

Une caravane d'économies

La caravane Eco Drive organisée par Daf France aura permis à 500 transporteurs de mémoriser quelques principes de conduite économique.

Partie le 1^{er} avril de la région parisienne, la caravane des trois semi-remorques Daf MX Eco Drive a achevé son périple français début septembre, après une interruption en août. Au total, 500 personnes ont ainsi bénéficié, à travers le réseau du constructeur, d'une formation d'une demi-journée aux principes de la conduite économique, adaptés aux caractéristiques des moteurs MX. Une première en la matière pour Daf et une animation précieuse pour les distributeurs participants, alors que les ventes de véhicules neufs sont en plein marasme.

Du patron au mécanicien

« Nous avons retenu la caravane pendant deux jours sur notre site de Mayenne, indique Marc Ciron, P-DG de Poids Lourds 61. Cela nous a permis d'accueillir 24 clients au cours de quatre sessions. Nous avons choisi, parmi les plus fidèles, ceux susceptibles de donner suite à la formation au sein de leur entreprise. C'était une excellente opportunité pour faire du relationnel, tout en apportant un véritable service. » Une première expérience réussie,

Une animation précieuse pour les distributeurs, alors que les ventes sont en plein marasme



même si la participation du réseau était obligatoire et assortie du paiement d'une partie des frais, en plus de ceux nécessités pour l'invitation et l'accueil des clients. Parmi ces derniers se trouvaient toutes sortes de profil, depuis le patron acheteur et utilisateur jusqu'au moniteur de conduite ou au mécanicien chef de parc.

Un moniteur au garage ?

Comme d'autres distributeurs, Marc Ciron aurait bien voulu bénéficier de quelques séances de plus, histoire de réduire la sélection, alors que les candidats à cette formation étaient plus nombreux que les heureux élus. Du coup, il avoue réflé-

chir sérieusement à l'embauche d'un formateur à plein-temps, qui aurait, en plus d'une mission d'apprentissage et de mise en main des véhicules, celle d'entretenir de nouveaux rapports technico-commerciaux avec les clients. Pour ceux qui, parmi ces derniers, auront participé à la caravane, il est possible d'organiser, dans l'entreprise, des formations pour les conducteurs en se fondant sur le matériel pédagogique et les indications recueillies lors du stage. La formation Eco Drive était organisée autour d'un parcours type, défini à l'avance par les formateurs afin d'étalonner, sur une trentaine

de kilomètres, la conduite des stagiaires au cours d'une première sortie. Pour faciliter la prise en main, les trois véhicules étaient des semi-remorques fourgons de 40 t, correspondant à un profil grand routier standard selon les critères du marché français. Tous étaient des XF105 de 460 ch Euro IV, avec rapport de pont de 2,93, pneus 315/80, cabine Space Cab et déflecteur de toit. Deux étaient équipés d'une boîte manuelle ZF à 16 rapports, avec ralentisseur Intarder. L'autre avait la transmission robotisée ZF AS-Tronic, sans ralentisseur additionnel, mais avec le frein à décompression du moteur MX.



BILAN En fin de stage, le moniteur commente les résultats des deux sessions de conduite. Chaque stagiaire repart avec un kit de formation élémentaire.

En une demi-journée, le stagiaire peut gagner jusqu'à 3 l aux 100 km

formateur s'abstenait de tout commentaire, se contentant de mesurer les temps, la consommation et de mémoriser les habitudes au volant du stagiaire.

Maîtrise de soi

Ensuite, en salle, une présentation technique détaillait les différents aspects de la conduite économique, laquelle repose d'abord sur l'étude des différentes résistances qui pèsent sur la consommation de carburant (lire encadré). Elle suppose de disposer d'un véhicule bien entretenu et rappelle au conducteur les vertus de l'anticipation et de la maîtrise de soi.

Elle n'empêche pas, au contraire, de maintenir, voire d'améliorer, la vitesse moyenne. C'est en tout cas une des démonstrations finales de la formation, avec mise en pratique au cours de la deuxième séance de conduite. En une demi-journée, le stagiaire peut « gagner » jusqu'à 3 l/100 km, ainsi que quelques kilomètres heure. Il doit oublier la conduite à l'oreille pour se concentrer sur le compte-tours et retirer le pied de l'accélérateur dès

que ce n'est plus nécessaire. Les changements de vitesse doivent être faits de manière judicieuse, en cherchant toujours à rester entre 1 000 et 1 500 tr/min.

Avec une boîte robotisée, il faut parfois reprendre la main en forçant un changement de rapport. Dans les descentes, la mise en œuvre du ralentisseur doit s'accompagner de la recherche du régime le plus élevé possible, afin d'accélérer la circulation du liquide de refroidissement et d'éviter l'enclenchement du ventilateur lors du plat ou de la montée qui suit.

Toute vitesse excessive se traduit inmanquablement par une consommation en hausse... même en descente. Dans ce cas, de nombreux conducteurs sont tentés de dépasser les 85 km/h, vitesse limitée à la construction, pour prendre de l'élan. C'est pourtant un mauvais calcul, car le limiteur aura coupé l'injection et ne la rétablira qu'à la vitesse de 85 km/h avec le risque d'une perte de régime et la nécessité de relancer le moteur plus que nécessaire par la suite.

Bruno Téreygeol

RÉSISTANCE : LA RÉGLE DE TROIS

Comme tout véhicule automobile, un poids lourd est soumis à trois résistances lors de ses déplacements. Celle de l'air augmente avec la vitesse. Elle peut être réduite en équipant le véhicule d'accessoires aérodynamiques, dont le plus important est le déflecteur de toit. Bien réglé et complété par des extensions latérales, ce dernier peut réduire la consommation de carburant jusqu'à 10 %. Pour s'assurer de son bon positionnement, il peut suffire d'observer le haut de la semi-remorque : la présence d'insectes écrasés indique un mauvais réglage. Soulignons que l'ajout d'accessoires tels que rampe de feux ou avertisseurs pneumatiques sur le toit du véhicule peut peser dans une proportion de 3 à 10 % sur la consommation.

Celle-ci est également influencée par la résistance au roulement, qui augmente avec la vitesse, mais qui s'accroît aussi en cas d'essieux mal alignés et de pneus sous-gonflés. La pression des enveloppes doit être vérifiée régulièrement, car elle ne peut se mesurer à l'œil. Le surgonflage réduit la consommation, mais il accélère l'usure des pneus.

PUISSANCE, COUPLE ET CONSOMMATION

La troisième résistance est celle de la pente. Pour la vaincre, il faut, en proportion de la charge emmenée, de la puissance. À ceci près que, sur un camion moderne, c'est moins la puissance que le couple qui constitue la référence. Un couple élevé et constant, obtenu au plus bas régime moteur possible, est garant d'une consommation de carburant réduite. C'est ce qui caractérise le moteur MX de Daf, comme la plupart de ses concurrents. Pour conduire au mieux, le chauffeur doit avoir en tête les trois courbes principales du moteur : celle de la puissance en chevaux (ch) ou en kilowatts (kW), celle du couple en Nm et celle de la consommation spécifique de carburant en g/kWh. Sur un moteur MX, cela implique notamment de ne jamais dépasser le régime de couple maxi, qui est aussi celui de la puissance maxi, tout en évitant les charges (pression sur l'accélérateur) partielles et faibles pour lesquelles la consommation spécifique est élevée.

