

MODÈLES ÉCONOMIQUES

Chacun pour soi, ECO pour tous



Renault Trucks a été le pionnier des tracteurs basse consommation avec le Premium Optifuel.

Scania a innové avec son assistant à la conduite dans le cadre du programme Ecolution.



Les formations à la conduite économique peuvent en outre compter pour 7 points au CAP.

Avec leurs modèles économiques, les marques appliquent (presque) toutes les mêmes recettes pour réduire la consommation et les émissions de CO₂. Mais puisque les résultats suivent...

La recette est désormais connue, et appliquée de manière (presque) uniforme par les constructeurs : réunir sur un même véhicule plusieurs techniques réduisant la consommation avec un outil d'analyse de la conduite et des formations à l'ecodriving. Le prix d'achat supérieur se récupère avec la baisse des coûts opérationnels... surtout quand le client n'avait jamais conscientisé ses chauffeurs à la conduite économique.

Renault Optifuel, le pionnier

Précurseur en la matière en 2009, le programme Optifuel propose, en plus de l'équipement passif du camion, une formation à l'écoconduite. Depuis plusieurs mois

déjà, Renault propose le système Optiroll (passage en roue libre), qui ne fonctionne cependant que quand le régulateur est actif. En complément, le logiciel Infomax, qui en est à la 6^e génération, permet un suivi très précis du chauffeur : consommation, utilisation du matériel et du style de conduite. Si quasi rien n'est disponible en temps réel pour le chauffeur à l'écran, ce système est toujours cité en exemple tellement il est facile, pertinent et très efficace.

MAN Efficient Line

Présent depuis 2010, le TGX Efficient Line affiche lui aussi une tare réduite au maximum grâce à des matériaux légers (réservoir à carburant et à air) et la suppression de la roue de

secours et du pare-soleil entre autres. Comme chez DAF et Iveco, la vitesse est limitée d'usine à 85 km/h, ce qui garantit le maintien du bon rapport à tout moment. Le MAN dispose en outre d'un système de suivi des performances, le MAN Telematics, qui sera encore amélioré à partir de l'IAA. La formation de conduite économique MAN ProfiDrive est incluse dans le pack.

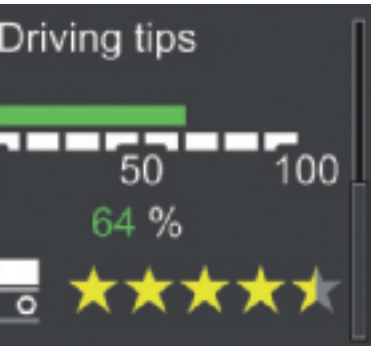
Scania Ecolution

Sans avoir vraiment travaillé sur l'aérodynamique de la cabine, Scania met l'accent sur la formation des chauffeurs (Scania Academy), les pneus à faible résistance au roulement et à leur pression (TPM avec affichage au tableau de bord), et surtout le SDS. Véritable coach personnel, ce dernier attribue au chauffeur des points sous forme d'étoiles qui concernent son style de conduite : gestion des côtes, anticipa-

tion, utilisation des freins ou encore la sélection des rapports. Scania est en outre le premier à avoir présenté son PCC (Predictive Cruise Control). Avec une vision GPS, le régulateur anticipe le relief 3 km à l'avance et influence donc les changements de rapports en fonction de ce dernier. Concrètement, il réalise ce que le chauffeur, en roulant à allure régulée, ne fait (généralement) pas.

Iveco Ecostralis

Une de ses particularités réside dans la limitation volontaire à 85 km/h. La boîte automatisée (Iveco Eurotronic) peut être doublée du système ECOFleet, particulièrement intéressant lorsque différents chauffeurs utilisent un véhicule qu'ils ne connaissent pas forcément : il n'autorise que de rares passages au mode manuel comme lors du démarrage, avant et après une côte. L'ECOSwitch vient en aide au chauffeur.



LA STRATÉGIE DES SEPT GRANDS

MARQUE	DAF	IVECO	MAN	MERCEDES ⁽¹⁾	RENAULT	SCANIA	VOLVO ⁽¹⁾
Appellation Commerciale	ATe	Ecostralis	EfficientLine		Optifuel	Ecolution	(Fuelwatch)
Limitation usine de la vitesse	✓	✓	✓	✓ ⁽²⁾	✓	✓	✓
Pneus à faible résistance	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Contrôle de pression des pneus	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kit aérodynamique	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Formation ecodriving	Option	✓	✓	Option	Option	Option	✓
Affichage au tableau de bord	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Coaching du chauffeur	✓	✓	✓ ⁽³⁾	✓	✓	✓	✓
Suivi des données chauffeur	✓	Iveconnect	MAN Telematics	Fleetboard	Infomax	Scania Driver Support	Dynafleet
Boîte robotisée	AS-Tronic (ZF)	Eurotronic (ZF)	Tipmatic ZF)	Powershift	Optidriver	Opticruise	I-Shift
Fonction roue libre	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Cruise Control via GPS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

✓ OUI ✓ NON

(1) pas de gamme ou de pack spécifique, options uniquement

(2) pas d'usine, sur base volontaire (3) sur nouvelle gamme

feur en gérant le programme IEco et en améliorant les phases de changement des vitesses et les prestations du véhicule en fonction du chargement. Le nouveau Stralis possèdera (en option) un assistant à la conduite et un outil d'analyse du style de conduite, mais pas encore un régulateur via GPS. Une formation est également prévue à l'achat du véhicule (7 pts CAP).

DAF ATe

Comme chez MAN, le pare-soleil a disparu et DAF a innové en encapsulant entièrement l'échappement. Autre point, l'intervention sur la boîte (passage en mode manuel) n'est plus possible dès que la vitesse de 30 km/h est atteinte. Lorsque le chauffeur démarre, l'ordinateur affiche consommation instantanée, moyenne, temps passé sur l'inertie du véhicule, mais pas (encore) de véritable coach informatique.

DAF est aussi un des trois constructeurs à limiter la vitesse d'usine à 85 km/h.

Volvo Fuelwatch

Le programme Fuelwatch ne comprend pas un modèle ou un pack particulier, mais propose tout de même plusieurs mesures de réduction de la consommation. La boîte automatisée I-Shift reste parmi les meilleures et se combine à l'I-roll, qui comme chez Renault et Mercedes, met en pratique le principe suivant : la boîte de vitesses passe en roue libre afin de profiter de l'énergie cinétique acquise par le camion lors des faux plats en descente. La formation est elle aussi à l'ordre du jour depuis un bon moment. Même si les infos dispensées à l'écran sont limitées, le système Dynafleet propose de nombreuses infos au gestionnaire. Sans attendre le nouveau FH, Volvo vient

de présenter le I-See, son régulateur via GPS.

Mercedes

Pas de gamme ou de programme spécifique chez Mercedes, mais les principaux éléments sont bien disponibles. Précurseur du mode 'roue libre' (Ecoroll) et de la récolte d'informations sur le style de conduite (via Fleetboard), Mercedes est aussi un des premiers à proposer un régulateur combiné au GPS. La formation des chauffeurs existe aussi depuis un bon moment, et sur le nouvel Actros, il est possible de choisir une limitation volontaire à 85 km/h.

Au menu, ou à la carte ?

Les modèles économiques tiennent actuellement le haut du pavé. Il est vrai que les packs complets s'adressent davantage aux flottes qui ont besoin d'obtenir des résultats immédiats (souvent parce qu'elles n'ont pas prêté beaucoup d'attention à la consommation avant...). Attention toutefois aux rapports de pont, dont le choix est souvent réduit et ne correspond pas à toutes les conditions de travail et à tous les reliefs. Plutôt qu'un menu figé, on préférera donc souvent se servir à la carte, l'essentiel résidant plus dans les résultats que dans la méthode.

Pierre-Yves Bernard

@ LES 'PLUS' DE WWW.TRUCK-BUSINESS.COM

- L'analyse de l'impact réel d'une limitation de vitesse à 80 ou 85 km/h
- La liste des instituts agréés proposant des formations 'code 095' à la conduite économique