

Le mensuel spécialisé des chauffeurs professionnels

N° 7-8/2020

SWISS
CAMION

SWISS CAMION

LES
ROUTIERS +
SUISSES



+++ Série «Jeunes chauffeurs»
Oli Schär, 31 ans



CNG ou LNG

IVECO est prêt pour une nouvelle génération de carburants

Page 10



Quand «Schumi» va chercher un yacht à Ibiza
Un transport exceptionnel

Page 16



Camions et écologie peuvent faire bon ménage
Des pellets produits sans CO₂,

Page 34



Un camion transformé en camping-car
En vacances avec sa maison

Fr. 7.50

ISSN 1423-4319





Une véritable alternative au diesel: cet IVECO de 13 litres et de 400 ch roule au gaz naturel et au biogaz. Coop l'utilise pour ses transports régionaux.

Photos: Daniel von Känel

Moins de CO₂ et moins de bruit

Coop vient de recevoir quatre camions IVECO fonctionnant au gaz. Il s'agit de trois semi-remorques et d'un porteur à trois essieux de 26 tonnes. Par rapport aux camions diesel, ils ont l'avantage d'émettre moins d'émissions de CO₂ et moins de bruit.

«La différence par rapport à un camion diesel est minime», explique Hasan Sarica, le chauffeur qui roule sur un IVECO à gaz de la Coop. «Si vous faites attention, vous pouvez percevoir qu'il a un peu moins de puissance qu'un camion diesel. Quant au processus de ravitaillement, il est un peu plus long, surtout lorsque vous allez dans une station-service réservée aux voitures car elle a moins de pression», ajoute-t-il. «D'autre part, le camion à gaz est beaucoup plus silencieux, par exemple sur autoroute. Son côté silencieux est très agréable et on ne voit plus de fumée, même quand on accélère.»

«Le comportement routier n'est pas identique à 100% à celui d'un diesel mais il en est très proche», explique Dalibor Schieder, chef de l'achat des véhicules de logistique de Coop. «La courbe du couple est très similaire, il n'y a que très peu de changements pour le chauffeur.» L'autonomie de ce camion à gaz est de 300 à 400 km. «C'est suffisant pour le trafic régional et c'est pour cela que nous avons ache-

té ces quatre camions CNG», explique Dalibor Schieder.

De nombreux avantages

Le moteur IVECO Cursor 9 NP a été spécialement développé par FPT Industrial pour le service de distribution. Il dispose de la même puissance et du même couple que le moteur diesel Euro 6. Cette puissance et cette efficacité énergétique le destinent aux missions les plus exigeantes. Son moteur de 8,7 litres développe une puissance de 400 ch à un régime de 2000 tr/min. Dans le domaine des moteurs fonctionnant au gaz, IVECO propose également une version plus puissante, un 12,9 litres de 460 ch conçu pour des transports sur de longues distances. Des injecteurs au turbo-compresseur, tous les éléments sont conçus de manière à offrir le plus de puissance et le meilleur couple possible.

Par la même occasion, la durée de vie et les intervalles entre les services ont encore été améliorés. L'utilisation du gaz naturel ou du

biogaz comme carburant présente de nombreux avantages. Le simple fait de rouler avec du CNG (Compressed Natural Gas) normal réduit les émissions de CO₂ de 20% par rapport à un moteur diesel, explique Dalibor Schieder. Le biogaz, en revanche, est une énergie renouvelable qui est neutre sur le plan climatique. Ce carburant est donc logiquement soutenu par la Confédération. Il y a par exemple des ristournes sur la RPLP lorsqu'un camion roule au biogaz. «Il est donc intéressant, tant d'un point de vue écologique qu'économique, de rouler au biogaz», précise-t-il.

Des camions nettement plus silencieux

Selon Dalibor Schieder, les émissions sonores constituent un argument important. «Les véhicules à gaz sont nettement plus silencieux que les véhicules diesel», confirme-t-il. Avec ce nouveau poids lourd à trois essieux, c'est deux fois plus important. En effet, celui-ci est équipé d'un groupe de refroidissement qui fonctionne également au gaz. «Ce nouveau groupe de refroidissement n'a pas par exemple besoin d'un réservoir séparé», explique encore Dalibor Schieder.

«Et il est environ 20 décibels plus silencieux que les groupes classiques. C'est un grand avantage lorsque, par exemple, vous partez tôt le matin. C'est donc plus agréable pour le



Le chauffeur Hasan Sarica est très satisfait de son camion IVECO fonctionnant au gaz.



Cet adaptateur permet de faire le plein auprès d'une station-service réservée aux voitures.

chauffeur ainsi que pour l'environnement», note-t-il. Et les émissions de CO₂ sont également plus faibles.

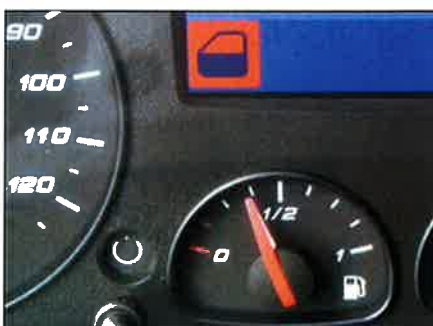
Une solution disponible dès à présent

«Chez Coop, nous misons sur le développement durable», explique Dalibor Schieder. Cette philosophie inclut également l'utilisation de carburants de substitution tels que le gaz naturel ou le biogaz. Coop utilise déjà un camion à hydrogène (voir SWISS CAMION n° 1/2020) et d'autres vont venir s'y ajouter dans le cadre de l'offensive «hydrogène» de l'association «H2 Mobility». Dalibor Schieder est convaincu que, à l'avenir, nous n'aurons plus recours à une seule motorisation, mais à la meilleure pour chaque utilisation.

«Le gaz est une très bonne solution, du moins temporairement», avoue-t-il. «Cette technologie est déjà disponible et prête à l'emploi. Et il existe déjà une infrastructure pour ravitailler nos camions en carburant.» Pour l'instant, Coop continuera à employer les quatre camions IVECO à gaz qu'elle utilise à présent. «Nous voulons maintenant acquérir une expérience pratique avec ces quatre véhicules car ils ne sont utilisés que depuis peu de temps au sein de notre flotte. Ce qui est certain, c'est qu'ils ne manquent pas d'atouts», conclut Dalibor Schieder. (Daniel von Känel)



Dalibor Schieder: «Le gaz fait partie de la stratégie de Coop en matière de développement durable.»



La jauge de carburant: elle est identique à celle de la version fonctionnant au diesel.



Le groupe de refroidissement: il fonctionne lui aussi au gaz, ce qui lui permet d'être plus silencieux.