40 t (46 t avec fléchette), mais lève 98,7 t à 3,31 m et 8,2 t à 31,69 m. Chez l'italien Weico, un Volvo FM 8x2 muni d'une plateforme d'inspection d'ouvrage d'art a reçu 3 essieux supplémentaires chaussés de bandages afin de limiter le balancement à l'arrêt puisqu'il s'emploie sans stabilisateurs. Pour l'exotisme, Sany est venu avec un porteur 8x4 E435 électrique. Et des pépites camionnesques nous en trouvons aussi chez KH-Kipper qui pose une impressionnante benne sur châssis Scania 8x4 ou encore chez Ressenig grâce à qui le MAN TGM 4x4 change de carrosserie en un clin d'œil. Rendez-vous dans trois ans pour estimer la progression de la transition énergétique qui semble marquer le pas. Les châssis avec énergies alternatives sont disponibles, mais leurs carrosseries sont généralement plus chères et leur TCO peine à être compétitif.

Loïc Fieux.



6/ Le Sany e435 est un 8x4 électrique principalement destiné à être carrossé en malaxeur.

7/ Ce Scania R770 14x4 est équipé d'une grue turque Hydrokon 390 tm.

8/ Soignant son apparence, l'Arocs Extent est une série spéciale lancée à la Bauma.